

T B M M
Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 1

2014 YILI MERKEZİ YÖNETİM BÜTÇE KANUNU TASARISI
İLE
2012 YILI MERKEZİ YÖNETİM KESİN HESAP KANUNU TASARISI
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)
BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)
SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)
KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----O-----

18.11.2013

İ Ç İ N D E K İ L E R

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Karayolları Genel Müdürlüğü
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü
Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü
Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı

S Ö Z A L A N L A R

BİRİNCİ OTURUM.....	4
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	4
İZZET ÇETİN (Ankara).....	5
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir)	5
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul)	15
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul)	15
MEHMET GÜNAL (Antalya).....	17
İKİNCİ OTURUM	19
ADİL ZOZANİ (Hakkâri)	19
HASİP KAPLAN (Şırnak)	21
KAZIM KURT (Eskişehir)	23
AHMET ARSLAN (Kars)	24
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	26
KEMAL EKİNCİ (Bursa)	28
İZZET ÇETİN (Ankara).....	28
CAHİT BAĞCI (Çorum).....	31
VELİ AĞBABA (Malatya).....	32
MUSTAFA KALAYCI (Konya)	33
SADIK BADAĞ (Antalya).....	35

T B M M
Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 2

VAHAP SEÇER (Mersin)	36
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa)	38
MÜSLİM SARI (İstanbul).....	40
EKREM ÇELEBİ (Ağrı).....	41
MUSA ÇAM (İzmir).....	43
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa)	45
ALİ BOĞA (Muğla)	46
ALİ SERİNDAG (Gaziantep)	46
İLKNUR DENİZLİ (İzmir)	47
SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta)	48
UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin)	49
SALİH KOCA (Eskişehir).....	50
NURETTİN DEMİR (Muğla)	51
UĞUR AYDEMİR (Manisa).....	51
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul).....	52
SORULAR VE CEVAPLAR	55
İZZET ÇETİN (Ankara).....	55
ADİL ZOZANI (Hakkâri)	56
CAHİT BAĞCI (Çorum).....	56
FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane)	56
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	56
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa)	57
MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana)	57
MÜSLİM SARI (İstanbul).....	57
ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep).....	57
MUSA ÇAM (İzmir).....	57
MEHMET YÜKSEL (Denizli)	57
HASİP KAPLAN (Şırnak)	58
VELİ AĞBABA (Malatya).....	58
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa)	59
VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis).....	59
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul)	59
VAHAP SEÇER (Mersin)	59
NURETTİN DEMİR (Muğla)	59
MUSTAFA BALOĞLU (Konya)	60
EKREM ÇELEBİ (Ağrı).....	60
KAZIM KURT (Eskişehir)	60
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa)	60
AHMET ARSLAN (Kars)	60
MUSTAFA KALAYCI (Konya).....	60
SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT	61
MÜSLİM SARI (İstanbul).....	61
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul)	62
KAZIM KURT (Eskişehir)	62
SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT	62
MUSTAFA KALAYCI (Konya)	62
MEHMET GÜNAL (Antalya).....	62
HASİP KAPLAN (Şırnak)	63
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir)	63
PROGRAMLAR.....	79
ÜÇÜNCÜ OTURUM	80
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana).....	80
SEDEF KÜÇÜK (İstanbul).....	85
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	86
HASİP KAPLAN (Şırnak)	88
SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta)	90

T B M M
Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 3

NURETTİN DEMİR (Muğla)	90
MUSTAFA KALAYCI (Konya)	91
ADİL ZOZANİ (Hakkâri)	92
KAZIM KURT (Eskişehir)	93
İLKNUR DENİZLİ (İzmir)	94
VAHAP SEÇER (Mersin)	95
DÖRDÜNCÜ OTURUM.....	97
AYŞENUR İSLAM (Sakarya)	97
MÜSLİM SARI (İstanbul).....	97
MEHMET GÜNAL (Antalya).....	98
EKREM ÇELEBİ (Ağrı).....	100
MUSTAFA BALOĞLU (Konya)	100
MUSA ÇAM (İzmir).....	101
AHMET ARSLAN (Kars)	103
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul).....	104
SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul)	106
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul).....	107
SORULAR VE CEVAPLAR	107
ALİ BOĞA (Muğla)	107
MUSTAFA ŞAHİN (Malatya).....	107
ADİL ZOZANİ (Hakkâri)	108
MEHMET GÜNAL (Antalya).....	108
NURETTİN DEMİR (Muğla)	108
VAHAP SEÇER (Mersin)	108
KAZIM KURT (Eskişehir)	108
MEHMET YÜKSEL (Denizli).....	108
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana).....	108
PROGRAMLAR	114
Kapanma Saati: 02.33	114

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 4

18 Kasım 2013 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.12

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

----0----

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, çok Değerli Sayın Bakanımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın, yazılı ve görsel basınımızın çok değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 13'üncü Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçe ve kesin hesabı bulunmaktadır.

Şimdi, sunumunu yapmak üzere Sayın Bakanımıza söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakanım.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Süre belirlediniz mi Sayın Başkan?

BAŞKAN – Süre bir saat diye düşündük çünkü kapsamlı bir...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Akçay.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bütün bütçelerde, Sayın Ulaştırma Bakanının gerek sunumunda gerekse sorulara verdiği cevaplarda, diğer bütçe sunum sürelerine bakarsak bu Bütçe Komisyonu gerekli toleransı, anlayışı da gösteriyor, hepimiz de gösteriyoruz.

BAŞKAN – Evet, biliyorum.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Bugün de öyle olacak Sayın Bakanım. Ondan endişeniz olmasın. Fakat biraz da el insaf diyoruz. Biz, bugüne kadar Ulaştırma Bakanlığına verdiğimiz soru önergelerinin hiçbirinin cevabını alamıyoruz; bir.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Aynen, aynen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – İkincisi, bugün milletvekilleri olarak, komisyonda bizim de konuşma sürelerimizde gerekli şeyi yapalım. Sabaha kadar buradayız Sayın Bakanım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Madem bu kadar uzun bir bakanlık var.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Manisa'ya giderken görmüyor musunuz soruların cevabını?

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Demiröz, konuşmamda Manisa'nın yollarını göreceksin.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, ben, özellikle komisyon üyesi arkadaşlarımızın konuşmalarında gerekli toleransı siz de biliyorsunuz gösteriyorum. Yani normalde on iki -on üç dakika konuşuluyor ama zaman zaman on beş-on altı dakikaya çıkan, yani toplam konuşma süresinin aşağı yukarı yarısından fazla bir ilave süre de veriyorum. Yani geçmişte olduğu gibi yine müsamahalı bir anlayış içerisinde hep birlikte yürüteceğiz bu görüşmeleri.

MUSA ÇAM (İzmir) – Özellikle bana bakarak söylemeyin Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hayır efendim. Sizinle hele hiç problemimiz olmadı Sayın Çam, onu söyleyeyim, yani süre açısından.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Sunuş var mı Sayın Başkan?

BAŞKAN – Sunuş var elbette.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bizde yok, sende var.

BAŞKAN – Hayır, hayır, şu kitapçık.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Onu mu sunacak?

BAŞKAN – Sunuşu da verebilmemiz mümkün herhâlde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi, bilgisayar ortamında bellekte var ama şimdi hazırlayıp dağıtacaklar. Ama soft ortamda var. Onu hemen verebiliriz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Burada kullanma olanağımız yok.

BAŞKAN – Sayın Çetin, yansıda zaten göreceğiz ve o bitinceye kadar zaten sizlere ulaşır herhâlde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Değerli arkadaşlar, şimdi bu sunumda görülecek ama çalışmanın sonunda, öğleden sonra da bunu takdim edeceğiz sizlere bu şekilde basılmış olarak ama kitap var bütün bunlardan daha kapsamlı olarak.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çetin.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 5

İZZET ÇETİN (Ankara) – Ben, Sayın Akçay'ın düşüncelerine katılıyorum, önerisine katılıyorum. İlave olarak şunu söylemek istiyorum: Gerçekten ekranlara yansıyor ama biz burada bakanlıkların bütçesini takip edebilmek için daha önceden verilmesi gerekenler burada da verilmeyip ekrana yansıyor. Oradan sonuç çıkarıp yorum yapıp bir şeylere düşünce üretebilme de oldukça zorlaşıyor. Yani bu çok kolay bir şey değil.

BAŞKAN – Arkadaşlarımız hızla herhâlde bunu...

İZZET ÇETİN (Ankara) - Hiç olmazsa hazırlanıyorsa o hazırlık tamamlanıp gelsin, dağıtsın, rakamları ekrandan değil, önümüzden görerek not alma şansımız olsun.

BAŞKAN – Evet, arkadaşlarımız gayret edecek, yetiştirmeye çalışacaklar arkadaşlarımız.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Niye yetiştiremedi şimdiye kadar onu sormak gerekir.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, bilgisayar ortamında hazır. Onu ifade etmek istiyorum. Ama baskı yapmadık, yani doğrusu israf olur diye.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Doğru.

BAŞKAN – Şimdi, komisyon salonumuz değişecek, dolayısıyla önümüzdeki dönem her bir komisyon üyemizin önünde bir ekran olacak. Dolayısıyla o ekrandan da izleme imkânımız olacak ama...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bu şimdiye göre uyarlandı. Diğer bakanlıklar ne yaptıysa bunun da yapması gerekir.

BAŞKAN – Evet, şimdi şu var: Aslında tüm sunuşun tamamı burada var ama çok kapsamlı olması nedeniyle muhtemelen takip etmekte zorlanacaksınız.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlarım, kurumların değerli temsilcileri, basın mensupları; öncelikle 2014 yılı bütçemizin görüşülmesi vesilesiyle şahsım ve çalışma arkadaşlarım adına hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bütçe tekliflerinin görüşülmesi dolayısıyla Plan ve Bütçe Komisyonu çalışmalarının ülkemiz ve milletimiz için hayırlara vesile olmasını diliyorum.

2002 yılında göreve başladığımız günü bugün, 18 Kasım. Dolayısıyla 11'inci yılımızı doldurmuş bulunuyoruz. O günden beri ülkemizin gelişmesine katkı sağlamak, insanımızın yaşam standardını yükseltmek, hizmetlerimizi adil, herkes için erişilebilir şekilde yurt sathına sunmak için, bugünün işini yarına bırakmadan, bu anlayışla arkadaşlarımızla birlikte ulaştırma, haberleşme ve denizcilik konusunda faaliyetlerimizi sürdürüyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Türkiye'nin yarını bugününden mutlaka daha iyi olmak zorunda. Geçen on bir yıl içerisinde de bu bilinçle, bu şuurla hareket ettik ve bu şekilde de yapılan çalışmalar bugün sonuçlarını ortaya koymuş durumda. Bu çalışmalarımız esnasında gerek Plan ve Bütçe Komisyonunda gerekse Genel Kurul aşamasında, değerli milletvekillerimizin, Komisyon üyelerimizin yapacakları her türlü eleştiri, katkı, değerlendirme şüphesiz hem bütçemizin daha olgun, daha mükemmel hâle gelmesini sağlayacak, aynı zamanda da ülkemize daha iyi hizmet etmek için bir vesile olacaktır. Ben şimdiden bütün katkılarınız için teşekkür ediyorum.

Küresel kriz 2008 yılı itibarıyla dünyada çok önemli bir ekonomik olumsuzluğun yaşanmasına sebep oldu. Özellikle Amerika'da başlayan, Avrupa'ya yayılan kriz küresel ticaretin finansmanını önemli ölçüde zora soktu. Bu, ulaştırmaya, iletişime de şüphesiz yansıdı. Şöyle yansıdı: Küresel taşımacılığın yüzde 87'si deniz yoluyla yapıldığı için deniz ticaretinde ciddi bir olumsuzluk yaşandı ve bu olumsuzluktan krizin içinde olan ülkelerin, olmayan ülkelerin tamamı aynı şekilde bir bedel ödemiş oldu.

Sayın Başkan, saygıdeğer Plan Bütçe Komisyonu üyeleri; size şimdi Bakanlığımızın bütçe sunumunu görsel ortamda yapmak istiyorum ve sunumuma başlıyorum.

Öncelikle bütçemizin büyüklükleri hakkında bir bilgi vermek istiyorum. Bütçe büyüklüklerine baktığımız zaman, 2014 yılı bütçesinin yatırım ödeneklerinin yaklaşık 9 milyar civarında olduğunu görüyoruz. Diğer harcamaları da dikkate aldığımız da toplam tasarı olarak bütçe büyüklüğü 22 milyar -küsurları söylemiyorum, yuvarlatarak söylüyorum-civarındadır. 2013 bütçesi 19,1 milyar idi. Bununla karşılaştırdığımızda yüzde 14,5 artışı ifade ediyor.

Burada bütçe ödeneklerinin dökümünü görüyoruz. Bunların detaylarına girmek istemiyorum. Ayrıca, 2015, 2016'da tasarı şeklinde tahmini bütçe ödeneklerini görmekteyiz. Karayolları Genel Müdürlüğü bütçe ödeneği de ayrıca bu tabloda görülmektedir. 2013'te 6,9 milyar iken 2014 yılında 7,1 milyara yükselmiş bulunuyor. Tabii, bildiğiniz gibi, 2007 yılından beri özellikle Karayollarında bütçe ile belirlenen ödeneklerin üzerinde çalışma yapılıyor. Yani bu rakam 6 ise 11'e, 7 ise 13'e yükselmiş oluyor. Bunun sebebini şöyle izah edebiliriz: Yıl içerisinde temin edilen arazi gelirler veya kurumlar arası aktarmalarla bu aradaki fark karşılanmış oluyor. Yedek ödenek de ayrıca bu anlamda kullanılan bir araç.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün bütçesi oldukça mütevazı. Şu andaki bütçesi de 25 milyon 174 bin; yüzde 16,44'lük bir artış söz konusu.

Yine Bakanlığımızın ilgili kuruluşu Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesi de geçen yıl 1,5 milyar iken bu yıl 1,8 milyar Türk lirasına yükselmiş durumda; artış yüzde 18.

Türkiye'nin ulaşımında bir kavşak noktası olduğunu hepimiz biliyoruz. Özellikle Avrupa, Orta Asya, Kafkasya, Orta Doğu, Afrika gibi bölgelerin tam ortasında bulunması dolayısıyla yıllarca, hatta asırlarca Türkiye bu önemli stratejik konununun hep farkında olmuştur. Bu civarda 1,5 milyar nüfus, 26 trilyon doların üzerinde bir yıllık gayrisafi hasıla var. Dolayısıyla, bu büyük pazara Türkiye en kolay, en hızlı ulaşabilen ülkelerin başında geliyor. 100 saat uçuşla 50'den fazla ülkeye ulaşma imkânı var.

Dünya ekonomisinde de en son Ekim 2013 verilerine göre, Türkiye'nin küresel olarak yeri değişmedi; 16'ncı ekonomi olarak yerini koruyor. Avrupa'da da durum aynı. Türkiye satın alma gücü paritesine göre, 1,161 trilyon 167

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 6

milyarlık bir gayrisafi millî hasılayla 6'ncı sırada. Burada Polonya'yla Hollanda'nın yeri değişmiş durumda. Küresel anlamda da Japonya'yla Hindistan'ın yeri değişmiş durumda.

Ulaştırma sektörü yatırımlarına da bir göz atarsak toplam 2003'ten bu tarafa 2003-2013 döneminde bugünkü değerlerle 212,5 milyar Türk liralık bir yatırım gerçekleşmiş bulunuyor. Bu yatırımın dökümüne baktığımız zaman, Bakanlığımızın yaptığı yatırım 133 milyar, yerel yönetimlerin yaptığı yatırım 72 milyar, diğer kamu kuruluşlarının yaptığı yatırım miktarı da yaklaşık 10 milyar. Dolayısıyla, tamamı 212,5 milyara baliğ oluyor. Bunun dediğim gibi, 82 milyar lirası yerel yönetimler ve diğer kuruluşların yaptığı yatırımlardan oluşuyor.

Haberleşme sektöründe de yine yatırım dağılımına baktığımız zaman, yatırımların büyük bir kısmının özel sektör tarafından yerine getirildiğini görüyoruz; yaklaşık yüzde 58'i. Bakanlığımız yüzde 41 oranında 2'nci, diğer kuruluşlar, küçük işletmeler de yüzde 1 oranında yatırım gerçekleştirmiş durumda.

Genel bütçe imkânlarının yanı sıra ayrıca, biz diğer finansman araçlarını da kullanıyoruz. Bunlar kamu-özel sektör ortaklığı, efendim, yap işlet devret gibi modeller. Son on bir yılda "kamu özel ortaklığı" adına 47 milyarlık bir proje sözleşmeye bağlanmış durumda. Bunların 6 milyarlık bölümünü tamamladık, geriye kalan 41 milyarlık bölümü de şu anda hâlen devam eden projeler. Bunlar tamamen genel bütçeye tabi olmayan, ayrıca alternatif finansmanla gerçekleştirilen büyük projeler. Haberleşme bölümünü de işin içine kattığımızda toplam on yıllık yatırım miktarı yaklaşık 268 milyar liraya ulaşmış oluyor.

Genel olarak Bakanlığımızın proje dağılımını da sizlere arz etmek istiyorum. Sektörler itibarıyla kara yolu sektöründe 297, demir yolu sektöründe 52, hava yolu sektöründe 47, deniz yolunda 49, haberleşmede 15; toplamda 460 proje. Bunların tabii alt dökümleri de var. Onları da kattığımız zaman ana projelere ilaveten 3.898 projeye şu anda Bakanlığımız meşgul oluyor. Yurt çapında bütün sektörler itibarıyla kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu ve haberleşme olarak ana proje olarak 460, alt projelerle beraber 3.898 proje şu anda başladığımız devam eden işler. Bunların bedel olarak tamamı ise 184,5 milyar. Şu anda gerçekleşen kısmına baktığımız zaman 98 milyar tamamlanmış, yani kalan kısım 86 milyar. Demek ki yarından fazlası tamamlanmış durumda.

Bütçe rakamlarımıza baktığımız zaman, aşağı yukarı beş-altı yıl gibi bir sürede projelerin tamamlanabileceği gözüküyor. Bu anlamda, tabii, eski yıllarda süre çok daha uzundu. Bütçe imkânlarındaki gelişmeler ve alternatif finans kaynaklarının devreye girmesiyle daha makul sürelerle erişmiş bulunuyoruz.

Ulaştırma ve haberleşme sektörü bir ülkenin kalkınması için, ekonomik gelişimi için, refahı için çok önemlidir. Kendi başına bir ticaret değildir. Bir ekonomi getirisi doğrudan olmamakla beraber bu sektörün en önemli özelliği, ülkenin ekonomisinin gelişmesi, sosyal yaşam standartlarının artırılması için bir araç olmasıdır. Dolayısıyla gayrisafi millî hasıla içerisindeki payı da önemlidir. Bu yönüyle baktığımız zaman 2003'te 13,7 gayrisafi millî hasıla içerisinde pay alırken ulaştırma sektörü, bugün bu oran 15,3'e yükselmiş bulunmaktadır. Bu da sektöre verilen önemin bir sonucudur. Türkiye ekonomisi büyüdükçe ulaştırma yatırımları da büyümeye devam etmektedir.

Burada ölçü şudur: Bizim 2003 yılında toplam yatırımlarımız ile OECD ölçeklerine göre yüzde 0,45 mertebesindeydi, şu anda yüzde 1'e çıkmış durumdadır millî gelirimizin.

Kara yolu taşımacılığına göz atarsak, kara yolu taşımacılığı iki bölümden oluşuyor: Birinci bölümü kara yolu taşımacılığının düzenlenmesi, denetlenmesi. İkinci bölümü de kara yolu yapımıdır. Düzenleme, denetleme anlamında neredeyiz? 2003'te 97.231 taşıt vardı Türkiye'de. Bunların yetki belgesi de 4.176'ydı. Buradaki espri şudur: Sadece uluslararası taşıma yapan araçlar zorunluluktan dolayı böyle bir belgelemeye tabiydi. Bugün elimizde 2013'ün ilk on ayına baktığımızda yaklaşık 1,5 milyara yakın taşıtımız var, 531.568 de yetki belgesi düzenlemiş durumdayız.

Sektör büyüklüklerini artık ölçebiliyoruz. Önceden bunları ölçme şansımız da pek yoktu çünkü böyle bir sistem yoktu. Herkes bir yerde bir faaliyet gösteriyordu ancak bir envanter çıkarılamamıştı. Yetki belgesi terminal sayısı 81, tarifeli taşıma yapan firma sayısı 422, il içi taşımalara yapan firma sayısı 42.183, yurt içi tarifesi sefer yapanların sayısı 1.471; toplam firma sayısı taşımacılıkla kara yolunda uğraşan 44.357. Buradaki taşıt sayısı da 90.600 civarında. Koltuk kapasiteli, arz edilen kapasite de –bunlar tabii, yolcu taşımacılığından bahsediyoruz- 1 milyon 900 bin civarında. Taşınan yolcu sayısı da 1 milyar 417 milyon. Yapılan tabii, bütün bu taşımaların toplamı.

Şehirler arası firmalar var, il içi taşıma yapan firmalar var. Bu da yük ile ilgili. Yük taşımacılığında toplam kapasitemiz 11 milyon 200 bin tondur. Bütün kurulu kapasitemiz yük taşımacılığında şehirler arası, il içi ve uluslararası taşımaları koyduğumuzda bu kadar. Taşıt sayımız da 1 milyon 300 bin civarındadır.

Bu taşıma sistemine, tabii, bir belgelendirme yanında eğitimle ilgili de çok ciddi adımlar atıldı. Şu anda gerekli yeterliliği vermek için 245 eğitim kurumu yurt çapında hizmet veriyor, 31 merkezde sınavlar yapıldı ve bugüne kadar 149.718 kişiye mesleki yeterlilik belgesi düzenlendi. Ama kanun çıktığında müktesep hak olarak ayrıca 3,3 milyon adet sektördeki faaliyet gösterenlere belgeleri verilmiş oldu.

Yine araçların teknik özellikleri ve emniyet standartları bakımından araç muayene sistemlerine de yeni bir model geliştirildi. Bu modele göre kamu-özel ortaklığıyla artık yurdun her yerinde araç muayeneleri toplam 270 istasyonda yapılar hâle geldi. Buralarda 3.500 doğrudan çalışan var. Bugüne kadar 40 milyonun üzerinde araç muayenesi gerçekleştirilmiş durumdadır.

İlaveten yol kenarı denetimlerini de çok artırdık. 75 adet yol kenarı denetim istasyonu kurduk ana koridorlar üzerinde. 2013 yılının ilk on ayı içerisinde yaklaşık 27 milyon aracın buralarda ağırlık ve boyut kontrolü denetlenmiş durumda.

Türk taşımacılarının ihracat taşımaları da görüldüğü gibi bu haritada sınır kapıları itibarıyla yer almaktadır. Bunların, tabii, çok detaylarına girecek değilim. Bazı yerlerde azalma var, bazı yerlerde artma var. Bunun sebebi bölgede yaşanan iç karışıklıklar ve krizden dolayı taşımaların istenen değerde yapılamamasıdır. 2003 yılının on aylık döneminde

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 7

toplam taşımalarımız, yurt dışına taşımalarımız 393.700 civarındayken, 2012'de bu sayı hemen hemen 3 kat artarak 977.600'e çıkmıştır. 2013 yılının yine on aylık döneminde de artış devam ediyor.

Bu şunu gösteriyor: Bizim dış ticaretimiz her şeye rağmen artmaya devam ediyor. Dolayısıyla bu da taşımalara aynı şekilde yansıyor.

"Çoklu taşıma belgesi" diye bir sistemimiz var. Bunlar UBAK belgeleri. Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) var. 54 ülke üye. Burada her ülkenin imkân ve kabiliyetlerine göre kotalar var. O kotalara göre aldığınız belgeleri yıl boyu taşımacılar bütün ülkelere kullanıyor. Bir geçişli değil, çok geçişli belgeler. Bu, bizim dış ticaretimizi çok rahatlatan bir sistem. Burada bizim için çok büyük bir haksızlık vardı. 2003'te 141 adet kotamız vardı, kullandığımız belge sayısı da sadece 531'di. 2013 yılı itibarıyla kotamızı 538'e çıkardık, kullandığımız belge sayısı da 3.712'ye çıktı.

Neden böyle oldu? Buna çok ciddi mücadele verdik. 71'de bu kotalar belirlenmiş ve Arnavutluk'la aynı kategoriye girmişiz. Hâlbuki, şu anda Avrupa'nın en büyük filosu bizde. Bizden sonra Ruslar ve Almanlar geliyor. Buna rağmen, böyle bir haksızlık devam ediyordu. Bu mücadele sonunda, şu anda, Türkiye, bölgesinde en fazla UBAK belgesi kullanan ülke hâline geldi. Önümüzdeki sene bu sayı daha da artacak. Bu, bir anlamda uluslararası taşımacılığa getirilen kısıtlamaları aşmak için verilen bir mücadele. Doğrudan yasaklayamıyor ama böyle birtakım dolaylı engellerle maalesef taşımalarda haksızlığa uğruyoruz.

Bu anlamda bir diğer yaptığımız önemli hizmet de, çok eski araçları, 1990 model ve daha yaşlıları çektik. Yani bunları artık hurdaya ayırdık çünkü hem emniyet yönünden hem de standart yönünden ihtiyaçları karşılayamıyordu. Bu şekilde devre dışı kalan araç sayısı 107 bin civarında ve hak sahiplerine de bu anlamda 500 milyon bir ödeme yapılmış durumda.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Gelir vergisini de kaldıracak mısınız?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onlar hurdaya verdikleri zaman hepsinden kurtuluyorlar. Düzenlemeyi öyle yaptık.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Bize başvurdular yakın zamanda.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, o yeni bir şeyse bilmem ama bu düzenlemeyi yaparken bütün vergi borçları dâhil onlar da siliniyor, değil mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI BÜROKRATI – Gelir vergisi hariç Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Gelir vergisi hariçmiş.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Gelir vergisi hariç. Hurdalardan gelir alınıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Neyse, ona da bakarız Hasip Bey. Bilmiyorum yani bildiğim, biz, bütün bu araçların motorlu taşıt vergileri, trafik cezaları, aslında bedellerinin üzerine çıkmıştı. Yani bu şekilde bir iki yükten de kurtarmış oldular. Gelir vergisi konusu ayrı bir konu, onu değerlendiririz.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün faaliyetlerine kısaca göz attığımızda şunu görüyoruz: Ekranda gördüğünüz gibi sorumluluk alanında kara yollarının yol ağı gözüküyor. 63.143'ten 65.627 kilometreye ulaşmış yani yeni ağ, bir miktar yol dâhil edilmiş, o anlaşılıyor bölünmüş yollarda, otoyollarda ve tek platformlu yollarda. Zaman zaman bu rakamlar değişiyor talebe göre.

Daha önce de belirttim, Türkiye bulunduğu konum itibarıyla kara yolları için çok önemli koridorların geçtiği bir yer. 12.573 kilometre uzunluğunda 8 adet uluslararası koridor Türkiye'den kara yolu anlamında geçmektedir. Bu ekranda bunu göstermiş bulunuyoruz.

Bu harita da Türkiye'nin trafik hacim haritasını gösteriyor. Bugün itibarıyla bu şekilde. 2003 yılında 52 milyar taşıtkilometre olan trafik yoğunluğumuz 2012'de yüzde 81 artışla 94 milyar taşıtkilometreye ulaşmış. Bu rakamın da Türkiye'nin 2023 hedefleri dikkate alındığında 172 milyar taşıtkilometre olması beklenmektedir. Bu ne anlama geliyor? Bu, daha fazla yol yapma ihtiyacımız var. Bu yollar yapıldı ama Türkiye büyümeye devam ediyor, dolayısıyla yolların miktarını hem de kalitesini artırmak gerekiyor.

Haritada okunacak bir başka şey: Kalın çizgiler 12 bin trafik, daha fazlasını ifade ediyor; ince çizgiler de 1.500 trafiği ifade ediyor. Dolayısıyla, Türkiye'nin bu harita aynı zamanda neresinde ticari faaliyetlerin hangi oranda gerçekleştiğini de bir bakıma gösteriyor. Dolayısıyla doğu ve güneydoğuya biraz daha önümüzdeki yıllarda daha fazla arzı artıracak şekilde altyapı yatırımlarının daha fazla artırılması gereği ortaya çıkıyor.

Taşıt sahipliği oranları ve taşıma dağılımı: Bu da bir ölçü aslında. Niye daha çok yola ihtiyacımız var? Gördüğünüz gibi bir toplam taşıtı görüyorsunuz kırmızı çizgiyle yani toplam araç miktarı bin kişiye düşen. Mavide de bin kişiye düşen otomobil miktarını görüyoruz. Şimdi, Amerika'da 627 otomobil sayısı bin kişiye düşen, Fransa'da 481, Yunanistan'da 499, Türkiye'de 118. Yani o kadar çok büyüme 2 katından fazlaya çıktı ama gelecek yıllarda, Türkiye'de bin kişiye düşen otomobil sayısında artma devam edecek. Dolayısıyla bu da yeni yollara ihtiyaç olduğunu bir kez daha ortaya koyuyor.

Yol ağı yoğunluğu bakımından da bir karşılaştırma yaparsak yani bu da 1.100 kilometrekareye ne kadar yol düşüyor? Burada şehir içi yollar hariçtir, köy yolları dâhildir bu ölçekte. Ona da baktığımız zaman hâlâ gidecek çok yolumuzun olduğuna rahatlıkla karar verebiliriz. Amerika o kadar geniş alana sahip olmasına rağmen, ülke olarak 67'dir 100 metrekareye düşen. Bu rakam Almanya'da 180, Fransa'da 187 ve öyle geliyor diğer ülkelerde. Dolayısıyla, burada da yol ağıımızı çok daha geliştirmeye ihtiyacımız olduğu bir kez daha gözüküyor.

Burada, kısaca, hemen yapılan yollardan örnekler var. Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirdiğimiz projelerden kısa kısa bahsetmek istiyorum: Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu. Burada çalışmalarımız tüm hızıyla devam ediyor. Şu anda köprü ayakları yapılıyor. Bursa tarafına doğru yol aksında çalışmalar var. Toplam 433 kilometre, artı İzmit Körfez Geçiş Köprüsü. Detaylı özellikler var; köprü'nün toplam boyu, açıklığı vesaire. Görüldüğü gibi açıklık itibarıyla dünyanın 4'üncü

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 8

büyük köprüsü olacak tamamlandığında. Burada da köprü ayaklarının geçişi gözüküyor. Yani bu yapıldı ve şu anda yerine yerleştirilmek için ve imalattan bazı kesitleri görmekteyiz. Viyadükler tamamlanmış durumda. Tüneller var. Samanlı Tüneli. Bu tünel 2 tanedir ve bugüne kadar 630 metre her bir taraftan, toplamı 7 bin metre, toplam kazı miktarı yaklaşık 4 bin metre. Hedef Haziran 2014'te tünelin iki ucunun birleştirilmesi ve 2015 Mayıs'ta da tamamlanması.

3'üncü köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü. Bu köprüde de çalışmalar devam ediyor. Gördüğünüz gibi köprünün ve çevre yolu güzergâhı birleşme katılım yolları da burada gözüküyor. Burada da en geniş platformlu köprü olarak yer alıyor dünyada. 10 şerit, 2 şerit demir yolu, 8 şerit kara yolu olmak üzere kesiti şu şekilde görüldüğü gibi ve inşaatı da köprü ayakları süratle yapılmaya devam ediyor. İşte, gördüğünüz gibi köprü ayakları şu anda yaklaşık 100 metre kadar çıkmış durumda. Çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor. 29 Mayıs'ta temeli atılmıştı. O günden bugüne ilerleme bu şekilde.

Diğer bir yap-işlet-devret modeli projemiz de, bildiğiniz gibi, Avrasya Tüneli. Marmaray'ın hemen güneyinde yer alan toplam 14,5 kilometre deniz ve yer altında devam eden bir projedir. Oldukça büyük bir proje. O da 2015'in Mayıs'ında tamamlanmış olacak.

Bir başka proje de Manisa-İzmir arasında yapılmakta olan Sabuncubeli Tüneli'dir. Toplam uzunluk çift tüp olarak 6,4 kilometredir. Bu bittiğinde Manisa-İzmir arasındaki önemli ölçüde trafik emniyeti sağlanmış olacak, süre de aynı zamanda kısalmış olacaktır.

Bir başka çalışma, İzmir Körfez Geçiş Projesi'dir. Bu projede proje yapım çalışmaları tamamlanmıştır. Yaklaşık 10 kilometrelik bir hattır. Körfezi kısmen deniz altından, kısmen de tünelle geçmeyi öngören bir projedir.

Yine, İzmir'de yapılan bir çalışma Konak Tüneli'dir yani sahilden Yeşildere'ye bağlantı yapan bir projedir. Bu bağlantı tamamlandığında şehrin merkezine olan trafik bir anlamda şehir merkezi dışına aktarılmış olacaktır. Bununla ilgili bazı çalışmalar... Burada Belediyenin de bir çalışması var "uçan yol" diye tabir edilen. Bu sağda gözükken kısım belediye tarafından o döner kavşak da yine bu tünelin devamı olarak yapılan bir projedir.

Yollarımızı bölünmüş yol hâline getirdik ama tabii, bölünmüş yolların sıcak asfalt kaplamalı hâle getirilmesi standardını, konforunu ve yol emniyetini çok artırıyor. Dolayısıyla, son yıllarda özellikle sıcak asfalt yapımına yoğunlaşmış bulunuyoruz. 2003 itibarıyla 8.652 kilometre sıcak asfaltımız var iken bugün itibarıyla 15.565 kilometreye çıktık. Hedefimiz, 2023 yılında bütün yollarımız sıcak asfalt kaplamalı hâle gelecektir.

Burada da yollarımızın yapım ve onarım çalışmasına ait bir diyagram görmekteyiz.

Sathi kaplama, sıcak kaplı, sıcak asfalt yapılmadan önce kullanılan bir yöntemdir ve bu maalesef, tabii, her sene tekrarlanan bir şeydir çünkü suya karşı, sızdırmazlığa karşı gerekli emniyeti sağlamıyor ve her seferinde, mevsim şartları yaza döndüğünde bunları yenilemek zorunda kalıyoruz. Görüldüğü gibi, sıcak asfaltlama arttıkça burada düşme devam ediyor. Yani, diyelim, 2010 yılında 20.350 kilometre sathi kaplama yapmışız ama 2013'te bu 14 bine gerileyecek. Bu, şu anlama geliyor: Sıcak asfalt miktarı arttıkça burada azalma oluyor. Dolayısıyla, burada da bir tasarruf sağlanmış oluyor.

Asfalt çalışmalarından bazı örnekler, buraları hızlı geçiyorum. Burada yapılan yol çalışmalarından bazı örnekler görüyorsunuz.

Şimdi, tabii, imkânlar gelişti, teknoloji gelişti, araçlar gelişti. Eskiden tünel yapımı çok zordu, viyadük yapımı zordu. Dolayısıyla, biz burada yolun kalitesini, standardını, kurbunu düşürmektense tünel ve viyadük yapımına ağırlık verdik. Şu anda görüldüğü gibi, tünel, köprü, viyadükler itibarıyla yapılanlar ve hedefler gözüküyor. 2003 yılında 50 kilometreyken tünel miktarımız, 2013 yılında 167 kilometreye çıkmış, 205 adede çıkmış. 2023'e kadar toplam 490 kilometre yurt çapında tünel imalatı gerçekleştireceğiz. Köprü imalatlarının da aynı şekilde 311 kilometre toplamı tutarken bu oran 419 kilometreye çıkmış ve 2023 hedeflerimiz de daha fazla.

Bazı yol çalışmalarından örnekler var, bunları geçiyorum.

Muğla-Göcek Tüneli'nden bir görüntü var. Yapımı tamamlanan tüneller burada gözüküyor, tek tek detayına girmiyorum. Belki şundan biraz bahsetmek lazım, Türkiye'nin çok önemli bir tüneli, Ovit Tüneli. Toplam iki tüp hâlinde 14 kilometrelik bir tünel. Bu tünel tamamlandığında Karadeniz'den Anadolu'ya, oradan da Güneydoğu'ya uzanan yeni bir koridoru gerçekleştirmiş olacağız. Dünyanın 2'nci uzun çift tüneli arasında yer alıyor. Tek tünel olarak daha uzunlar var ama çift tünel olarak dünyanın 2'nci uzun tüneli, 1'incisi Çin'e yapıldı. Neden çift tünel yapılıyor? Tabii, trafik emniyeti açısından 3 bin metreyi geçtikten sonra bazı sürücülerde konsantrasyon kaybı oluyor. O yüzden, çift tünel yapma mecburiyeti, Uluslararası Yol Federasyonu böyle bir karar aldı tamamen trafik emniyeti için.

Yapımı devam eden daha birçok tünel var, İlgaz Tüneli, Geminbeli Tüneli, Cudi Tüneli, Erkenek Tüneli; bunların detaylarına girmeyeceğim. Bir de Anadolu'da büyük açıklıklı köprüler yapıyoruz. Atatürk Barajı üzerinde Nissibi Köprüsü Adıyaman'la Urfa'yı birbirine bağlayan çok önemli bir proje. Farklı bir teknolojiyle yapılıyor ve 2014 yılında bu köprü tamamlanacak. Bir nevi bir asma köprü gibi.

Yine, benzer köprü Kömürhan Köprüsü, 572 metre uzunluğunda. Amasya Şehzadeler Viyadüğü, bu da yine ön gerilmeli teknolojiyle yapılan bir başka şey. Hasankeyf Köprüsü'nün de bu anlamda -Hasankeyf 1, Hasankeyf 2- bunların da inşaatına başlandı. Bir tanesi 450 metre, diğeri de 1.083 metre. İlisu Barajı dolayısıyla yolun deplase edilmesi icap ediyor, ona istinaden yapılan köprüler.

Bu bildiğiniz bir diyagram ama belki bizim bölünmüş yollar anlamında yaptığımız çalışmayı toplu bir şekilde gösteriyor. 2003 yılı bölünmüş yol ağıyla 2013 yılı bölünmüş ağı bir arada görülmektedir. Şöyle söyleyeyim: Toplam 6 ilimiz birbiriyle doğrudan bölünmüş yolla bağlıyken şu anda 74 ilimiz birbiriyle bölünmüş yollarla bağlanmış durumda. Bunlardan bazı örnekler var.

Burada da 1 Kasım 2013'te 22.845 kilometreye 6 bin kilometreden eriştik. 2015 sonu itibarıyla 26.500'ü hedefliyoruz. 2019'da 31 bin, 2023 hedefi de 37 bin kilometre bölünmüş yol.

Bunlar gene örnekler, bunları hızlı geçiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 9

Yapılan taşıma miktarları ton-kilometre ölçeğinde on senede yüzde 42, yolcu bazında da yüzde 58 artmış durumda.

Bölünmüş yollar ne işe yarıyor? Bu çok önemli. Bölünmüş yolların bugüne kadar havaya verilen karbondioksit gazındaki azalmaya çok büyük katkısı oldu. Bunun miktar olarak değeri de, 2,5 milyon ton daha az karbondioksiti atmosfere vermiş olduk. Dolayısıyla, çevreye, hava temizliğine bir katkısı oluyor. Bir önemli şey; yollardaki kaybedilen zaman ve fazladan yakıttan elde edilen tasarrufun toplam değeri 15 milyar 400 milyon. Biz bu bölünmüş yollara harcadığımız parayı buna böldüğümüzde, dört buçuk yılda bölünmüş yolların kendini amorti ettiğini görüyoruz. Bunlar yine bazı... Belki de en önemli katkısı bölünmüş yolların, can kaybıdır yani bölünmüş yolların tek kaybedeni trafik canavarıdır diyebiliriz. Bölünmüş yollarla birlikte taşıt/kilometre başına düşen can kaybının yıllar itibarıyla gelişimini görüyoruz. 2003 yılında 5,72 iken şu anda 2,63'e düştü, Avrupa Birliği ortalaması da 3'tür. Dolayısıyla, şöyle bir başka ifadeyle 2003 yılında ölümlü kazalarda hayatını kaybeden insan sayısında 2.500 azalma oldu. Bu, tabii ki bölünmüş yolların önemli bir sonucudur.

Çeşitli ve tarihî köprüler var, tabii yollar yaparken de aynı zamanda tarihî köprülerimizi de ihya etmeyi göz ardı etmiyoruz. Yurt dışındaki tarihî köprülere de yine, Karayolları olarak önemli katkılarımız var, Mostar Köprüsü, Konyiç Köprüsü gibi örnekleri burada görmek istiyorsunuz, Kalkandelen Köprüsü, Sokullu Mehmet Paşa...

Güçlendirme çalışmaları özellikle otoyollarımızda, viyadüklerde devam ediyor; deprem güvenliği, trafik güvenliği çalışmaları da aynı şekilde devam ediyor. Yine, geçen sene burada konuşmuştuk, köprülerden temaslı kartlı geçiş sistemini kaldırdık, şu anda temassız geçiş sistemi var, hızlı geçiş sistemi var ve OGS sistemi var. Önümüzdeki süre içerisinde de orta vadede de tek sisteme bunu dönüştüreceğiz. Dolayısıyla, KGS, HGS tek sistem hâline dönüşmüş olacak. Bunun için programlar yapılıyor.

Tabii yollar yapılırken etrafın yeşillendirilmesini de ihmal etmiyoruz. Son on bir yıl içerisinde 24,2 milyon adet yapraklı fidan dikimi gerçekleştirildi, sadece 2013 yılında 1 milyon 453 bin 820 adet, yolların refüjlerine ve kenarlarına yeşillendirme yaptık, fidan diktik. Kar ve buz mücadelesi, yine, mevsim şartlarına göre bütün hızıyla devam ediyor.

Kara yollarında kullanılan malzemelerin daha kaliteli hâle gelmesi, geri dönüşümlü malzemelerin daha fazla kullanılması için AR-GE çalışmalarına da bir yandan devam ediyoruz.

Artık yol görüntüleri var, bunları hızlı geçiyorum ve demir yollarına sektör olarak bir göz atalım. Demir yolları sistemini, bildiğiniz gibi, yine sizlerin katkılarıyla yeniden yapılandırdık. Bu yeniden yapılandırmaya göre, ne oluyor? Demir yolları iki bölüme ayrılıyor. Bir tanesi taşımacılık yapan TCDD Taşımacılık, bir de altyapı ve hizmet sağlayıcı olarak Devlet Demiryolları. Birisi TCDD, altyapıya bakacak şirket olarak kalacak; taşımacılık da TCDD Taşımacılık olarak ayrılacak. Ayrıca altyapı kullanıcısı demir yolu işletmecisi şirketleri de isterlerse demir yollarında faaliyet gösterebilecekler. Bunların hangi şartlarda çalışacağına da karar veren de denetleyici ve düzenleyici bir kuruluş, Demiryolları Düzenleme Genel Müdürlüğüdür. Bu yapı içerisinde de yine, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunu da Demiryollarından aldık, ayrı bir özerk kurum olarak oluşturduk. Dolayısıyla, eskiden her kurum kendi kazasını kendi araştırıyordu, şimdi, artık bu sistemi terk ettik, başka bir kurul bu incelemeyi yapıyor.

Demir yollarının tarihî gelişimi: Biliyorsunuz 1856'dan bu tarafa demir yolları Anadolu topraklarıyla buluştu. İlk Aydın-İzmir demir yolu yapıldı ve ondan sonra Osmanlı'nın son dönemlerinde ciddi bir faaliyet var. 14.500 kilometreye kadar çıkmışız o günkü topraklarımızda. Daha sonra, cumhuriyetle birlikte bugünkü sınırlarımız dâhilinde 4.136 kilometre bir hat kalmış. 1923-1950 döneminde bunun üzerine 3.764 kilometre ilave yapmışız, 1951'den 2003'e kadar yapılan sadece 945 kilometre. 2003'ten itibaren, 2004'te başlamak üzere şu anda bitirdiğimiz 1.724 kilometre, ayrıca inşaatı devam eden de 2.500 kilometre hat var. Yıllara böldüğümüzde, görüldüğü gibi 1951- 2003 arası ciddi anlamda demir yolları için bir durgunluk, ihmal edilmiş dönemi gösteriyor. Sadece 18 kilometre bir çalışma yapılmış yıl bazında.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri; demir yollarındaki amacımız ülkemizin etrafında bulunan ülkelerle tam entegrasyonu sağlamaktır. Bunun için önem verdiğimiz birkaç proje vardır. Bunlardan bir tanesi Kars-Tiflis-Bakü Projesi'dir, diğeri Iğdır-Nağçıvan-Kars-Dilucu Projesi'dir; bir başkası yine, körfezi birleştiren projedir, Kurtalan-Nusaybin-İrak Projesi'dir; diğeri bir proje de Marmaray Projesi'dir, doğu-batı aksını birleştiren diğeri önemli bir proje. Marmaray'ın, bildiğiniz gibi, 29 Ekimde açılışını gerçekleştirdik. 1860'tan beri gündemde olan, Sultan Abdülmecit döneminde hayal edilen, Abdülhamit'in 1891'de planlarını yaptırdığı ve cumhuriyet tarihimizin son dönemlerinde, 1970'li yıllardan itibaren ülke gündemine tekrar giren ve nihayet yapımı gerçekleştirilen önemli bir projesi. Ülkemizin bir prestij projesi olmasının yanında, aynı zamanda da İstanbul'un trafiğine çare olacak ciddi bir raylı sistem toplu taşıma projesidir. Bunlarla ilgili detayları daha sonra... Görüldüğü gibi terminallerden bazı görüntüler var, Marmaray görüntüleri. Yenikapı terminalini açıkçası burada çok önemsiyoruz, Yenikapı terminali sadece bir terminal olmanın dışında, bu projenin dört buçuk yıl daha uzamasına sebep olan tarihî ve arkeolojik kazıların, bulguların sergilendiği bir müze hâline getirmeyi de öngördük ve bu şekilde çıkan parçaların örneklerini burada terminalin duvarlarında kullanmak suretiyle güzel bir yapı ortaya çıkmış oldu, bunlar çeşitli görüntüler.

Demir yolu ağlarıyla ilgili çalışmaları da kısaca özetlersek, şu anda kırmızıyla gösterilenler bitmiş olan hatlardır, mavi ile gösterilenler devam eden hatları ifade ediyor, yeşille gösterilen hatlar da ihale aşamasında bulunan kısımları göstermektedir. Adım adım, Ankara çıkışlı olmak üzere, nüfusumuzun büyük bir kısmını kapsayan 15 ilimizi önümüzdeki beş yıl içerisinde yüksek hızlı normal demir yolu hattıyla buluşturacağız. Bu ağ, yapılan bu çalışmalar, bu bahsettiğim hedefe yönelik işlerden bazılarıdır.

En son devreye alacağımız proje Ankara-İstanbul hızlı tren projesidir. Burada da işin sonuna geldik, test çalışmalarına bir kısmında başladık, önümüzdeki yılın ilk aylarında da inşallah Ankara-İstanbul'un açılışını yapacağız. Burada en önemli konu, değerli arkadaşlar, özellikle Bozüyük-Sakarya arasındaki güzergâhta çok ciddi coğrafi zorluklar var, heyelanlar var, deprem fayları var. Buralardan geçişlerde bayağı bir sıkıntı yaşıyoruz ama iki sefer büyük denebilecek

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 10

heyelanlar oldu. Tekrar işleri sıfırdan, yeniden yapmak zorunda kaldık ama şu anda işler toparlanıyor. İnşallah önümüzdeki yılın ilk aylarında ticari anlamda seferlere başlamış olacağız.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – 2014'mü Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 2014, evet.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Mart falan mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Belki şubat-mart, marta gitmeyebilir, şubatta falan açılabilir.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İzmit-İstanbul çok zorluk çekiyor da.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet.

Toparlanıyor, tabii bunların testleri biraz uzun sürüyor maalesef. Çeşitli testler var, o testlere çok müdahale etme şansımız yok, emniyeti ilgilendirdiği için onlar biraz zaman alıyor. İşte bu hatla ilgili bazı görüntüler ekrana geliyor. Şu anda bulunduğu aşama itibarıyla gördüğünüz gibi Vezirhan-Köseköy-Pamukova kısmı, Geyve-Pamukova kısmı, Mekece kısmı, yine Mekece'den Sakarya geçişi, Vezirhan- Köseköy- Mekece yani yol birbiri ardınca ağırlıklı olarak tünel ve viyadük. O Bilecik rampalarını bilirsiniz, oralar çok zor araziler, dolayısıyla, burada biraz zorlanıyoruz ama işin sonuna geldik.

Ankara-Sivas hattında yapım çalışmaları tüm hızıyla devam ediyor. Burada da o hatta yapılan çalışmalardan bazı örnekler gösterilmektedir.

Bir başka inşaatı devam eden hat da Bursa-Bilecik hattının Bursa Yenişehir kısmıdır. Burada da çalışmalar sürüyor.

Bu da Ankara-İzmir hattıyla ilgili...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Yenişehir-Bilecik?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yenişehir-Bilecik'in de bu sene sonuna kadar ihalesi yapılacak.

Ankara-İzmir hattında çalışmalar var. Orada da Polatlı-Afyonkarahisar kısmında, yaklaşık 180 kilometrelik kısımda inşaat çalışmaları devam ediyor.

Diğer önemli proje, ülkemizi Kafkaslara, Azerbaycan'a, oradan da Uzak Doğu'ya bağlayacak Kars-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi'dir. Bu proje de önümüzdeki yıl devreye girecek, en geç önümüzdeki yılın sonu devreye girecek. Tabii bu proje üç ülkenin birlikte yürüttüğü bir proje. Dolayısıyla, tek taraflı olarak bitirmemiz bir anlam ifade etmiyor. Hepsinin aynı anda bitmesi gerekiyor; Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye olarak.

Ankara, Konya ve Sivas'ta garları yeniliyoruz. Burada yapılacak gar binalarıyla ilgili bazı görseller gelmektedir.

Demir yollarının geliştirilmesi için önemli konulardan biri değerli arkadaşlar, sanayi tesislerinde, OSB'lerde, limanların demir yollarına bağlantılarının güçlendirilmesine bağlı. Bu harita, nerelerde iltisak hatları yaptığımızı yani bağlantı hatları yaptığımızı gösteriyor. 2013 yılı itibarıyla 337 merkezde toplam 472 kilometre bağlantı gerçekleştirmiş durumdayız ama bu yeterli değil daha da artırmamız lazım yani demir yollarını daha etkin kullanmak mecburiyetindeyiz. Hem çevreci olması hem ekonomik olması hem de daha emniyetli olması bakımından buna mecburuz. Çünkü, kara yollarında otomobil miktarı gittikçe artıyor ama bugün itibarıyla hâlâ yollarımızın yüzde 41'i kamyonlar tarafından kullanılıyor. Tabii bu yapının mutlaka dengeli hâle gelmesi lazım. Bunun tek yolu da kombine taşımacılıkta demir yollarını, kara yollarını ve denizi müşterek kullanacak tedbirleri almamız gerekiyor. Bu iltisak hatları o anlamda yapılıyor.

Yol bakımları eskiden tabii kazma kürekle yapılırdı, el ağırlıklı, emek ağırlıklı. Bugün makineleşmeye gittik demir yollarında, birçok şey makinelerle yapılıyor. Görüldüğü gibi çok farklı özelliklere sahip makinelerle yolları yeniliyoruz. Ne kadar yeniledik? 7.750 kilometre yol yeniledik yani tamamının yüzde 65'ini yeniledik ki bunların birçoğu elli senedir, yüz senedir el atılmamış yollardı. Yolları yenilemeden "Demir yolunu kullanın." demenizin bir anlamı yok. Alt sağ köşede de yenilenmiş yolla eski yol arada gösteriliyor.

Tabii demir yollarımızın önündeki bir olumsuzluk da sinyalizasyonlu hatlarımız fazla yok yani 2003 yılı ve öncesinde yüzde 25 sinyalli hattımız varken bu oran yüzde 36'ya çıkabilmiş ama hedef hepsinin sinyalli hâle getirilmesi. Neden getirilmesi gerekiyor? Eğer sinyalli hâle getirmezsek demir yollarını, tabii hız düşüyor, taşıma süresi uzuyor ve cazip olmaktan çıkıyor. Bu yüzden sinyalli hâle getirme çalışmalarına hız vereceğiz. Şu anda yeşille gösterilenler ekranda, sinyal yapılan hatları gösteriyor.

Diğer yandan, yine maliyetleri düşürmek için elektrikli hatta dönmek lazımdı. 2003 yılı itibarıyla yüzde 18'i toplam hattın elektrikliken bugün yüzde 30'u elektrikli hâle gelmiş ama devam eden projeler var. Görüldüğü gibi ekranda, Divriği'den İskenderun'a inen hat ve ayrıca kırmızıyla gösterilenler de şu anda elektrifikasyonu yapılan hatları ifade ediyor. Bu sinyal işinde arkadaşlar, dünyada bir tekel var yani bunlara mahkûmsunuz. Biz millî sinyal sistemini geliştirmeye karar verdik ve bir güzergâh seçtik; Afyon-Denizli-Aydın-Isparta 21 istasyon 338 kilometrelik bir yer. Burada kendi geliştirdiğimiz sinyal sistemini kuruyoruz. TCDD, TÜBİTAK ve İstanbul Teknik Üniversitesi birlikte çalışıyor. Bunların testi Sakarya'da yapıldı, başarılı oldu ve uygulama yapılacak.

Kent içi ulaşım modelinde belediyelerle birlikte çalışıyoruz. Bunların en belirgin örneklerinin başında EGERAY geliyor, EGERAY, İzmir Büyükşehir Belediyesiyle Bakanlığımız Devlet Demiryolları arasında müşterek yapılan ve işletilen örnek bir projedir. Uzunluğu itibarıyla da dünyada 1'inci gelmektedir. Şimdi, bu hattı uzatıyoruz, şu anda Cumaovası'ndan Tepeköy'e yapım hemen hemen tamamlandı, inşaatı. Şu anda elektrifikasyonu falan yapılıyor, daha sonra Tepeköy-Selçuk- Aliağa-Bergama hattını da buna ilave edeceğiz. Böylece İzmir'in güneyinden kuzeyine bütün hattı gerçekleştirmiş olacağız.

Ankara metrolarını da bildiğiniz gibi Bakanlığımız devralmıştı ve şu an itibarıyla çalışmalara baktığımızda önümüzdeki yıl, 2014'ün başlarında iki hattı açmış olacağız. Bu iki hat hangisi? Kızılay-Çayyolu ve Sincan-Batıkent hatları.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Ne zaman dediniz Sayın Bakanım?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 11

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 2014'ün başında açılmış olacak.

Diğer Keçiören-Tandoğan hattı, o da 2014'ün ortalarında bitmiş olacak. Burada Ankara metrolarından görüntüler var, inşaat çalışmaları.

Demir yollarında araçlar yenileniyor, çeken çekilen araçları yeniliyoruz. Hızlı trenlerden görüntüler var. Diğer lokomotifler yenileniyor. Bunlar Eskişehir'de yapılıyor ve sadece Türkiye için değil, Avrupa'ya da bunlardan -sipariş alındı- yapılıyor.

Kısacası, burada yapmaya çalıştığımız şey, sadece demir yollarını yenilemek değil değerli arkadaşlar, aynı zamanda da demir yolu yerli sanayisini kurmak. Bu anlamda çok yol aldığımızı söyleyebilirim. Raylarımızı yapıyoruz, lokomotiflerimizi yapıyoruz ve metro araçlarını yapıyoruz, vagonlarımızı zaten yapıyoruz. Dolayısıyla, önemli ölçüde bir mesafe aldığımızı söyleyebiliriz.

Lojistik merkezler yurdun her köşesinde yapılmaya devam ediyor. Tabii, bunlar taşımacılığı kolaylaştıran ve zaman tasarrufu sağlayan, maliyet düşüren önemli yatırımlar. Gördüğünüz gibi, şu anda 5 adet bitti, 7 adedin inşaatı devam ediyor, 7 adedin de çalışmaları yapılıyor yani toplam 19 lojistik merkez yapılıyor.

Van Gölü geçişleri için yeni gemiler yapılıyor ve 2014 yılı sonunda da ilk gemi devreye girecek. Şu andaki gemiler sadece 4-5 vagon alıyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Patnos'ta liman var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu feribotlar da yıl sonunda devreye girmiş olacak.

Değerli arkadaşlar, garlarımızı, istasyonlarımızı metruk hâlden kurtardık, çok güzel bir görünüme kavuşturduk. Görüldüğü gibi, Sivas, Alsancak, Amasya, Adana garlarından görüntüler var.

Demir yollarının işletme faaliyetleri ekranda görüldüğü gibi. Yolcu taşımada, yük taşımada, liman elleçlemelerinde gelişmeler yıllar boyu itibarıyla sağlandı.

Yeni bir taşıma sistemi var. Tehlikeli madde taşımacılığı mevzuatı da tamamen yenilendi ve buna uyum çalışmaları sürdürülüyor. Özellikle tehlikeli yük taşıyan kara yolu araçlarının lisanslandırılması, yetkilendirilmesi, maalesef, ancak yurt dışında yapılabiliyordu. Biz Türk Standardları Enstitüsüyle bir anlaşma yaptık ve bunların denetimi, belgelendirilmesi Türk Standardlarına verildi ve bu çalışma başladı. Böylece, 100 milyon euroluk yıllık tasarruf sağlayacağız, dışarıya paramız gitmeyecek, bir de araçlar oralara gidip bu işleri için muayene olmak zorunda, zaman kaybetmek zorunda kalmayacak.

Havacılıktan biraz bahsetmek istiyorum. Bu görülen üçüncü İstanbul yeni havalimanının bir kuş bakışı görünümüdür. Yapıldığında, tamamlandığında dünyanın en büyükleri arasında, belki de en büyüğü olacak, 150 milyon kapasiteye kadar çıkabilecek.

Sektörel büyüklükler ekranda görüldüğü gibi, uçak sayısı, koltuk kapasitesi, hava ulaştırması yapılan ülke sayısı, sektörün cirosu, sektörde doğrudan istihdam. Yani, 162 uçaktan 383'e çıkmışız; 27.500 koltuktan 67.700 koltuk kapasitesine çıkmışız; 81 ülkeyle anlaşmamız varken 155 ülkeye çıkmışız; havacılıkta 2,2 milyar ciromuz varken 21,4 milyar ciroya erişmişiz; doğrudan çalışan sayısı 65 binmiş, 167 bine ulaşmış. Dolayısıyla, atıl olan havaalanlarımızı hep aktif hâle getirdik, şu an itibarıyla 52 tane havalimanımızda tarifeli sefer yapılır hâle geldi. Dış hat seferlerinde de 103 ülkede 236 noktaya uçan şirket olarak Türk Hava Yolları dünyada 1'inci.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Fiyatlarını da bildir Sayın Bakanım. Kazık bilet vermekte de 1'inci.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onlara da geleceğiz efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kazık bilet vermekte...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Oraya da el attık Sayın Milletvekilim, merak etmeyin.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Kazıklama sizden mi kaynaklanıyor?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, bizden kaynaklanmıyor, yok.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama, efendim, yani...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Düzgün ifade edersek... Sanki "El attık." falan...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, el attık yani bu şikâyet üzerine biz Bakanlık olarak müdahale ettik, onu söylemek istiyorum. Onun detayını sorularda, sizin değerlendirmelerinizde geniş bir şekilde cevaplayacağım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani, halk adına çiğirim çok yanıyor Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Burada görüldüğü gibi, iç hat ve dış hat olmak üzere değişimi görüyorsunuz. Bunları kısa geçiyorum.

Şöyle: Türkiye'nin havacılık haritası 2003'te ve 2013'te şu şekilde gözüküyor yani görüldüğü gibi. Evet, ciddi anlamda iç uçuşlarda artış gözükmektedir. Dış noktalarda da benzer gelişmeleri gördük, 2003'te görüldüğü gibi 60 noktaya uçarken, 2013'te 236 noktaya uçar hâle geldik. Dünyanın her tarafına artık ülkemizden...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan size torpil yapıyor, yirmi dakika veriyor, torpil yapıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ederim, bunlar sizin takdiriniz, çok teşekkür ederiz, sağ olun. Gösterdiğiniz destek için, tolerans için teşekkür ediyorum.

Tamamlayacağım, yirmi dakika daha bir uzatma istemiyorum efendim, sağ olun.

Biz bir şey daha yaptık, biliyorsunuz, mevcut havalimanlarımızın terminallerini yeniliyoruz, ciddi anlamda bir çalışma içerisine girdik. Bazılarına da yeni havalimanı yapıyoruz, Bingöl bunlardan bir tanesi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 12

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hakkâri?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı açıldı.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Bazılarını da düşünelim Sayın Bakanım, yapmasını düşünelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, sesler geliyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hakkâri?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hakkâri'nin inşaatı devam ediyor, orada da çalışmalarımız...

Ordu-Giresun arasında denize yapılan havalimanı da hemen hemen toparlandı. Kars terminali, diğer tesisleri bitti. Mardin 2014'te bitecek. Balıkesir Koca Seyit terminali 2014'te bitecek. Konya terminalinin ek tesisleri yine 2014'te tamamlanmış olacak. Efendim, devam eden yatırımlar bağlamında Ağrı Havalimanı...

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Diyarbakır'ınki ne zaman bitecek?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Diyarbakır 2014 sonu.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, Bayburt?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ağrı devam ediyor. Van Ferit Melen'de büyütmeye işleri devam ediyor. Diyarbakır 2014'te tamamlanmış olacak. Hakkâri 2014, bunu 2013'te bitirmek istiyorduk ama maalesef, orada hem müteahhit taşeronlarından kaynaklanan bir sıkıntı yaşadık, biraz da güvenlik sorunu vardı ama şimdi hızlandı.

2014'te başlayacağımız çalışmalar, Sinop Havalimanı terminal binası, Çanakkale, Muş, Balıkesir Merkez. Devam eden havalimanlarında yap-işlet-devret modeliyle yapılanlar da var. Bu İzmir Adnan Menderes Havalimanı iç hatlar terminal binası yapılıyor, yaklaşık 300 bin metrekarelik bir alanda yapılıyor, bu yılın sonunda bitirmeyi hedefliyoruz. Böylece ciddi bir kapasite artışı sağlamış olacağız. Çukurova Havalimanı da yine Adana, Mersin'in ortak kullanımına sunulacak bir havalimanıdır. Bu da yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştiriliyor, yapımı devam ediyor. İstanbul yeni havalimanı projesinin - bildiğiniz gibi- yıl içerisinde, mayıs ayında, mayıs ayının başında, 3 Mayıs'ta ihalesini yaptık, yap-işlet-devret modeliyle bugüne kadar gerçekleştirilen en büyük projemiz. Yani, toplam yatırım miktarı, 3 etapta 10,5 milyar euro yatırım yapılacak, yirmi beş yıl işletilecek ve yirmi beş yıl içerisinde de kamuya 26,5 milyar euro bir kullanım bedeli olarak verilecek. Yani, toplam yatırım artı kullanımı bir araya koyduğumuzda 90 milyar lira üzerinde bir tutara erişiyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, bu havalimanları kapanacak mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, kapanmayacak.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kapanmayacak?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O, şehir alanı olarak devam edecek.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İnşallah.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tarifersiz uçuşlara hasredilecek ama tarifeli uçuşlar yeni meydana gidecek.

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – O bu senenin programı, seneye değişebilir.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, değişmez.

Uluslararası havacılık faaliyetlerinde -az önce dedim- anlaşma yaptığımız ülke 155'e ulaştı. Türkiye-Amerika Konferansı'nda 34 havacılık anlaşması imzalandı. Gördüğünüz gibi sektörel denetimlere ağırlık verildi; uçakların denetimi, bakımı, safha denetimleri dönüyor yani bu, ülkemiz hava meydanlarına gelen uçakların denetimi. 2012'de Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde bu denetleme oranı 0,97 iken bizde 0,62 ve 2013'te de 0,39'a düştü yani şu anda Avrupa Birliği ülkelerinden daha fazla yabancı uçaklarda denetimi gerçekleştiriyoruz.

Uydularımız tam kapasite çalışıyor, hatta ihtiyacı karşılamakta zorlanıyoruz. İki tane uydumuz şu anda imalat hâlinde: bir tanesini önümüzdeki şubat ayında fırlatacağız, diğerini de zannediyorum mayıs ayında fırlatmış olacağız. Ama, bu arada da tabii, bir yerli uydu yapılması için de TÜBİTAK'a görev verdik ve bunun için de çalışmalar devam ediyor. İnşallah, bir buçuk iki yıl içerisinde uydumuzu yapmış olacağız çünkü TAI'de tesisleri kuruldu, UMET dediğimiz Uydu Üretim Merkezi kuruldu, GÖKTÜRK-2'nin çalışmaları da burada kısmen yapılmış oldu. Bunlar yerli uyduyla ilgili yapılan çalışmaları gösteriyor. Şu anda personelimiz, mühendislerimiz Japonya'da uydu yapımı konusunda çalışıyorlar, yaklaşık 30 kişi. Onlar bu yerli uydu yapımında çekirdek kadroyu oluşturacaklar. Bu yönde önemli bir mesafe katettiğimizi söyleyebiliriz.

Denizcilığe geçsek, Türk sahipli ve Türk bayraklı gemi sayımız ve tonajımız geçtiğimiz on yıl içerisinde yüzde 244 artış gösterdi. 2003'te toplam filomuz 8.8 milyon dwt iken, bugün 30.3 milyona çıktı. Bu ne anlama geliyor? Her şeye rağmen, krize rağmen Türkiye dünyadaki toplam taşıma kapasitesini oluşturan gemi filosunun yüzde 90'ına sahip 30 ülke içerisinde 13'üncü sırada yani Türkiye, dünyanın bütün yükünü taşıyan filonun - yüzde 90'ını taşıyan filoya sahip 30 ülke var- içerisinde 13'üncü sırada yani Türk ekonomisinin büyüklüğü açısından daha büyük konumdayız yani denizcilikte oldukça iyi bir konuma geldik.

Türk sahipli ticaret filosundaki artış yüzde 158. Limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısında da kayda değer artış oldu; yüzde 90. 2003'te 887 gemi uğradı, geçen sene itibarıyla 1.685, bugün itibarıyla 1.458, yıl sonu itibarıyla 1.750 olacak yani deniz turizmde, kruvaziyer turizmde artış devam ediyor. Türkiye, Akdeniz'de önemli bir destinasyon ülkesi olmuş vaziyette. Limanlarımızı ziyaret eden cruise gemilerinin yolcu sayısındaki artış da yüzde 267'yi bulmuş durumda.

Konteyner taşımacılığı bir başka hızlı gelişen alan. Bu da yüzde 189 mertebesinde artmış gözüküyor. Elleçlenen yük miktarında yüzde 104'lük artış var.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 13

Yakıt uygulaması vardı biliyorsunuz, ÖTV'siz yakıt uygulaması. Bu iç taşımalara nasıl yansdı, ona bakmak lazım. Bugüne kadar 3 milyar TL üzerinde bir destek yapmışız; 3,5 milyar. Buna karşılık da, efendim, yolcu sayısındaki taşımalarda yüzde 59, yük taşımalarında yüzde 61; araç, otomobil, büyük araç taşımalarında da yüzde 72 bir artışa karşılık geliyor.

Türkiye'nin en büyük limanlarından birinin yapımı Çandarlı, kuzey Ege'de devam ediyor, altyapısı bitti. Kapasite 4 milyon konteyner yıl başına, daha sonra bu kapasite daha da artacak.

Filyos Limanı için çalışmalara önümüzdeki yıl başlıyoruz, bunun kararını verdik, yatırım programına koyuyoruz. Burası da bölge için çok önemli bir iş olacak.

On yılda 15 yeni deniz yapısı tamamlanarak hizmete girdi; limandı, balıkçı barınağıydı, yat limanıydı vesaire. İşte, bunlardan bazıları... Örnekleri görüyorsunuz ekranda, 45 balıkçı barınağını devreye koyduk.

Gemilerin uzaktan izlenmesi sistemi... Bütün sahillerimizde otomatik takip sistemi kurduk. Dolayısıyla, hangi gemi nerededir, kaza var mıdır, yardıma ihtiyacı var mıdır, bunları rahatlıkla takip etme imkânına sahibiz.

Ayrıca, Gemi Trafik Yönetim Sistemi kuruldu. Bunun sadece İstanbul boğazları için mevcutken şu anda İzmir için de kuruyoruz, bitmek üzere. Aynı şekilde, Mersin İskenderun Körfezi'ne de bunu yayıyoruz, İzmit Körfezi'ne de kuruyoruz. Bu şekilde sistemi bütün Türkiye'nin deniz trafiğinin çok yoğun olduğu sulara ve körfezlere yaygınlaştırmış oluyoruz. Bu bir merkezden kontrol ediliyor, nereye, hangi gemi trafiği geliyor, nasıl oluyor, bütün bunlar takip ediliyor.

Ayrıca, acil müdahale sistemi çalışmalarını başlattık. Bunun için Antalya'da bir bölgesel merkez kurduk. Tekirdağ'da, Marmara Ereğlisi'nde ana merkezi kuruyoruz acil müdahale merkezi olarak, önümüzdeki iki yıl içerisinde tamamen devreye girmiş olacak. Antalya bitti, diğeri de ihale aşamasında. Görüldüğü gibi acil müdahale merkezlerinin nerelerde, nasıl konuşlandırılacağını gösteriyor; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu ve ta Samandağ'a kadar gidiyor. Bu, şu: Denizde herhangi bir şey olursa o anda müdahale edecek yani işte, yağ sızıntısı varsa yakıt sızıntısı varsa efendim, çevreye yönelik bir problem varsa hemen anında oradaki depolar devreye girecekler ve müdahale edecekler. Bu bir anlamda Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görevi olmasına rağmen, tabii, biz denizde olması münasebetiyle bu işi üstlenmiş durumdayız.

Türk gemilerinin sicili çok iyi duruma geldi. Sicili bozduktu; doğrusu 2006 öncesi kara listedeydi gemilerimiz, denizciliğimiz. Şu anda "sicili bozuk" yanlış anlaşılmasın yani kara listedeydi ve limanlarımızdan çıkamaz hâldeydi- beyaz listenin de en üst noktalarına geldik. Örnek vermek gerekirse; yüzde 17 tutulma oranı yani 100 geminin 17 tanesi limanlarda tutuluyordu. Şu anda ne kadar? Yüzde 3. Ortalama yüzde 7'dir yani yüzde 6, yüzde 5'e kadar dünya ortalaması var, onun da önündeyiz. Yani, bir sene boyunca 13 gemimiz tutuldu bugüne kadar. Eskiden bu sayı 200'ü buluyordu, o anlamda söyledim.

İç sularla ilgili, taşımaları geliştirmek için tekneler yaptırıyoruz, özellikle baraj göllerine yönelik. Şu anda onların çalışması devam ediyor. Deniz taramalarıyla ilgili çalışmalar devam ediyor.

Bir Türk P&I kuruyoruz yani bir Türk sigorta şirketi kuruyoruz. Bu sigorta şirketi millî bir şirket olacak yani herhangi bir çevre felaketinde, kazada, yüklere zarar gelmesinde bu şirket bir fon oluşturacak ve bu zararları karşılayacak. Böylece yabancı reasüranslara çok büyük paralar vermekten kurtulmuş olacağız.

Haberleşmeye de kısaca göz atalım: Haberleşme, aslında Bakanlığımızın, birçok işi gerçekleştirdiği ama görünür olmadığı için de çok fazla gündemde yer almayan fakat yaşanarak hissedilen önemli bir bölümünü oluşturuyor.

Bilişim sektörü. Kısaca gelişmelere baktığımız zaman, on yıl içerisinde 11,5 milyardan 47 milyara bir büyüme yapmış yani nereden bakarsanız 4 katın üzerinde bir büyümeyi gerçekleştirmiş durumdayız.

Yatırımlar itibarıyla da yine durum çok dikkat çekici, şöyle ki: Yatırımlar yıllar itibarıyla 10, 11, 12, 13 gösteriyor. 5 milyar, 5,5 milyarın altında gerçekleşmiyor. En büyük yatırım 2009'da 5,8 milyar ile gerçekleşmiş. Pardon, bu 3G lisansları o yıl verildiği için orada en büyük yatırım yapılmış ve şu anda yatırımın büyük bir kesimi de 3G'ye yapılıyor, daha doğrusu, iletişimde 3G'ye geçiş yurdun her tarafında gittikçe ilerliyor.

Sabit abonelerde düşme var, düşme devam ediyor, 18,9 milyondan bugün 13,6 milyona gerilemiş durumda. Bunda şaşacak bir şey yok çünkü dünyada da eğilim böyle. Sabit telefonu, maalesef artık evin içinde bile kullanmıyoruz. Evin içinde de odadan odaya, çocuklar birbiriyle cep telefonu ile görüşüyor ama yine de o sabit telefonu evden çıkarmayı bir türlü biz gerçekleştiremiyoruz, bir duygusal bağımız da olduğu için evde kalmasının yine yararlı olacağını düşünüyoruz.

Burada düşüşü önlemenin yolları var tabii. Sabit-mobil yakınlaşmasını, yakınsamasını gerçekleştirmek lazım. Şirketlerin bu düşüşü önlemeleri için bundan sonra bu yöne yatırım yapmaları gerekiyor.

Mobil abone sayısı, penetrasyonu şu anda yüzde 91, bazı ülkelerde, mesela Kıbrıs'ta yüzde 150 gibi ama bunun bir manası yok. Bizde sanki mobil penetrasyonu nüfustan da düşük gibi gözüküyor.

Ama şu önemli: Bizim yaptığımız düzenleme birçok ülkede yok. Biz operatörlerin birbirine geçişini kolaylaştırdık, ara bağlantı ücretlerini düşürdük; bir şey daha yaptık, geçişleri çok basit hâle getirdik yani kolayca geçebiliyorsunuz. İşte, burada da o gözüküyor.

Taşınabilen numara sayısı 62 milyon oldu. 69 milyon toplam abonemiz var, 62 milyonu başka bir operatöre geçmiş durumda. Yani numarası aynı kalıyor, başka operatöre geçiyor.

Sabit-mobil burada gözüküyor -az önce söylediğim- 61,7 milyon. Sabit numarada da artık taşıma başladı. Yani ev telefonunu da aynı tutarak taşıyabiliyorsunuz, orada da bir hareket var, 483 bin civarında olmuş.

Abone başına aylık görüşme süreleri itibarıyla biz Avrupa'da 1 numarayız yani telefon konuşmada aylık 323 dakikayla 1 numaradayız ama sabitte bu, az önce ifade ettiğim gibi, düşüyor.

Gelirlerde de bu kadar konuşmanın arkasında ne var? En ucuz olmamız tabii var. Bizden sonra en ucuz Portekiz, 9,89 gelir, daha doğrusu aylık gelir, abone başına gelir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 14

İnternet genişbant gittikçe artmaya devam ediyor. Şu anda toplam genişbandımız 34 milyona yaklaştı. Tabii, bunun içerisinde de en büyük payı mobil genişbant alıyor.

İnternet kullanım oranlarında dünyada 24saat/ay kullanım varken Türkiye'de bu oran 32 saate çıkıyor. Türkiye İnternet kullanımında çok önemli; dünyada 3 milyar kullanıcı var, Türkiye'de 36 milyon kullanıcı var.

3G artık Anadolu'nun her tarafında. Şu an itibarıyla bir proje devam ediyor. Yaklaşık 1.800 yerleşim yeri; köyler ağırlıklı olarak 3G kapsamına alıyor. Bu anlamda uygulamalar başladı, 100 küsur yerde de yapıldı, 2014'te tamamlanıyor.

Evrensel hizmet projelerimiz var. Bunlar için yani erişim zor olan yere kablosuz erişim yapıyoruz, uydudan erişim yapıyoruz. Bunlar tabii, maliyeti yüksek, geliri düşük yatırımlar olduğu için bunları Evrensel Hizmet Fonu'ndan karşılıyoruz.

Ayrıca Bakanlığımızın, bilişim projelerini desteklemek için bir AR-GE fonu var, yaklaşık 300 milyonluk bir kaynağımız var. Bunun ilk dilimi, 100 milyon kadarı 30 küsur projede değerlendirildi ve projeler desteklenmeye değer bulunarak bunlara kaynak ayrılmasına karar verdik.

Birçok uygulamalar var; mobil SIM kart kaldırıldı, SMS'le acil yardım çağrısı, engellilere özel tarifeler var, aboneler isterse üst sınır getir getirebiliyorlar, detaylı elektronik fatura alabiliyorlar, birçok da devam eden şeyler var; "Makineden makineye iletişim" diye bir şey çıktı. O da 2 milyona ulaştı. Yani elektrik sayacına SIM koyuyorsunuz, onu gitmeden okuyor, her an gelip onu alabiliyor.

İstanbul İnternet'in kalbi hâline geliyor Sayın Başkan, değerli üyeler. "ICANN" denilen kuruluş yani İnternet'in alan adları ve sayılarla ilgili yönetimi Amerika'da var şu anda, ikincisi Türkiye'ye açıldı Nisan 2013'te. 2014'te de Dünya İnternet Yönetim Forumu İstanbul'da toplanacak ve İnternet'in geleceği İstanbul'da şekillenecek.

Afet ve acil durumlarda kullanılacak mobil haberleşme sistemleri yurdun birçok yerinde 25 tane yapıldı, bu yıl sonuna kadar da bu sayı 40'a çıkacak.

Siber güvenlik önemli alanlardan bir tanesi. Bu konuda da çok ciddi çalışmalarımız var, tatbikatlar yapıyoruz, siber güvenlik strateji planını hazırladık, eylem planını hazırladık. Bu konuda siber güvenliği sağlayacak çalışmaların ana merkezini USOM oluşturuyor. USOM sistemi de burada görüldüğü gibi.

Posta alanında da bazı çalışmalarımız var. Bunları çok hızlı geçeceğim. Postada da yeniden yapılanma oldu. Posta şu anda PTT Anonim Şirkete dönüştü ve ticari anlamda çalışmalarına da bundan sonra devam edecek.

Hızlı geçiyorum, zamanımız doldu.

Kayıtlı posta servisi. Yapılan hizmetlerden bazı örnekler veriyor Posta.

TÜRKSAT var. TÜRKSAT'ı da daha önce söyledim. Şimdi, TÜRKSAT çok ilginç bir şey, belki bunu söyleyeyim. E-devlet uygulamaları gittikçe yaygınlaşıyor ama burada dikkati çeken 66 yaş ve üzeri İnternet kullanan sayısı 729.556'ya çıkmış. En yaşlı e-devlet kapısı kullanıcılarından 102 yaşındaki bir amca. Onu da ziyaret ettik. Ahmet Bozkurt, 102 yaşında, İnternet'i kullanabiliyor.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Nerede?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İzmir'de. Belki başka yerde de vardır.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Gümüşhane'de de var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mutlaka var.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Beraber gittik ya Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ha, doğru, bir teyzeye gittik ama o İnternet kullanmıyor canım.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Ama kullanacak gibi duruyor. (Gülüşmeler)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Seneye kullanacak, seneye...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – AB'yle ilgili çalışmalar var.

Ulaştırma Denizcilik Şurasının 2023, 2035 hedefleri var.

Tamamlıyorum efendim.

Şimdi özet şöyle: Şurada otoyol uzunluğumuz; on yıl önce, şimdi ve on yıllık hedefleri gösteriyoruz.

Bölünmüş yol hedefleri ve bugünkü durumu gösteriyor ekran.

Bağlı il sayısı...

Can kaybı -az önce ifade ettim- hedefimiz 2023'te 1'in altına düşürmek.

BSK miktarı: Bütün yollarımızı 2023'te tamamen sıcak asfaltla kaplamayı hedefliyoruz.

Kara yolları konusunda serbest geçiş anlaşması 12'den 24'e çıktı, 40'a çıkarmak istiyoruz. Yolcu taşıma oranı - burası çok önemli- yüzde 95'ti 2003'te kara yollarında, bugün 90,5 hedefimiz on yıl sonra yüzde 76'ya düşürmek yani kara yolları ve diğer taşıma sistemlerini dengeli hâle getirmek. Yük oranında da yüzde 91'den bugün yüzde 77,9'a düştü, yüzde 67,5'a düşürmeyi hedefliyoruz.

Demir yolu ağıımız 11.000 kilometreydi, 12.730'a çıktı, hedef 2023'te, on yıl sonra 15.000 kilometreye ulaşmak. Hızlı trende de yine hedef 13 bin kilometrelik bir ağa ulaşmak.

Yol yenilemeleri 209 kilometreydi, 775, bu, yıllık ortalama, hedef 2023'te de bütün yolların tamamen yenilenmesi.

Sinyalli, elektrikli... Bunları daha önce söylemiştim, hızlı geçiyorum.

Demir yollarında taşınan yük miktarı, bugün itibarıyla 27 milyon, çok düşük, hedef 125 milyon tona erişmek, tabii altyapıyı yeniledikten sonra.

Havacılıkta hedefimiz 750 uçağa çıkmak 383'ten. Tarifeli sefer düzenlenen havaalanı sayısını 60'a yükseltmeyi planlıyoruz. Yolcu sayısı 34 milyondur, 131 milyona çıktı, 350 milyona çıkarmayı hedefliyoruz. Engelsiz havalimanı sayısı 19

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 15

yani engellilere uygun altyapı düzenlemesi. Tamamını önümüzdeki on yılda yapmak istiyoruz. Yeşil havalimanı miktarıyla ilgili hedeflerimiz var. Anlaşma yapılan ülke sayısı 155'te, az kaldı, bütün ülkelerle havacılık anlaşması yapmak istiyoruz.

Konteyner taşımacılığı 7,1 milyona çıktı 1,9'dan, 32 milyona çıkarmak istiyoruz. Dünya artık konteynere gidiyor yani karma genel taşımadan vazgeçiyor çünkü çok daha efektif, çok daha rekabete uygun.

Filomuzu 30 milyondan 50 milyon DWT'a çıkarmak istiyoruz. Tersane kapasitemizi 3,6 milyon DWT'dan 10 milyon DWT'a çıkarmak istiyoruz. Yat bağlama kapasitemiz 17.500'e çıktı 8.500'den, 50 bine çıkarmak istiyoruz.

Bilişim sektörü gelirleri 47 milyar, 11,5'tu, 160 milyara çıkarmak istiyoruz. Geniş bant abone sayısı 20 bindi, 33,8 milyona çıktı, 60 milyona çıkmak istiyoruz. İnternet kullanım oranını yüzde 80'e çıkarmak istiyoruz, hedef bu. E-devlet miktarı da şu anda 870 hizmet kalemi veriliyor, on yıl sonra bütün hizmetler e-devlette verilmiş olsun istiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanımıza kapsamlı açıklamaları, sunuşları için çok teşekkür ediyoruz.

Arkadaşlarımızı, Sayın Bakanım, bir tanımak istiyoruz.

(Bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, görüşmelerimize başlıyoruz.

Sayın Ayaydın, buyurun lütfen.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcileri, değerli basın mensupları; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2014 yılı bütçesi üzerinde söz almış bulunmaktayım. Bu vesileyle hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ulaştırma, ülkenin sosyoekonomik yapısı açısından kılcal damar işlevi gören son derece önemli bir sektördür. Sektör, toplumsal ve ekonomik hayatın altyapı unsurlarından birini oluşturmaktadır. AKP iktidarının belki de en iddialı olduğu alanların başında ulaştırma gelmektedir. Elbette ki bu iddianın temelinde, Sayın Bakanın gerçekten takdiri hak eden hizmetleri yer almaktadır.

Ana muhalefet partisi, Cumhuriyet Halk Partisi olarak ön yargılı değiliz, Hükûmetin iyi yaptığına “iyi”, kötü yaptığına “kötü” diyecek kadar da objektif değerlendirme yaparız. İktidarı yanlış ve eksikliklere ilişkin olarak ikaz etmeye mecburuz. Bu çerçevede, Sayın Bakanın başarılı icraatlarının yanı sıra, sektördeki politika ve uygulamaların ortaya çıkardığı sonuçlara, bazı olumsuz hususlara da değinmek istiyorum. Ulaştırma Bakanlığı, ülkemizin en yatırımcı bakanlıklarının başında yer alır. Her ne kadar ulaştırma sektöründe 2014 yılı için öngörülen kamu sabit sermaye yatırımları önceki yılların altında kalacak görülse de ülkemizde kamu sabit sermaye yatırımlarının yüzde 37'si bu alana yöneliktir. Kabul etmek gerekir ki bu performansın ardında büyük mali kaynaklar, hatta sınırları sonuna kadar zorlayan ödenek tahsisleri bulunmaktadır. Bakanlığın bu kadar hacimli projeleri yürütmesi dolayısıyla, kendisine verilen kamu kaynaklarını mümkün olduğunca etkin, verimli ve tasarruflu kullanması da kendisinden beklenmektedir.

Ulaştırma Bakanlığının 2012 yılı faaliyetlerinin incelenmesi sonucunda, Sayıştay tarafından düzenlenen kamu idare raporunda evet, doğru dürüst yapılamayan denetim sonucunda denetim görüşü bildirilmemekle birlikte, bazı demir yolu ihalelerinde kesin projelerin eksikliğinden, bu nedenle ortaya çıkan proje maliyeti artışlarından bahsetmektedir.

Kars-Tiflis, Sakarya-Karasu, Tekirdağ-Muratlı ve İzmir Kemalpaşa demir yolu altyapı işleri ihalelerinde proje firmalarınca yapılan kesin projelerde arazi ve zemin araştırmalarının iyi yapılmaması, inşaat sistem ve gereçleri ile teknik özelliklerinin hatalı tespit edilmesi gibi, projeyi hazırlayan firmaların sorumlu olacağı gibi, birçok ciddi sorunlar olduğu Sayıştay tarafından tespit edilmiştir.

Bu sebeplerle, söz konusu hiçbir iş ihale dokümanında yer alan projesi ve bu proje esas alınarak hazırlanan sözleşme bedeli içerisinde bitirilememiş, tamamı için birden fazla ihale düzenlenmiş ve proje maliyetlerinin yüzde 171 ila yüzde 358 arasında artmış olduğu ortaya çıkmıştır. Üstelik bu paralar bizim verdiğimiz vergilerden karşılanmaktadır.

BAŞKAN – Sayın Ayaydın, çok özür diliyorum.

Kalkınma Bakanlığında kim var arkadaşlar burada temsilci?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yok.

BAŞKAN – Kalkınma Bakanlığı temsilcisi...

Levent Bey, hemen gereğini yapın.

Kusura bakmayın Sayın Ayaydın, buyurun.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Yine, Sayıştay tarafından düzenlenen, Karayolları Genel Müdürlüğü 2012 Yılı Kamu İdare Raporu'nda da Genel Müdürlük tarafından yatırım programında yer almayan projeler için harcama yapıldığı tespiti yer almaktadır. Bütçe Kanunu'nda ve yatırım programında yer almayan bir proje için harcama yapılamayacağına dair düzenleme olmasına rağmen, Karayolları bölge müdürlüklerince yatırım programında yer almayan 259 yapım işi için toplam 972,6 milyon Türk lirası harcama yapıldığı Sayıştay denetçileri tarafından tespit edilmiştir.

Nitekim, aynı raporda, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2012 yılı sene başı bütçesinin 6,1 milyar TL olarak belirlenmiş olduğu, yıl içinde eklenen 8 milyar TL ile sene sonu bütçesinin 14,1 milyar TL olarak gerçekleştiği, böylece yıl sonu bütçesinin sene başında öngörülen bütçeye göre yüzde 129,30 oranında artış gösterdiği belirtilmiştir. Durum bu olunca, Karayolları Genel Müdürlüğü için bütçeye gerek yok, nasıl olsa kurulmuyor. Canı ne zaman, nereye, ne miktarda istiyorlarsa harcasınlar; bize de, Plan Bütçe Komisyonuna da hiç gerek yoktur.

Bu çerçevede, icraatta başarılı görünen Bakanlığın mali disiplin ve kamu mali yönetim ilkelerine riayet ederek, kamu kaynaklarının daha verimli ve tasarruf içinde kullanılmasının en az sonuç kadar önemli olduğunu vurgulamak isterim. Dolayısıyla, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ödenek ihtiyacı her neyse bugün burada kendisine tahsis etmenin yıl içinde aktarımlar yapılarak kaynak sağlanmasından daha doğru, hukuki ve bütçe hakkını elinde tutan Parlamentaoya saygının

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 16

gereği olduğunu düşünmekteyim. Emin olunuz ki ana muhalefet partisi olarak, ülkeye yapılan her yatırım bizim tarafımızdan desteklenecektir.

AKP hükümetleri döneminde ulaştırma alanına ilişkin olarak en çok ön plana çıkan unsur, kuşkusuz, bölünmüş yollardır. Evet, ülkemizde bölünmüş yollar artmıştır. Bölünmüş yol uzunluğunun artması ile zaman ve kaynak tasarrufu yapıldığı gibi, konfor artışı da yaşandığı söylenebilir. Bununla birlikte, bölünmüş yollar bizi ulaşım sektöründe zaten ezici bir ağırlığa sahip kara yolu taşımacılığına daha da bağımlı hâle getirmektedir.

Araştırmalara göre, Türkiye’de yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95’i, yük taşımalarının ise yüzde 88’i kara yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu oran Avrupa Birliğinde yolcu taşımaları için yüzde 83, yük taşımalarında ise yüzde 47 düzeyindedir. Bununla birlikte, kara yolu taşımacılığı pek çok olumsuz yönü de içinde barındırmaktadır.

Kara yolu ulaştırmasının en önemli sorunlarından biri enerjiye ilişkindir. Kara yolu ulaşım sektörü tümüyle petrol bağımlısı bir sektör olup, taşıtların kullandığı enerjinin yüzde 90’ı petrol enerjisidir. Ulaştırma sektöründeki enerji tüketiminin yüzde 87,6’sı kara yolu ulaştırmasından kaynaklanmakta olduğu gibi, kara yolu egemen olan ulaşım sektörünün enerjiye olan gereksinimini yıllar itibarıyla da artırmaktadır. Türkiye’nin petrolde yüzde 92 dışa bağımlı olduğu ve milyar dolarların petrol ithalatına yatırıldığı göz önüne alındığında, enerji verimliliği çok düşük olan kara yolu taşımacılığının ülkemizin dış ticaret açığına ve cari açığına önemli olumsuz etkilerinin de olduğu göz ardı edilmemelidir.

Kara yolu taşımacılığının bir diğer doğal sonucu da çevre kirliliğidir. Yapılan araştırmalara göre, dünyada karbon emisyonunun yaklaşık yüzde 28’i ulaştırma sektöründen, ulaştırma kaynaklı emisyonun da yüzde 84’ü kara yolu ulaştırmasından kaynaklanmaktadır. Bu kadar yoğun kara yolu taşımacılığı yanında büyük şehirlerde artan trafik sıkışıklığı ile birlikte çevre kirliliği daha da büyüyen bir sorun hâlini almaktadır ve belki de kara yolu taşımacılığının en önemli, üzerinde en çok durulması gereken olumsuz yönü ise trafik güvenliğine, yani vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğine ilişkindir.

Son on yılda kaza sayısı yüzde 185 yükselmiş, ölümlü kaza sayısı ise yüzde 100’den fazla artmıştır. 2003-2012 döneminde 455 bin olan kaza sayısı 1 milyon 296 bine gelmiş, ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı ise 67 binden 153 bine ulaşmıştır. Bunun sonucunda bu on yıllık dönemde, maalesef, 40 binden fazla vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 1 milyon 850 binden fazla kişi yaralanmıştır. Nitekim, bilinmelidir ki kara yolları ölüm riski bakımından demir yollarına göre 8 kat, yaralanma riski bakımından demir yollarına göre yaklaşık 250 kat arası daha risklidir.

Ne var ki demir yolu ulaşımı ülkemiz tarafından fazlasıyla geri plana atılmış, taşımacılıkta payı yok denecek düzeyde kalmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Ayaydın, buyurun lütfen.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – İlginçtir, cumhuriyetin ilk yıllarında ağırlık verilen demir ağlara 1950’lerle birlikte son verilmiş, yıllarca demir yolu adına pek bir yatırım yapılmamıştır. Oysa, bakınız trafik sıkışıklığı, kazalar, hava kirliliği ve gürültünün sosyal maliyetinin birlik hasılasının yüzde 4’ü düzeyinde olduğu, bu maliyetin yüzde 90’ının kara yolu ulaşımından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

Avrupa’da yük taşımacılığının demir yoluna kaydırılması yönünde çok ciddi projeler ve politikalar hayata ve gündeme gelmektedir. Böylelikle Avrupa’da ortalama yüzde 7 olarak görünen demir yolu yük taşımacılığının yüzde 20’lere çekilmesi hedeflenmektedir.

Bakanlığın son yıllarda özellikle demir yolu taşımacılığının önemini fark ederek bu yönde attığı adımları memnuniyetle destekliyor, devamını temenni ediyoruz. Geç kalınan adımları hızlı atmak suretiyle demir yolunun hem sosyoekonomik açıdan hem de güvenlik açısından artılarını hayata geçirmek gerekmektedir.

Benzer bir eksiklik, maalesef, denizcilik alanında karşımıza çıkmaktadır. Üç tarafı denizlerle kaplı ve kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 kilometreye varan bir ülke olarak denizcilik alanında sahip olunan potansiyelin kullanılmadığı açıktır. Deniz yolu taşımacılığının yurt içi yolcu taşımacılığında adı pek yok iken, yük taşımacılığında ise payı ancak yüzde 3’ler dolayındadır.

Marmaray hizmete açıldı. İstanbul trafiğine önemli katkı sağlayacaktır, hayırlı ve uğurlu olsun. Ancak Marmaray’ın “AKP’nin asrın projesi” şeklinde takdimi doğru olmamıştır çünkü Marmaray AKP’nin projesi değildir. 57’nci Ecevit Hükümetinin projesi olup finansmanı dahi Ecevit Hükümeti tarafından Japonlarla görüşmeleri sürdürülmüştür. O günkü hükümetin Maliye Bakanı bugün de komisyonumuzun üyesi olarak aramızdadır.

Hâl böyle iken, sanki, Marmaray Projesi AKP iktidarı tarafından planlanıp uygulamaya geçirilmiştir algısı yaratılması, en azından bu projenin mimarı olan Ecevit Hükümetine büyük haksızlık olmuştur. Ecevit Hükümetinden hiç kimsenin açılışa davet edilmemesi de büyük bir vefasızlıktır. Buna rağmen, bu proje, İstanbul için iyi olmuştur, bu projeye katkısı olan 57’nci Ecevit Hükümeti ile o günkü emeği geçen bürokratlar ve bu projeyi sürdürüp bitiren ve hizmete sokan AKP Hükümetine de İstanbul Milletvekili olarak teşekkür ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Ayaydın, lütfen toparlayalım.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) - Sözlerime son vermeden önce, iletişim ve haberleşme özgürlüğüne ilişkin birkaç hususu ifade etmek istiyorum.

Maalesef bugün ülkemizde haberleşme özgürlüğü büyük tehdit altında olup iletişim bırakın bir hak olmayı, insanların psikolojisini bozan, başına sorun açan bir mesele hâline gelmiştir. Telefon ve ortam dinlemelerinin bu kadar yaygın ve aleni yaygın hâl alması, elbette gelişmiş bir demokrasiye de, hukuk devleti anlayışına da yakışmamaktadır. Ne yazık ki, bu ülkenin bakanları ve milletvekilleri bile dinlemeyi önlediği söylenen telefon kılıfları ile dolaşmak durumunda kalmaktadır. Hatta, iki bakan arasındaki "Benim telefon kılıfımın gizli bölümü seninkinden daha güvenlidir, ortam dinlemesi

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 17

olmaz." sözlerini bizzat kulaklarımla duymuşumdur. Bu, Türkiye için gerçekten düşündürücü bir durumdur. Böylesine temel bir hak ve özgürlüğün ihlali teknolojik ilerlemenin geldiği nokta olarak açıklanmamalı, devlet elindeki yetki ve gücü doğru, etkin bir şekilde kullanarak bu durumu mümkün olduğunca engellemelidir.

Her yıl bahsettiğim bir hususla bitirmek istiyorum sözlerimi. Ülkemizde son derece yaygın olan kara yolu yük taşımacılığı ile hayatlarını kazanmak durumunda olan vatandaşlarımızın karşı karşıya kaldıkları maliyetlerin gözden geçirilerek sayısı onlarca olan taşımacılık yetki belgelerinin ücretlerinin makul seviyelere çekilebileceğini, hava ve deniz taşımacılığında olduğu gibi bu sektöre de ÖTV'siz mazot verilebileceğini dikkatinize sunmak istiyorum.

Bu duygu ve düşüncelerle, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın 2014 yılı bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Ayaydın.

Evet, Sayın Günal, buyurun lütfen.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkürler Sayın Başkan.

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

Sayın Bakana da uzun sunuşundan dolayı teşekkür ediyoruz ama biz sizin sunuşa bağlı kalamayacağız çünkü içinde çok daha önemli meseleleri olan, hatta sunuşta yer almayan bazı konular var.

Öncelikle, ben de Marmaray'la ilgili, hayırlı olsun diyorum. Bütçeye geçmeden önce, emeği geçenlerin tamamına -Sayın Ayaydın'ın son sözleri arasındaydı ama ben en baştan onu da söyleyerek geçeyim- hem 57'nci Hükûmete, ondan da öncesine 1980'lerde proje, etüt çalışmalarını başlatanlara, 1990'larda finansmanını sağlayanlara, herkese teşekkür ediyoruz. Ama bu arada size de bir sitem ediyoruz. Teknik boyutuyla ilgili soru sormuştum, o da gündemde sırası gelen kâğıtlara girmiş -yani, sorularla ilgili birazdan konuşacağım ama- Marmaray'la ilgili olana, yazın sorduğumuz soruya hâlâ cevap verilmemiş. Arkadaşların dikkatine sunuyorum.

Tabii, burada, bir iki tane de hususa değinmek istiyorum yeri gelmişken. Şimdi, bu gibi büyük projeleri gündelik siyasete alet etmemek gerekiyor Sayın Bakanım. Ben bütün bakanlarımıza söylüyorum, açıklama yaparken de hem sizlerin hem Hükûmet üyelerinin, başta Sayın Başbakanın dikkatli olması gerekiyor. Ne demek istiyorum? Kısa kısa geçeceğim için başlıklarla size söyleyeceğim çünkü vaktimiz az, konu çok.

Yani, bir gün kızıp "3-5 tane çanak çömlek için şu kadar gecikti." deyip ertesi açıklamanızda, bir süre sonra "Biz çevreye çok duyarlıyız, onun için beklittik." demek olmuyor, birincisi.

Öbür taraftan, yine, benzer şekilde. Tabii, gecikti, 2009'dan 2014'e kaldı ama bunun teknik nedenlerini oturup açıklamamız, beraber tartışmamız, gecikmesini önlememiz lazım bir şey varsa hep beraber. Türkiye'nin yatırımı, Türkiye'nin sorunu, gündemin o günkü gelişine göre konuşmamak lazım.

Aynı şey sizin için de geçerli, daha yeni, yine güncel bir konu "Avrasya Maratonu" dediğimiz İstanbul maratonu yapıldı. Şimdi, daha önce sizi uyardıkları zaman kızılıyorsunuz, orada başka bir şey söylüyorsunuz "Kardeşim, köprü sallanmaz mı, tabii sallanır..." Ben kestirmeden, uzun uzun söylemiyorum, "Sallanacak ki sağlıklı olduğu belli olsun..." "Uydurmayın, böyle şeyler..." Yani, milleti paniğe sevk etmeyeyim diye tabii ki düşürücü bir açıklama yapmışsınız. Yani, ben beklerdim ki "Ya arkadaşlar baksın, böyle bir şey bize gelmedi ama teknik bir konudur, böyle bir şey varsa da önlemi alalım." denilmesi gerekir. Ötekini yapmışsınız, doğrusunu, demişsiniz ki: "Teknik çalışmaları yapıldı, çok sallanıyor. Dolayısıyla, herkesi birden köprü'nün üstünden geçirmeyeceğiz." Doğrusu demek ki buymuş. Yani, ayaküstü açıklama yaptığımız zaman ortalığı sakinleştirilim veya o anda kızdığımız birisi eğer bize bir suçlamada bulunduyorsa onlara geliyoruz "Dün, Sayın Başbakan aynı şeyi üçüncü köprüyle ilgili de yapmıştı..." Kardeşim, yani, diyor ki: "Böyle bir şey cinayettir." Ama zaman geliyor gerekli oluyor. Arkasından bu sefer üçüncü köprüye karşı çıkanlara veryansın ediyoruz. Demek ki hepsi faydalı şeylermiş. Bizim oturup bunların eğrisi doğrusunu konuşup sosyal maliyeti varsa, çevresel bir zararı varsa veya kültür değerlerimize bir zararı varsa alternatifini yapabiliyor muyuz; yoksa, alternatif maliyetini hesaplayıp ona göre başka bir şeyler çıkarabiliyor muyuz; gecikme varsa bunu nasıl önleyebiliriz, bunun maliyeti nedir diye hep birlikte önlem almamız gerekiyor. Bu gibi ayaküstü açıklamalardan kaçınmamız gerektiğini, sonrasında doğru olanı yaparak ortaya çıkardığımızı görüyoruz. Açıkçası, bu şeyler dikkatimi çeken hususlar.

Şimdi, geliyorum birkaç tane projeye. Millî Savunma Bakanımıza da söylemiş olduğum MİLGEM'den -ulaştırma, denizcilik de olduğu için- oradan başlamak istiyorum. Özellikle, önce, yapılan ihale, sonra Savunma Sanayii İcra Komitesi kararıyla -yani Başbakanımız iradesiyle diyelim- iptal edildi. Şimdi, bundan sonraki süreçte "Türk Silahlı Kuvvetleri yapacak." deniyor. Siz, demin, bizim gemicilikle ilgili, denizcilikle ilgili hedeflerimizden bahsettiniz. Ben bunların birtakım siyasi tartışmalara, çekişmelere yem edilmemesini, daha doğrusu bunlara alet olarak harcanmaması istiyorum. Nedeni ne ise, eğer bir gecikme varsa, bir an önce önlem almak lazım.

Nasıl ki, diğer şeyler, sizin yaptığımız otoyol ihaleleri... Sayın Başbakan dedi ki: "Bu, fiyatını bulmadı." Ya, iyi güzel de, o zaman fiyatını bulanı, bir an önce yapmamız lazım. Neden hemen işkilleniyoruz?

Antalya'da, benim seçim bölgemde, elektrik dağıtım ihalesi 1 milyarın üzerinde yapılmışken firma teminatını yakıyor, yeniden yapıyorlar, aynı firma geliyor yarı fiyatına alıyor. O zaman, bazen "Hafızai beşer nisyan ile maluldür" diyoruz, daha düşük fiyatlara verdiğimiz birçok ihale oluyor. Yani, burada, birtakım kısır siyasi çekişmelere girmeden "Falanca şunu yaptı, falanca bunu yaptı." demeden, eğer eksikse o zaman daha fazla fiyata... Ki, biz, size burada Karayolları Kanunu görüşülürken -Habip Bey de buradaydı, Genel Müdürümüz de burada- bunların hepsinin Karayolları tarafından bazı hizmetlerin yapılabileceğini söyledik ama siz öyle söylediniz, o zaman o mantığa uymak gerekiyor. Eğer, şimdi, Sayın Başbakan, devreye girip iptal etmeseydi, Özelleştirme İdaresi ve Karayolları düşük fiyattan mı vermiş olacaktı o zaman? Diyelim ki, edilmedi itiraz. Yani, bunların bir an önce, eğer yapılması gerekiyorsa, özel sektör yapacaksa, ihale

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 18

sürecini tamamlamamız lazım. Eğer, biz yapacaksak da o zaman ikide bir özelleşmeye çıkmamak lazım. Bu millî gemi projesiyle ilgili...

Bir de, tabii, bunu söylerken neden söylüyorum Sayın Bakanım? Daha önce bununla ilgili, ta Ocak ayında bitmiş işte, Şubat ayında şikâyet olmuş, durmuş, durmuş, Başbakanlık Teftiş Kurulu haziran ayında böyle bir karar almış? Ne zaman? Gezi olaylarından sonra. Ne zaman? O gruba Sayın Başbakanın aleni olarak sataşmasından sonra. Ben kimsenin avukatı değilim. Ben, sadece, o millî projelerin, gemicilikle ilgili savunma projelerinin, kendi savaş gemilerimizin kendi kaynaklarımız yapılmasını ister özel sektör ister Deniz Kuvvetleri... "Deniz Kuvvetleri" deyince, zaten Deniz Kuvvetlerinde bunları işletecek adam kalmadı biliyorsunuz. Yani, o projelerin içindeki subayların birçoğu şu anda içeride. Yani, Allah göstermesin böyle bir şey olsaydı, ortalık karışsa, Rusya'nın savaş gemileri, Çin'in bilmem nesi, hepsi doğu Akdeniz'e gelmiş, bizim subayların çoğu içeride. Şimdi, o projelerde kaç kişi vardı, bunların ne kadarı içeridedir, Silahlı Kuvvetler bunu nasıl yapacak, projede yer alan arkadaşlarımızdan, şu anda o proje devam ediyor mu yani Türk Silahlı Kuvvetlerinin inisiyatifleriyle yapılması... Tabii ki yapılacak ama burada teknik imkân var mı, gidip bu sefer yurt dışından hizmet almak zorunda kalacak mıyız gibi sorular aklımıza geliyor. Dolayısıyla buradaki hassasiyetlerimiz, tamamen millî bir endüstri olarak bunun devam etmesi. Sizin de söylediğiniz gibi, kapasitemizin artırılarak dışarıya bağımlı olmadan, bütün diğer alanlarda olduğu gibi, ulaştırmada da böyle bir sonucu elde edebilmek özlemimiz var.

Şimdi, birkaç husus daha var. Bunlara geçmeden önce, PTT'yle ilgili kanun geldiğinde sormuşuz, 2-3 tane soru önergemize cevap gelmemiş, PTT kanunundan sonrakilere gelmiş yani şunu anlıyoruz: Demek ki PTT, önergelerine cevap vermiş, teşekkür ediyoruz ama Bakanlık merkez birimlerine sorduğumuz... Kara ulaştırmasıyla ilgili, K2 belgeleri denetimiyle ilgili, Antalya'da yapılan yeni şeyleri sormuşum. Sürekli olarak ceza yazarak Hükümet, bir taraftan nakliyecilere, bir taraftan çiftçilere, bir taraftan da şoförlere trafik cezasıyla bütçe açığını kapatmaya çalışıyor dedik. Ya, bunun aslı astarı nedir, yapacak mısınız, neyi yapıyorsunuz, gerekçesi nedir gibi sorular sorduk. İkisine de, hem Marmaray'la ilgili sorumuza hem de bunlarla ilgili sorularımıza cevap gelmemiş. Onu, yeri gelmişken söyleyelim.

"PTT" demişken bir kısa şey daha var Sayın Bakanım. Ocakta, elektronik tebligatla ilgili kanun gereği yönetmelik yayınlanmış. Adalet Bakanlığı, tabii, işin şey kısmına baktığı için çıkıyor. Burada Sayın Acarer de kafa sallıyor, onlar da gerekli tebliği, düzenlemeyi yapmışlar ama uygulamada bir gelişme şu anda yok. Bu konuda gelinen son nokta nedir? Hem elektronik ticaretle ilgili, Ticaret Kanunu'nda şirketlerin bu kayıtlı elektronik postayı kullanması hem bunun aracılığıyla PTT kanalıyla yapılacak tebligatlara bir uygulama yapılması lazım. Şimdi, yine, aynen, başka kanunlarda olduğu gibi, kanuna koyduk, tebliğ, yönetmelik çıktı ama uygulamada geldiğimiz noktada sorunlar oldu, hem Bakanlıktan hem arkadaşlarımızdan gelen dilek, temennilerle, şikâyetlerle bize de iletilmiş durumda. İnşallah bir an önce eksiklikler giderilip o da, "e-devlet uygulamaları" dediniz çünkü belli bir aşama, hedef koyduk önümüze, bunların da hayata geçmesi gerekiyor.

Onun dışında birkaç tane husus var. Sayın Başkanım, az kalmış sürem ama sadece Sayıştayla ilgili birkaç husus var, çok az bir uzatmayla bitireceğim inşallah. Birincisi, burada Bakanlıkla ilgili rapora baktığımız zaman -orayı çok kısa geçeceğim- Sayın Ayaydın'ın söylediği demir yolu yapım işleri var. Hakikaten bu kadar, sadece birinde değil, birkaçında birden olması... O zaman, burada teknik bir sorun var gibi Sayın Bakan, bizleri de aydınlatabilirsiniz. Tabii, Sayıştaya gerekli bir şeyler söylemişiz ama okuduğumuz zaman, onlar gibi, biz de bundan tam tatmin olmadık açıkçası. Demir yollarına biraz daha öncelik vermek doğru ama sözleşmeleri de biraz ona göre yapmamız...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bitireceğim Başkanım.

Her birinde, hızlandırmak amacıyla, bu sefer farklı ödenek verirsek yaptığımız ihalenin, ihale sözleşmesinin bir anlamı kalmıyor. Açıkçası bu konularda biraz daha dikkatli olmak gerekir diye düşünüyorum.

Şimdi, diğer bir husus kara yollarıyla ilgili. Demin Sayın Başkan soruyor: "Kalkınma Bakanlığında kimse var mı?" Gelmez, ben olsam ben de gelmem. Neden? Çünkü burada yatırım programında yer almayan bir şey... Adamlar bir yatırım programı yapıyor, bir kalkınma planı yapıyor, yıllık program yapıyor. Buradaki sunuşlara baktığımız zaman Sayıştayın, siz onların yaptığı programa hiç uymuyorsunuz gibi bir sonuç çıkıyor. "Hiç uymuyorsunuz." derken, verilen hedefler var; şunu şu kadar yapacağız, şu işten bu kadar yapacağız... Sonra da diyorsunuz ki: "Yahu, bunun ayrıntısını yazarsak sonra bize sıkıntı olur." O zaman "Madem siz yapıyorsunuz, siz harcıyorsunuz, bizim programa da uymuyorsunuz, bizim orada durmamızın bir anlamı yok." diyorlar diye düşünüyorum. Onun için, muhtemelen protesto etmek için gelmişlerdir diyorum. Çünkü, bak, ne diyor Sayın Bakanım. Bir tane, iki tane olsa anlayabiliriz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AHMET ARSLAN (Kars) – Onların haddi değil protesto etmek.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, ben biraz ironi yapıyorum yani "protesto" dediğim, gelse de bir anlamı yoksa zaten gelse de gelme de bir şey fark etmiyordur. Yatırım programında yer almayan...

AHMET ARSLAN (Kars) - Onların haddi de hakkı da değil Meclisi protesto etmek.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, hayır.. O ayrı, siz onu... Sayın Arslan, neyse, ben şimdi söylüyorum da ben burada ironi yaparak söylüyorum yani uymadığını söyle, siz işinize gelen tarafını alıyorsunuz. Peki, şimdi bir de buna cevap verin. Yatırım programında yer almayan 259 yapım işi için toplam 972 milyon, 973 milyon harcama yapılmış. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün toplam ödeneği 3,6, "yılbaşı" diyor. Baktığımız zaman, yüzde 26'sına tekabül ediyor. Hani, böyle bir iki tane iş olur, hızlandırılır, Sayın Bakan inisiyatif kullanır, siyasi bir şey olur, işte "Başbakan açılış yapacak." derler, aktarırlar ama yüzde 26 çok büyük bir rakam yani dörtte 1'ini siz o zaman program dışı harcamış oluyorsunuz. E, o zaman, tabii ki, Kalkınma Bakanlığının yaptığı yatırım programının bir anlamı kalıyor mu? Karayollarına, altyapıya yapılacak öncelik bu sefer bölünmüş oluyor. Onun arkasından, yine, aşağıda tercihler var, bölge müdürlükleri tarafından yapılan başlangıç, sene başı ödeneği 218 milyon, sene sonu 769 milyon...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 19

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani, sadece 224 milyonu gönderildikleri yatırım projesi için kullanılmış diyor, 544 milyonu o projeler yerine bölge müdürlüklerinde diğer yatırım projelerinde ve cari harcamalarda kullanılmış. Şimdi, bize, hayır, kafa sallamayın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onların cevapları var.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bize gelmediği için. Değerli Bakanım, Değerli Müsteşarım; bize, bana da Sayıştaydan gelen bu kadar, vermiyorlar, kavgâ, şimdi uzatmayalım diye. Ben sadece bilgileri söylüyorum. Siz bize aydınlatıcı bilgi verirsiniz tabii ki...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bilgi vereceğim.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sayıştaydan bu kadarı geldiği için, çok da tartıştığımız için, şimdi, bu konuya girmek istemediğimden dolayı öyle söylüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bir tane daha, son, BTİK'le ilgili bir cümle var, bitireceğim. BTİK'le bitiriyorum. Burada da yine, Sayıştayın raporunda deniyor ki: Sayın Başkanım okumuştur ama sadece Başkanlığa kanunla verilen görevlere ilişkin olarak yapılacak alımların, 4734 sayılı İhale Kanunu kapsamı dışında olacağı ama Başkanlığın bütün yapılan işlemlerinin, mal ve hizmet alımlarıyla yapım işlerinin anılan kanun kapsamı dışında yapıldığını söylüyor. Siz de savunma vermişsiniz, biz burada işte istihbari, önleyici amaçlı olarak, bilmem ne, falan filan demişsiniz ama kanuna dayanarak bir yetkiyi kullanmanız gerekiyor. Hani, özel bir şey varsa, özel ödenekten alınanlar, şunlar bunlar ayrılır ama siz kendi kurumunuzun bütçesinden yapacağınız harcamalarda Kamu İhale Kanunu'na uygun davranmak durumundasınız. Burada bizim anlamadığımız bir şey mi var? Yani "Aciliyet var." diye hukuki dayanağı olmadan bir ihale, hizmet alımı işi olmaz. Yürürlükteki kanunlara göre, herkes, kamu kurumu olarak yapar. Burada da bir eksiklik varsa, bizim anlamadığımız bir şey varsa bunlara memnun olacağız

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Son olarak şöyle ilgili, Sayın Ayaydın'ın dediği kılıf esprisiyle söyleyeyim. Arkadaşlarımız ilk geldiği gün, bir milletvekilimizin elindeydi. O ne diye baktım. "Ya, bu işte, telefonların kılıfı, kesiyor, önlüyor falan." dedi. "Ver o zaman bana." dedim. Bir iktidar milletvekilimizdi. "Sonra sana da gelecek." dedi. "Ya, belli olmaz, sana gelenle bana gelen farklı olabilir. Şimdi, sen ver. Sen benim... Ver ama ben de seninkini alayım, sen de benimkini alırsın, gönderirim. Karşılıklı değişelim." dedim. Tabii, bu bir espri ama toplumdaki bu olayın geldiği boyutu göstermesi açısından hakikaten önemli. İşin esprisi bir tarafa, kullanmıyoruz çünkü pek kullanışlı olmuyor, kenara attığınız zaman ancak rahat kullanabiliyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bunlar önemli hususlardır.

Sayın Bakanım, eksikliklerimiz varsa, bize de bilgi aktarırsanız seviniriz. Bilgi gelmediği zaman, biz bize verilen bilgilerle konuşmaya devam ederiz.

Hayırlı uğurlu olsun diyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Evet, Sayın Günal'a teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, saat 14.30'a kadar birleşime ara vereceğim. Tüm Komisyon üyelerimiz, Bakanlık üst düzey yöneticilerimiz yemeği mermerli salonda yiyecekler.

Birleşime 14.30'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.29

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.40

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, 13'üncü Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Görüşmelerimize devam ediyoruz.

Sayın Zozani, buyurun lütfen.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım, değerli bürokratlarımız, basın mensupları; hepinizi selamlıyorum.

Tabii, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesiyle ilgili olarak değerlendirme yapacağımız zaman geniş bir yelpazeden bakmak gerektiğini söylemek gerekir ancak Bakanlığın icraat odaklı sunumuna elbette ki bir diyeceğimiz yok. Türkiye'nin yıllar bazındaki ilerlemelerini, gelişmelerini görmek önemlidir veya bunların takdimi de önemlidir. Bunlara bir itirazımız yok. Daha önceki bütçeler sırasında da ifade ettiğim bir husus var. Türkiye, batı-doğu eksenli bir gelişme aksını esas almış ve bu batı-doğu eksenli, özellikle ulaştırma alanındaki gelişmeleri Türkiye'nin özellikle yer altı, yer üstü zenginliklerinin hedeflerine ulaştırılması konusunda doğru orantılı bir genişleme olmadığını ifade etmek

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 20

istiyorum. Şimdi, özellikle ulaştırma konusunda Türkiye, daha çok insan nakliyle paralel bir genişleme politikası izliyor. İnsanları bir yerden bir yere nakletme odaklı bir genişleme. Sayın Bakanın sunumunda da bunu gördük, yani haritalarda, şemalarda gösterilen tabloların tamamı buna dönüktür. Tabii ki insanlar açısından ulaşımı kolaylaştırmak, hızlandırmak çok önemli bir faktördür ancak bunu yaparken de özellikle bazı hususları görmezden gelemeyiz. Bizim ulaşım politikamız, tüketimi yoğunlaştıran bir politika. Şimdi, daha önce Enerji Bakanımız burada bir sunum yaptı. Türkiye'deki işte hep cari açıktan söz ederiz ve cari açık kaleminin daha çok ithal enerjiye bağlandığını ifade etti ve Türkiye'deki enerjinin de, özellikle petrolün hemen hemen yarısından fazlası özel tüketimdir. Araçlarda kullanılan bir faydudur. Dolayısıyla politikaları birbirleriyle paralel düşünmek lazım. Ne yapıyoruz? Kentlerimiz alabildiğine özel araç tüketimini teşvik eden bir politika ile genişlemelerini sürdürüyorlar. Buna da yön verecek, bunu da planlayacak olan mekanizmanın başında tabii ki Ulaştırma Bakanlığı gelir. Şimdi, duble yollar, bölünmüş yolların olması önemlidir. Buna itiraz etmiyoruz ancak bunu bir denge içerisinde sürdürmenin faydalı olduğunu düşünüyoruz. İkinci önemli faktör, Türkiye'nin bütün düşümleri İstanbul'da merkezileştirildi. Şimdi, İstanbulluların kulağına hoş gelebilir, işte şu mega proje, bu mega proje derken İstanbulluların kulağına hoş gelebilir ancak beş on yıl sonrasının İstanbul'unu bir tasavvur etmek lazım. İstanbul yaşanılmaz bir kent durumuna geldi. Türkiye'nin bütün araç trafiğini İstanbul üzerinden yönlendiriyor, Türkiye'nin bütün hava trafiğini İstanbul üzerinden yönlendiriyor. Aynı zamanda tren hattı, vesaire, bunlar da İstanbul merkezli düşünölmeye başlandı ve ilginçtir, mesela 2023 programı dâhilinde öngörölmüş, kimisi başlamış, kimisi başlanacağı ifade edilen projelerin toplam değeri 138 milyar dolar civarında bir paraya tekabül ediyor ve bunun da 102 milyar dolarlık kısmı sadece İstanbul merkezlidir. İstanbul'daki mega projelere odaklanmış.

Şimdi, Türkiye, İstanbul'dan ibaret mi? Bunu sormak durumundayız. Yani Anadolu'nun tamamına 30 küsur milyar dolarlık bir yatırım programı öngörölmüyor, sadece İstanbul merkezli 102 milyar dolarlık bir yatırım. Ki Anadolu'ya yapılan yatırımlardan iki tanesi çok önemlidir ki, bunlardan bir tanesi Sinop Nükleer Santrali, diğerine Akkuyu Nükleer Santralini koyuyoruz. Ama özellikle Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerinden bir yoğunlaşma bu konuda görölmüyor, göz önüne seriliyor. Mesela Marmaray bitti işte. Kanal İstanbul işin içerisinde. Üçüncü havaalanı, üçüncü köprü, bunların hepsi yaşamı çekilmez duruma getiriyor özellikle İstanbullular açısından.

Bu arada sormak istiyorum. Bildiğimiz kadarıyla Türkiye'nin iki tane boğazı var, biri İstanbul Boğazı, diğeri Çanakkale Boğazı. İstanbul Boğazı bu kadar önemliken Çanakkale Boğazı niye görmezden geliniyor? Yani Çanakkale, işte Anadolu-Trakya bağlantısında bir alternatif olamaz mı? Lapseki-Karacaören mevkinde uzun süre düşündüğünüz bir köprü projesi var. Sunumunuz içerisinde de görmedik ya da ben atlamış olabilirim ama niye bu yapılmıyor. Yani Bursa-Balıkesir-Çanakkale, bu aksı özellikle Ege aksını bu paralelde Trakya'yla, dolayısıyla Avrupa'yla bağlantısını sağlamak mümkünken gene yolları getiriyoruz, dolandırıyoruz, İstanbul üzerinden gidiliyor. Takdir edersiniz ki bu sözünü ettiğimiz lojistik aktarımı feribotlar üzerinden aktarma şansına sahip değiliz. Kara yolu ulaşımı bunun için zorunludur. Ama İstanbul'a düşündüğünüzün, yani İstanbul Boğazı eksenli düşündüğünüzün onda 1'ini eğer Çanakkale Boğazı üzerinden de düşünecek olursanız bir bütün olarak Marmara kıyılarının tamamını rantabl durumuna getirmiş olursunuz ama mevcut durumda İstanbul endeksli, İstanbul odaklı yatırım projeksiyonu İstanbul'un belirli bölgelerinde rant yoğunluklu bir politikaya dönüştürüyor. Oysa bu bölgede yaşayan insanların tamamını bundan yararlandırma şansına sahipsiniz.

Bir diğeri önemli nokta, şimdi bu projeleri yaparken doğa tahribatı. Bakın, burada Belgrad ormanlarının fotoğrafları var Sayın Bakanım. Doğayı tahrip ediyoruz, bitiriyoruz. İnsanlar kendi doğalarını tahrip etmemek için, bir ağacı kesmemek için yolun güzergâhını değiştirebiliyorlar. Biz ormanı yerle bir ederek gidiyoruz. Ki Türkiye'deki son dönemlerdeki toplumsal serzenişlerin merkezinde bu politikalar var. Türkiye'deki bu toplumsal serzenişlerin, toplumsal bilinçlenmenin esasında orada bir katkınız oldu, insanlar doğa tahribatının bir şekilde artık önüne geçmek için örgütlenme ihtiyacı duymaya başladılar. Belki cevaplarınız arasında tekrarlırsınız, dersiniz ki şu kadar fidan diyoruz, işte refüj yapıyoruz, şunu yapıyoruz, bunu yapıyoruz. Ama tahrip ettiğinizin yerine geçmez bu.

Bu arada şunu da sormak istiyorum. Eğer cevap verirsiniz çok sevinirim. Zekeriyaköy üzerinde küçük uçakların alçak uçuşunu niye yasakladınız, orada ne oluyor? İnternet ortamında bir dört buçuk dakikalık bir video gösterimi var bu ağaç katliamıyla ilgili olarak. Sebebi o mu Sayın Bakanım?

Üçüncü köprü meselesinde isim konusuna tekrar takılacağız. Kusura bakmayın, bu sizi sıkıyor ama üçüncü köprü konusunda isim meselesi, değişmediği sürece Türkiye'nin gündeminde olmaya devam edecektir. Niye bu kadar ısrar ediyorsunuz? Toplumla bu kadar inatlaşmanın bir anlamı yok. Ki bildiğim kadarıyla siz de bu konuda bu isimlendirmeden çok rahat değilsiniz. Bir oldubittiye geldi, böyle bir spontane bir isimlendirme oldu. Ama yani bu kadar önemli projelerin isimlendirilmeleri bu kadar alelaceleye getirilmez. Siz trenin rengini vatandaşa soruyorsunuz da köprü'nün ismini niye vatandaşa sormuyorsunuz? Sorun İstanbulluya, nasıl bir isim vermek istiyorlarsa öyle... "Plebisit" dediniz, İstanbul'da bu isim için yapabilirsiniz. Sorun, İstanbul ne diyorsa, İstanbul halkı nasıl bir isim öngörüyorsa, nasıl bir isim tasvip ediyorsa onu... Yavuz Sultan Selim ismi İstanbulluların takdiri olursa biz hiç itiraz etmeyiz. Sizin de bu konuda rahat olmadığınızı hissederek ben bu soruyu tekrar size sorayım ve böyle bir alternatif de öneriyorum. Halka soralım, İstanbulluya soralım nasıl bir isim istiyorsa öyle yapsın.

Şimdi, Türkiye genelinde İstanbul'da tek şehir faktörü ön plana çıktı; Türkiye'nin hepsi bir tarafa, İstanbul bir tarafa oldu. Ama, bunun yanında unuttuğumuz bazı gelişmeler var. Yani mesela, geçtiğimiz bakanlıklar bütçesinde de tartışma konusu oldu. Eko Trakya, Eko Marmara gibi bir projeyi bu paralelde düşünmeniz elzem olur.

Türkiye'nin doğu yakasındaki yatırımların alabildiğine yavaş gidiyor Sayın Bakanım. Bakın, geçen sene size sordum, dediniz ki: "Cevabını vereceğiz." Genel Kurulda da dillendirdim, dediniz ki: "Cevabını göndereceğim." hâlâ cevabını bekliyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 21

Van-Hakkâri güzergâhındaki çalışmalar ne düzeydedir? Siz dersiniz ki: “Çalışmalarımız devam ediyor, yapıyoruz.” Üç yıldır Esendere-Yüksekova arasındaki çok önemli bir sınır kapısına lojistik zemin sağlayacak önemli bir yer çalışmasıdır; üç yıldan fazla bir süredir devam ediyor ve hâlâ bitirilemedi, tamamı da toprak zemin. Yani tek bir yerde yapılan bir tünel çalışması, tamamıyla toprak zeminde yapılan bir çalışmadır. Bir yılda bitirilecek bir proje, bir çalışma üç yıldan fazla bir süredir bitirilemedi. Yeniköprü-Hakkâri arasındaki bağlantıda artık karar vermeniz gerekiyor ya baraj yapacaksınız, baraj yapacaksınız deyin ki: “Biz baraj yapıyoruz, yol güzergâhını değiştiriyoruz.” eğer baraj yapılmayacaksa yolu bitirin. Yeniköprü’den sonra 5 kilometre yol genişlemesi yapıldı ve duruyor. Sebebi, baraj yapıldığı için. Bunu bitirmeniz gerekir artık bu, özellikle ulaşım... Hakkâri ve bölgenin diğer illeriyle bağlantısındaki problemi çözmeniz gerekir.

Hakkâri-Şırnak güzergâhında artık bir karar vermeniz gerekir ki yol kullanılamaz durumda. Çok önemli bir kesimde ciddi bir yatırım yapıldı, devamı getirilemedi. Özellikle Çiğli-Uludere arasındaki engebeli mesafede “Bestler Dereler” denilen bölgede bir tünel çalışması sizin gündeminizde var mı, yok mu? Çünkü, oraya istediğiniz kadar geniş yol yapın, kışın orada araç trafiğini sağlamanız çok olanaklı olmuyor. Geçen sene tırın karın içinde kaybolduğu yerden söz ediyorum. Burayla ilgili bir alternatif proje... Yani sizden hep İstanbul Boğazı’na yapacağınız tünelleri, kanalları, tüp geçitleri vesaire, projeleri dinlemek istemiyoruz. Biraz da buralara ilişkin bir vizyonunuzu, projeksiyonunuzu da görmek istiyoruz.

Son olarak müsaadenizle şu noktaya değinmek istiyorum: Şimdi, İnternet ortamındaki sansür uygulamaları, bilişimdeki bu sansür... Mesela, bizim bütün milletvekillerimizin, BDP’li bütün milletvekillerinin Facebook sayfaları şu veya bu şekilde kapatılıyor. Sebebini öğrenmek istiyoruz. Niye kapatılıyor, niye sansürleniyoruz bu kadar. Partinin kurumsal Facebook hesabı bile bu konuda kapatıldı, engellerle karşılaşıyoruz.

Dinlemelerle ilgili olarak vekil arkadaşlarımız ayrıca üzerinde durdular, tekrar üzerinde durmak istemiyorum ama çok önemli konu başlıkları...

(Oturum Başkanlığına Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Sayın Zozani, ilave bir dakika süre veriyorum, lütfen tamamlayın.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bu ilave bir dakikayı da bu işçi kıyımı ilgili değerlendirmek istiyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Türk Hava Yolları mı?

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Evet.

Yazık olmadı mı ya Sayın Bakanım? Bu kadar mekanik bir politika insana hiçbir yarar sağlamaz ya. Ki artık oradaki insan potansiyelini kalite açısından giderek düşüren bir noktaya getirdiniz. Yani Türk Hava Yolları grevinin devlet eliyle, grev kırıcılık politikasıyla kırdırılmış olması yakışık bir tablo olmadı, yakışık bir tutum olmadı. O insanların özlük haklarının iyileştirilmesi, çalışma koşullarının iyileştirilmesi...

BAŞKAN – Sayın Zozani, teşekkür ediyorum.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – ...konusundaki o eleştirilerine bence grev kırıcılıkla cevap vermek yerine onların taleplerini karşılamak daha şık bir politika olurdu. Öyle bir şeyi tercih etmiş olsaydınız biz de size şimdi teşekkür ederdik.

Sayın Bakan, her şeye rağmen, bütün eksiklere rağmen, aksaklıklara rağmen, eleştirilerimizle birlikte hayırlı olsun diyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Zozani, İstanbul’a mı geleceksiniz? İstanbul ilginiz nereden bu kadar?

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – İstanbul’u seviyorum.

BAŞKAN – Sayın Zozani, çok teşekkür ederim.

Sayın Kaplan, buyurun lütfen.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, bizim toplantımız var, bu açıdan Başkana teşekkür ediyorum; grup toplantısına geçmek zorundayız.

Çok kapsamlı ve çok konuşulacak konuları olan Bakanlığınızın gerçekten yatırımları, planlamaları, önümüzdeki dönem Orta Vadeli Program kapsamında olanları da dikkate alındığı zaman, önemle üzerinde durulması gereken konular var.

Demir yolu konusunda gerçekten... Hızlı tren olayı şayet turizm bölgelerine özellikle Antalya, Bodrum, Marmaris, İzmir, İstanbul bağlantılı olarak yapılmış olsaydı, inanın bu trafik kazalarının bayramlardaki ağır sonuçlarının azalmış olduğunu görürdük. Çünkü, insanlar mecburen kendi araçlarıyla tatil yörelerine gidiyor ve toplu taşıma araçları otobüsler düzeyinde kalıyor. Bu gidiş gelişli yollar nispeten azalsa da kazalar -ki bunun da etkisi olduğu bir gerçek- çok can alıcı noktalarda özellikle Ege’de, Akdeniz’de, Marmara’da, hatta Adana, Mersin gibi alanlarda. Ki doğası uygun yerlerde böyle bir strateji olmadığını görüyoruz.

Bu konuda İstanbul-Ankara hızlı tren yolu hayırlı olsun diyoruz. Gerçekten bu da çok gecikmiş bir olay çünkü başkente her yerden gidiş gelişler var.

Demir yolu daima... Tabii ki, toplu taşıma hayattır ama bazen de demir yolu insanların, halkların kaderini değiştiriyor Sayın Bakanım. Birinci Dünya Harbi’nden imparatorluğun çıktığı felaket karşısında Lozan’da harita çizilirken maalesef demir yolunu sınır olarak seçme gibi bir yaklaşımla, işte, halkların kaderi bölündü. Yani demir yolları bazen de savaşların sonucunda da böyle kötüye kullanılabiliyor. Bu da bir gerçektir.

Demir yolu konusunu salt şehirler arası ulaşım olarak değil, özellikle doğu bölgesinde Sivas, Erzincan, Kars bölgelerinde sert doğa koşulları, çok karlı olması, aynı şey Van-Hakkâri için söz konusu, Şırnak için söz konusu. Bu tür yerlerde, bölgelerde biraz daha yatırım yapılmasını gerektiriyor ve daha önce de konuşulmuştu, sizler de söylemiştiniz,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 22

Zaho-Trabzon, Zaho-Mersin bağlantısı olacak demir yolu konusunda çalışma olduğunu, gerçi çalışmayı açıklarken Nusaybin-Zaho, Nusaybin-Kurtalan gibi bir şey duydum ama Trabzon olayı yine gündemde mi, onu da öğrenmek istiyorum.

Denizcilik konusunda, yük taşımacılığı konusunda gelişmeler olabilir ama hâlâ turizm ve kitle ulaşımı konusunda, hatta sahil şeridindeki turizm bölgeleri arasında ciddi bir yatırımın olmadığını, planlamanın olmadığını düşünüyorum ve bu nedenle de sahil şeritleri yine kara yoluna ağırlık veriyor. En son bu konuda atılan adımları, İDO'nun durumu işte bazı yerlerde yapılan feribot seferlerini dikkate aldığımızda bir anlam ifade ediyor ama bu konuda bir planlama olmadığını ve Marmaray örneğinde -hayırlı olsun, emeği geçenlere onu her zaman söylerim- olduğu gibi ancak büyük şehirleri, metropollerini bu tür büyük projeler rahatlatılabilir. Başka da yolu yok çünkü İstanbul trafiği bezdirmeye başladı. Zaten birçok yerde de bu sıkıntılar oluyor.

Özellikle denizcilik konusunda sadece ulaşım değil, ticaret ve özellikle Yunanistan'daki kriz sonrası gemi sicilinin biraz daha... Neden bizim gemilerimiz, ki çok önemli kişilerin de kayıtları hâlâ burada değil. Gemi sicilinde vergi ağırlığı mı var, bir yük mü var, insanlar kaçıyor, onun üzerinde durmak gerekiyor.

Tarihî köprüler konusundaki düşüncelerinizi biliyorum Sayın Bakan. Cizre'nin tam karşısında Pıra Bafit Köprüsü var. Çok tarihî bir köprüdür. 12 burç var ve tam da yeni yapılan çevre yolunun önünde. Kış olduğu zaman Dicle'nin suları taşar ve sağından aktığı zaman Türkiye sınırları içinde kalıyor. Yaz olup sular çekilince de bu sefer sular köprü'nün solundan akıyor, bu sefer de Suriye topraklarında kalıyor. Yani bu konuda böylesi bir durum söz konusu ve bir küçük mühendislik olayıyla bunun sağlanması mümkün.

Geçen şeyde söylemişim, yine söylüyorum, Habur'a giderken Sayın Bakanım, Silopi'den geçiyor o yol, gidişli gelişli yol ve felaket bozuk. Yani hakikaten insan üzüyor. Ben bunu daha önce de dile getirdim. Şimdi projede ikinci köprü olayı var. Buna el atılması gerekiyor.

Bir de, özellikle Erzincan, doğudan gelen bir yol var, Van-Bitlis üzeri Şırnak'a gelen bir kestirme yol var. Şimdi bu yolun -gerçekten önemli- zaten kısa bir mesafesi yatırıma alınmış. Bu yolun aynı zamanda Şırnak-Hakkâri üzerinde İpek Yolu'na bağlanma durumu var. Bunun için Uludere-Uzungeçit arasındaki Tanin Dağlarından geçen ve Beytüşşebap'la aradaki mesafeyi 45 kilometre kısaltan bir yol var. Şose bir yol. Eskiden yapılan bir yoldu. Şimdi 80 kilometre gidiyor vatandaş Uludere'den Beytüşşebap'a. Evet, aşağıdan giden bir yol var ama bu bir kestirme yol ve bu yeni yaptığınız yol açısından da son derece önemli.

Dargeçit-İdil-Güçlükonak, işte yeni havaalanı sonrası köprü olayı gündemde. Bunlar hep Ilısu Barajı sonrası ortaya çıkan durumlar karşısında, yeni imkânlar karşısında yatırım bekleyen konular.

Evet, bu havaalanı, Galataport, Harempart, hakikaten devasa projelerde iktidarınızın en büyük eksiğinin ortaklaşmama yani halkın görüşlerini dikkate almama... Bu konuda aslında tecrübeli bir parti olmanıza rağmen, örneğin şehir hatları vapurlarında mükemmel bir anket yaptı belediye. Halk memnun, itirazı yok. Yine demir yolu, trenlerin renkleriyle ilgili çok güzel ama yani şimdi Kanal İstanbul Projesi yapıldığı zaman, boğaz altından akıntı var, boğaz üstünden bir akıntı olayı var. Dünya okyanus dengesini, -gulf stream- sıcak su akıntıları var, bir de soğuk su akıntıları var. Eğer tamamıyla dengeyi değiştirme gibi bir durumda Marmara, canlı yaşamın son bulacağı bir noktaya taşıyabilme gibi bir tehlikeyle karşı karşıyadır. Bu konuda ciddi bir çalışma yapıldı mı? Bu konunun çözülmesi gerekiyor gerçekten.

Yine Türk Hava Yolları uçaklarında anons konusunda, özellikle Şırnak, Van, Hakkâri, Irak'tan, Suriye'den gelen yolcular var ve bir Kürtçe anons olayını bir türlü oturtamadık. İngilizce bilmiyor bu vatandaş, Türkçeyi Suriye'den gelen, Irak'tan gelen bilmiyor, birçok insan da bilmiyor. Yani orada bu seferlerde özellikle bunun yapılması eminim faydalı olacaktır.

Bir de son sözlerimi bilişim konusuna ayırmak istiyorum Sayın Bakan. Bilişim konusu sizin Bakanlığınızın boyutlarını aşan biraz da...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kaplan, buyurun, ilave süre veriyorum.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Özellikle Türkiye İletişim Başkanlığı söz konusu olduğu için. Şimdi de bütün veriler orada toplanıyor. Adli arama kararları, dinleme kararları bir noktada, önleyici dinleme ayrı bir noktada ve Bakanlığınızın -çünkü bir tarafta Adalet ve İçişleri Bakanlığı var ama- teknik olarak yoğunluğu altında olan bir durumla karşı karşıyasınız. Kanımca sosyal medya ile ilgili sansürcü bir yaklaşım bunca yıldır Bakanlık yapıyorsunuz, Bakanlığınızın pozitif izlenimlerine, nötr yaklaşımlar olarak yansıyor. Sansürcü olarak bunca hizmetin üzerine...

Facebook benim de sayfam kapandı.

BAŞKAN – Arkadaşlar, çok uğultu var, lütfen...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Bir nevroz fotoğrafı vardı benim sayfamda. Bir küçük çocuğun şöyle bir '...'^(x) işareti vardı. Benim facebook sayfam sadece Meclis konuşmalarından oluşmasına rağmen, facebook benim sayfamı kapattı. Çok ciddi bir kontrolü olmasına rağmen ve ben şaşırımdım. Yani eğer bu düzeydeyse ilişkileriniz, iletişimleriniz, bu son derece vahim.

Gezi Parkı da sosyal medya olayını zaten gündeme getirdi. Bu gizli dinlemeler, gizli kayıtlar, gizli kasetler, gizli şeyler, seçimler de geldiği zaman bayağı ciddi, vahim bir durum almaya başlıyor.

Bu açıdan TİB konusunda çok daha denetimli bir çalışma esas alınırken, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi, Mahkemesi, Anayasa ve düşünce özgürlükleri bazında yaklaşılması gerektiğini düşünüyoruz. Bu tür bir yaklaşım tarzının daha doğru olacağını düşünüyoruz. Hassasiyetli bir konu. Bu konuya da eğilmenizi bekliyoruz.

Bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

(x) Bu bölümde Hatip tarafından Türkçe olmayan bir kelime ifade edildi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 23

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kaplan.

Sayın Kurt, buyurun lütfen.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; öncelikle bütçelerinizin hayırlı olmasını diliyorum. Ancak hem bütçe tekniği açısından hem Sayıştay denetim raporları incelendiğinde çok düzensiz bir çalışma temponuzun, yönteminizin olduğunu anlıyorum. Oysa en başarılı Bakanlık olarak gösteriliyorsunuz ama bütçe ödeneklerini hep aşıyorsunuz. Ona rağmen yine de artırmadan ödenekleri aynı seviyede tutmaya çalışıyorsunuz. Geçen 2012’de 9 milyar ödenek ayrılmış, 15 milyar harcama yapılmış. 2013’te 10 milyar ödenek ayrılmış, ağustos itibarıyla 11-12 milyar harcama yapılmış, 2014’te de 13 milyar ayırıyoruz. Oysa bunun da aşılabacağı belli. Yani bunu bir formüle etmeniz lazım ya da bizim burada katkı sunabiliyorsak sunmamız lazım. Ama aynı şey Karayolları bütçesi için de geçerli. Sayıştay denetim raporlarına göre de yatırım programlarında olmayan işleri yapmışsınız. Olağanüstü sayıda işi ödeneği yokken harcama yapmışsınız, 949 adet iş. Demir yollarında fiyat tespitiyle ilgili doğrular yapılmamış, döner sermayeniz vergi kaçırmış, Bakanlık bütçelerinde 2012 için görüş bildirilememiş, döner sermaye işletmesi için hukuka aykırı denmiş, Karayolları bütçesi için de denetim gerçekleştirilmemiş.

Ben geçen yıl size 15 adet yazılı soru sormuşum, hiç cevap alamamışım. Demek ki hiçbir denetimi de kabul etmiyorsunuz. Yani parlamenter denetimi de kabul etmiyorsunuz. Yani parlamenter denetimi de, Sayıştay denetimini de, bütçe denetimini de dikkate almadan yapılan bir çalışmayla Bakanlık yönetiliyor ama nasıl yönetiliyor. Müfettişlerin her türlü elemesine rağmen ciddi anlamda kamu zararı olma ihtimali yüksek eleştiriler alıyorsunuz. Bu noktada Ulaştırma Bakanlığının bence bürokratik yapısının, yönetim yapısının yeniden elden geçirilmesi ve kurallara uygun, şeffaf, denetlenebilir ve demokratik katılıma elverişli bir hâle getirilmesinde yarar olur diye düşünüyorum.

Bunu şu nedenle de düşünüyorum: Türkiye sizin biraz önce söylediğiniz rakama göre 12.700 kilometre demir yoluna ulaşmış. 12.700 kilometrenin 4.136 kilometresi Osmanlıdan kalmış. Beğenmediğiniz o Atatürk döneminde, “Demir ağlarla ördük.” denilen dönemde 5.569 kilometre yol yapılmış, sizin döneminizde ise ortalama yılda 175 kilometre yol yapılarak işte 1.800 kilometre civarında bir yol yapılmış. Bu hızla giderseniz Atatürk döneminde yapılan 5.569 kilometreyi 31,8 yılda tamamlayacaksınız. O nedenle, bu çalışmalarını biraz daha organize bir biçimde düzene sokmakta yarar olduğunu düşünüyorum; hem de yerli hem de kendi üretimimizi öne çıkararak. Eskişehir bir demir yolu kenti. Ben Eskişehir’de demir yoluyla haşır neşir olmayan hiçbir kişiyi duymadım, hiçbir aileyi tanımıyorum demir yolundan ekmek yememiş ama küçülüyor, işletmeler küçülüyor, çalışma alanları küçülüyor, yapılan işler küçülüyor. Ciddi anlamda teknik altyapı, bilgi birikimi olmasına rağmen Devlet Demiryolları İşletmesi bünyesinde ya da TÜLOMSAŞ bünyesinde değil yeni kurulan özel şirketlerle Eskişehir’de bazı demir yolu üretimleri gerçekleşiyor.

Yine, Devlet Demiryollarının lokomotif ihalelerini bizim yerli firmalarımız alamıyor; işte, Hyundai alıyor ya da General Electric’le bazı ortaklıklar yaparak lokomotif üretiyoruz. Oysa Genel Müdürün sık sık beyan ettiği gibi “Fırsat ve imkân verilirse Eskişehir’deki TÜLOMSAŞ’ta bunların hepsi yapılır.” deniyor. Şimdi, bu konuda TÜLOMSAŞ’ın önünü açmaz, TÜLOMSAŞ’ın önünü tıkarsanız o zaman işte Hyundai Rotem gelir, hem bizim lokomotif ihalelerimizi alır hem de TÜLOMSAŞ’ı taşeron olarak kullanır. Aynı zamanda Adapazarı’nda yapılan hızlı tren fabrikasını da yine Hyundai Rotem’le birlikte yaparız. Yani ciddi bir yatırımı bu alanlarda kullanmak yerine yanlış kullanarak Sayıştaydan da eleştiri almayız.

Türkiye’de son dönemlerde kent içi taşımacılıkta hafif raylı ve metro sistemler ciddi anlamda gündemde ve rağbet görüyor ama orada da yine bakıyoruz hep yabancı firmalar. Yani Ankara’da Çinli, Samsun’da Çinli, Eskişehir’de Bombardier, İzmir’de Hyundai, Konya’da Çek firması. Türkiye’de eğer biz bunları üretebiliyorsak, eğer biz bunları üretebilecek nitelikteyssek bunun teknik altyapısı yanında hukuki altyapısını da yapıp bu imkânı, hem Eskişehir’deki fabrikalara hem Sakarya ve Sivas’taki fabrikalara sağlamak sizin Bakanlığınızın en temel görevidir ama maalesef bu konuda bir adım atılmadı, atılmıyor. Türkiye’nin geçmişte Devlet Demiryollarına eleman yetiştirmiş demir yolu meslek liseleri kapatılmış, çirak okulları kapatılmış, raylı sistemler yüksekokulları istendiği ölçüde geliştirilememiş. Böyle olunca da “Ara ve teknik eleman yetişmedi.” diye pek çok istasyon kapatılmış. O istasyonlar kapatılınca oralarda ciddi anlamda sıkıntılar olmuş, insanların ulaşımına erişme şansları ortadan kalkmış. Bu kalktığı gibi Devlet Demiryollarının genel anlamdaki taşımacılık içerisinde yük taşımacılığında payı yüzde 7, yolcu taşımacılığında yüzde 5. Yani orada da çok büyük işler yapmamışız. Sadece iyi görüntüler, güzel vitrinlerle çok başarılı bir şekilde sunulmuş ve Türkiye’de insanlar zannediyor ki AKP iktidarları döneminde 10 binlerce kilometre demir yolu yapıldı. İşte, tablo ortada. Bu doğrultuda bizim kendimizi kandırmadan gerçekleri bilerek, imkânlarımız ölçüsünde ciddi işleri planlamamız, yürütmemiz gerekiyor.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – O raylar yüz senedir orada mı?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Ama işte, rakamlar ortada. Beğenmediğiniz dönemde 6 bin kilometre yol yapılmış, dünyanın 17’nci harikası olduğunuz dönemde 1.800 kilometre yapılmış.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Vedat Bey, oraya geç, milletvekili olarak oradan konuş.

BAŞKAN – Sayın Demiröz, lütfen aşağıya alayım sizi. Sayın Demiröz...

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Seksen senedir aynı yollar mı?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Rakamlar çok net. Seksen seneyi geç.

BAŞKAN – Sayın Demiröz, lütfen aşağıya alayım sizi.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Vedat Bey, Sayın Bilgiç’e satışmada bulunuyorsunuz. Sayın Bilgiç’in amcası 1937’de milletvekili.

BAŞKAN – Doğru. Elhamdülillah, o tarihten bu tarihe buradayız.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Şimdi, Sayın Demiröz, çok net Sayın Bakanın söylediği rakamlara göre konuşuyorum, o dokümanlara göre konuşuyorum. On iki yılda toplam yapılan AKP dönemindeki demir yolu 1.800 kilometre. Yani dolayısıyla hiç kimse kendini uzaya götürdü, arşa değdi, bir şey yok. Bu mantalite meselesidir, bu kavrama meselesidir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 24

Sürem daha var herhâlde?

BAŞKAN – Size kavramanız için süre vereceğim.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Sayın Bakanım, yine ben Devlet Demiryollarından gideceğim özellikle. Eskişehir’de biliyorsunuz facia yaşanıyor, ciddi sıkıntılar çekiyoruz. Ulaşımımız neredeyse felç olmak üzere ama bir şey oldu. Ertuğrulgazi’yi, Çamlıca’yı birbirine bağlayalım derken daha da kavuşamaz hâle getirdik. Dün orada insanlar eylem yapıyordu, orada bir ucube köprü var. Bu köprü ne olacak, ne zaman bitecek? Sayın Genel Müdürüm de dikkatle dinliyor. Onun yanında, Altınevler tarafında, polis okulunun orada, Sayın Genel Müdürüm, yine bir köprü yapmışsınız, çelikten. Eskişehir eksi 30’ları, eksi 40’ları gören bir belde. Burada 30 metre yüksekliğe çıkacak, 30 metre yürüyecek ve 30 metre aşağı inip karşıya geçecek; böyle bir ulaşım hangi çağda kaldı, hangi mantıkla yapıldı, nasıl kullanılır; onu ben kestiremiyorum ama lütfen, siz de gidip bir izleyin. Eğer “Eskişehir’e yatırım yaptık, bu paraları harcadık.” dersiniz, yazık olmuş bu paralara çünkü o köprünün kullanılma şansı hiç yok.

Ayrıca, Eskişehir’in çevre yoluyla ilgili, tamamlanmamış, bir sıkıntıdır ama biz kara yolları kuzey ve güney çevre yolunun bir an önce plana, programa, yatırıma alınmasını ısrarla talep ediyoruz; başka türlü bu işin düzelme ihtimali yoktur.

Bu duygularla size bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum ama en son, şu konuda da... Hem Ankara metrosundaki ihale konusunda bazı sıkıntılar vardı, ne aşamaya geldi hem de İzmir metrosunda kilometre 56 milyon liraya, Ankara metrosunda 100 milyon liraya, İstanbul metrosunda 140 milyon liraya mal oluyor; bunun nedeni nedir? Niçin böyle 2 katı ve 3 katı fiyatlar oluyor? Bu konuda da bir açıklama yaparsanız memnun olurum.

Teşekkür ediyorum. Hayırlı olsun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kurt.

Sayın Bakanım, arkadaşlar bu sunumun hotcopy’sini beklerler. Arkadaşlar biraz hızlandırabilirlerse, lütfen, bir talimatınız olursa...

Buyurun Sayın Arslan.

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, saygıdeğer milletvekilleri, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri, basınımızın güzide temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlayarak, Ulaştırma Bakanlığının 2014 yılı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, siz her ne kadar bir buçuk saate yakın bir sunum yaptı iseniz de gördüm ki aslında birçok düşünülen ve birçok planlanan şey zaman darlığı nedeniyle yetiştirilemedi veya vurgulayamadınız. Hâl böyle olunca da tahmin ediyorum, eleştirilerimiz ve sorularımız sizin anlatamadığınız veya eksik bıraktığınız yerler üzerinden olacak gibi geliyor. Onun için, ben de birkaç tane tespit yaparak -umarım doğru biliyorum- katkı koymak istiyorum, zamanım elverdiğince.

Birincisi: Öncelikle, bir ulaştırma stratejisi, daha sonra da 10’uncu Uluslararası Ulaştırma Şûrası ve çok daha önemlisi de bu yıl 5-7 Eylül arasında, yine 11’inci Uluslararası Ulaştırma Şûrası’nı gerçekleştirdiniz. Bu şûralara, gördüğüm kadarıyla, dünyanın birçok ülkesinden ulaştırma konusunda, haberleşme, denizcilik konusunda uzmanlar, bakanlar, karar vericiler de geldi, bu şûralara katıldılar ve şuna orada tanık oldum: Özellikle karar verici makamda olan birçok ülkenin yetkilileri bizim oradaki sunumlarımızı, planlamalarımızı cankulağıyla dinlediler ve ben birçoğuna şahit oldum ki bunlardan dersler aldılar, “Bunları kendi ülkelerimizde uygulamamız gerekir.” dediler. Zira, uzun soluklu bir çalışmanın, planlamanın ürünü olan, önümüzdeki on yılı hedefleyen, 2035’i planlayan, 2050’yi planlayan ve 2071’i planlayan, uman, onunla ilgili çalışmalar yapan bir şûra ve şûranın sonuçları ortadaydı.

Bunun ilgili, “Ülkemizde ne oldu?” diye bakıldığında -ben yine çalışmalarınızın birçoğunun içinde bulunan, bugün milletvekili, dün yanınızda bürokrat olma şansı yakalamış biri olarak- kara yollarını planlarken şunu düşünmediniz, arkadaşların bunu bilmesi lazım: “Efendim, batıda arz çok, talep çok, yolculuk değeri çok, yük çok; o zaman, yolları buna göre planlayalım.” Hayır, sizin söyleminiz şuydu: “Özellikle yoğunluklu kara yollarıyla ilgili çözüm getirmemiz lazım, batıda yollar yapmamız lazım. Ancak bu ülkenin geri kalmış bölgelerinde, doğuda, güneydoğuda ise tam tersine, talep olmadan biz arzı yapmalıyız, yolları ortaya koymalıyız ki bu birlikte talebi oluştursun, ülkenin doğu, batı, kuzey, güney arasındaki kalkınmışlık farkını ortadan kaldırsın.”

Ben bu projelere ziyadesiyle şahit oldum ve ilim Kars’ta da bunları bugün yaşıyorum. Neden? Daha iki gün önce Çıldır Aktaş Gümrük Kapısı’nın temeli atıldı ve önümüzdeki yaz bu kapı hizmete girecek. Kapı tek başına bir anlam ifade etmiyor, eğer siz kapıyı ana koridorların üzerine kuruyorsanız veya kapının bulunduğu bölgelerde ana ulaşım koridorları oluşturuyorsanız o zaman anlamlı. İşte onun için anlamlıdır ki Kars üzerinden Aktaş’a kadar bölünmüş yol yaptınız, BSK yapmaya devam ediyorsunuz. Yine onun içindir ki Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı üzerinden Van’a, hatta Hakkâri’ye inen kuzey-güney koridoru yapıyorsunuz. O da bizim için çok çok önemli. İşte bu koridorlar ve demir yolları bir araya geldiği zaman Aktaş Sınır Kapısı gibi kapılar geri kalmış Kars için çok anlamlı hâle geliyor. Geri kalmış Kars artık etrafındaki yaklaşık 200-250 kilometre yarıçapındaki bir alanda 18 milyonluk bir popülasyona hizmet edebilir hâle gelecek, üretim merkezi olabilecek. Kars’ı örnek veriyorum ama Türkiye genelini doğru planlarsanız Kars bundan ziyadesiyle faydalanır.

Yine, kara yollarından demir yollarına geçecek olursak, Marmaray tabii ki İstanbul’a hizmet ediyor ama Marmaray aynı zamanda dünyaya hizmet ediyor, Türkiye’ye hizmet ediyor. Marmaray’ı planlarsanız, onun önemli bir halkası olan Bakü-Tiflis-Kars’ı eğer planlamamış olursanız, o da uluslararası anlamda yine eksik kalmış olurdu. Bakü-Tiflis-Kars umarım ve bekliyoruz ki önümüzdeki yıl bitecek.

Sadece Bakü-Tiflis-Kars değil, uluslararası demir yolu ağını planlarken Türkiye’nin jeopolitik ve jeostratejik konumundan yararlanmasında uluslararası koridorları iyi dikkate almak gerekiyor ve rekabet ettiğiniz Rusya üzerinden, Ukrayna üzerinden Avrupa’ya giden koridorlara alternatif olacak iseniz sizin koridorunuzun -ister demir yolu, ister kara yolu- sağlıklı ve gelişmiş olması lazım. İşte kara yolu ve demir yolu planlamaları bu çerçevede yapılıyor ve yine biliyorum ki -

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 25

Sayın Kurt bahsettiler; rahmetle, saygıyla, başta ulu önder Atatürk olmak üzere, ecdadı yâd ediyoruz, saygıyla anıyoruz-gerçekten 10'uncu yılda yazılmış marşa uygun demir yolu yapmışız, 1860'lardan başlayarak yapmışız ama ne yazık ki daha sonra terk etmişiz, âdeta terk etmişiz.

İşte, son on yılda ne oldu? Son on yılı eleştirmek doğru, demir yolu konusunda; eğer sadece yapılan kilometre bazında demir yolunu dikkate alırsanız eleştirmek doğru ve haklı bir eleştiri. Ancak şunu unutmayınız ki: Eğer demir yolu yapacaksanız planlaması, etüdü, fizibilitesi, jeoteknik etütleri, uygulama projeleri ve nihayetinde ihale yapıp işe başlamak beş altı sene. Dolayısıyla, sizin on bir yılınız kıyaslanırken belki beş altı senenizin hiç hesaba katılmaması lazım ve bir başka şey daha, çok önemli: 7.750 kilometre yol yenilemesi yapılmış. Ben biliyorum ki bundan yüz sene önce 100 kilometreye, 120 kilometreye göre planlanmış demir yolu âdeta kaderine terk edilmiş, her seferinde yol yenileneceğine "Artık bu yoldan 90 kilometre hızla gidilir.", "Bu yoldan 70 kilometre hızla gidilir.", "Bu yoldan 50 kilometre hızla gidilir." denilmiş. İşte, 7.750 kilometre yolun yenilenmesi bu anlamda çok çok önemli. Yine, 1.619 kilometre sinyalli yol yapılmış, 1.206 kilometre elektrikli yol yapılmış diye kitapta var. Ancak, çok daha önemlisi, sadece yapılan 1.800 kilometre değil, şu an 2.500 kilometre yolda çalışma devam ediyor. Bunun anlamı: Dört yılda bitecek olsa, yılda ortalama 625 kilometre daha demir yolu kazandırılmış olacak ki bunun geneli yüksek standartlıdır, bunun geneli Bakü-Tiflis-Kars gibi konvansiyonel, 160 kilometre hıza göredir. Dolayısıyla, demir yollarında sadece kilometrelere takılıp kalmamak lazım, "Nereden nereye gidiyoruz?"u iyi bilmek lazım.

Bir örnek vereyim: Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi geçmişte de ihale edilmişti, ancak uygulama projesi olmadan, parası olmadan ihale edilmişti. Sonra, ihale yapıldıktan sonra bakıldı ki para olmadan, proje olmadan iş yapılmıyor ve vazgeçildi, iptal edildi. Sonra geldiniz, biliyorum ki siz yaklaşık beş sene üç ülkeye projelerin hazırlanması, etüdün yapılması ve ihale edilebilmesi adına uğraştınız. 2008'de nihayetiyle kazma vurulabildi. Bunları görmezlikten gelmemek lazım, bu bence yine önemli bir şey.

Dönelim, demir yollarını tek başına yapmak bir anlam ifade etmiyor, demir yolu sanayisini geliştirmek lazım, bunu söylediniz ve bununla birlikte lojistik merkezlerini yapmak gerekiyor, bu, demir yollarını daha anlamlı hâle getiriyor. İşte, son dönemlerdeki lojistik merkezi hamlesi de bu anlamda çok önemsedığımız ve... Bu konuda Kars da payını alıyor, Kars'taki lojistik merkezi de yaklaşık 700 bin metrekare alan ayrılarak organize sanayi bölgesi içerisinde planlandı ve yakında başlayacak. İşte, o zaman Kars da, Türkiye de bu tip projelerden ziyadesiyle yararlanmış olacak.

Hava yolu tabii ki bunların ayrılmaz bir parçası. İstanbul'da üçüncü havaalanını yapıyorsunuz, Ankara'da, İzmir'de, Antalya'da modern yap-işlet-devretle projeler yapıyorsunuz ancak küçük illerin de kalkınmışlık farkını gidermek adına ihtiyacı vardı, işte, o ihtiyacı gidermek adına yansıda gösterdiniz, Kars modern, muhteşem bir terminale sahip oldu ama sadece Kars böyle değil, Hakkâri böyle, Şırnak böyle, Batman böyle, hepsi böyle. Bu konuda da gerçekten bunları görerek belki konuşmak lazım.

Denizcilik konusuyla ilgili de bir iki cümle söyleyeceğim ve Başkanım, müsamahanıza sığınarak şimdiden birkaç dakika zaman isteyeceğim ki birbirini tamamlasın.

BAŞKAN – Tabii, tabii, zaten iki üç dakikanız daha var.

AHMET ARSLAN (Kars) – Denizcilikte, tabii, sadece 8.333 kilometrelik deniz şeridini değil, iç suları da hesaba kattığınız zaman 8.500 kilometreye yakın kıyımız var ve artık Van'da da liman yapıyorsunuz, artık Van'da da marina yapıyorsunuz ve iç suların birçok yerinde ben biliyorum ki iskeleler yapıyorsunuz, bağlama yerleri yapıyorsunuz ve oralara tekne veriyorsunuz ki ülkenin her yeri bundan yararlansın diye.

Belki bir haksız eleştiri de şu konuda var: "Efendim, Türkiye'de deniz yoluyla yolcu taşımacılığı çok düşük." Doğrudur, düşük. Geçmişte kara yolu yokken, demir yolu yokken Kars'tan İstanbul'a üç günde demir yollarıyla geliniyorken, işte, Kars'tan İstanbul'a deniz yoluyla üç günde geliniyordu. E, bugün bir buçuk iki günde gelinebilir deniz yoluyla, hâlbuki on yedi-on sekiz saatte bölünmüş yolla gelebiliyorsunuz, artık paralel deniz taşımacılığını unutmanız gerekiyor. Onun yerine daha yakın mesafede dikey deniz taşımacılığını öngörmek lazım ve yolculuktan ziyade yük taşımacılığı deniz yoluyla yapılabilir ki bu konuda Türkiye gerçekten bence rakamlar bazında olağanüstü taşıma yapıyor, özellikle uluslararası taşımalarının yüzde 90'larını bu yolla yapıyor ki bu çok önemli bir rakam.

Yine, Bakü-Tiflis-Kars'tan bahsetmişken, Marmaray'ı daha önce gezen, yurt dışından gelen ben üst düzey yetkililer gördüm. Rus Ulaştırma Bakanının denizin 60 metre altından Putin'i arayarak "Muhteşem bir yerdeyim, rüya gibi bir yerdeyim." dediğini gördüm. Dolayısıyla, Marmaray'ı sadece Anadolu'dan Avrupa'ya trenle yolcu taşıyan bir proje olarak görmemek lazım. Eğer denizin 60 metre altında olduğunuzu düşünürseniz, denizin 60 metre altında deniz dibinin de altından bir tünelden geçtiğinizi düşünürseniz o zaman anlam ifade ediyor ve yine Marmaray'la ilgili haksız eleştiriler yapılıyor "Efendim, deniz dibindeki ekolojii bozuyor." diye. Yani, bu kadar anlatılmasına rağmen anlaşıldı ki Marmaray hâlâ anlaşılmamış. Marmaray, deniz dibinin de altından geçen bir projedir, denizle herhangi bir bağı yoktur, ekolojik dengeyi bozacak, balık göç hareketini bozacak bir proje değildir. Dolayısıyla, onun yanındaki Avrasya da bunun gibidir. Bu projeleri iyi bilmek lazım ve tekrar söylüyorum: Marmaray, Kanal İstanbul, Avrasya tüneli, köprüler, olağanüstü, uluslararası projeler Türkiye çapında. Türkiye için millî ama bölgelerin kalkınmışlık farkını gidermek adına doğuda yaptığınız havaalanları, doğuda yaptığınız bölünmüş yollar, Bakü-Tiflis-Kars, Kars-Iğdır-Nahçıvan ve bunların merkezindeki lojistik merkezinde bizim için, Kars için, o bölge için eminim ki en az bir Marmaray kadar, bir Kanal İstanbul kadar önemlidir. Dolayısıyla, hasbelkader yanınızdaki, ekibinizdeki bir çalışma elemanı olarak yer almış olmaktan ve "Bu projelerin içinde ne mutlu ki bende bulundum." diyebilmiş olmaktan hep onur duydum, duyuyorum. Bu onuru sizinle birlikte 2 bin kişi paylaşıyor. Ben hepsine kolaylıklar diliyorum.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyor, saygılar sunuyorum.

(Başkanlığa Başkan Lütfi Elvan geçti)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 26

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz Sayın Arslan.

Sayın Akçay, buyurunuz lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığının değerli mensupları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmama başlarken, Sayın Ahmet Arslan Bey, demin Mustafa Bey'le birlikte laf attık size de, Sayın Kalaycı'nın size "Kaç kilometre demir yolu yaptığınızı söylüyorsunuz. Acaba kaç kilometre hava yolu yaptınız?" diye bir sorusu oldu, onun cevabını bekliyorum.

AHMET ARSLAN (Kars) – Onun cevabı şu: 350 milyon yolcu taşınması düşünülüyordu ve bugünden 350 milyon yolcu taşıyabilecek koridorlar var çünkü...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bakan öyle demiyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hava yollarının bazı yerleri badallı olmuş.

AHMET ARSLAN (Kars) – "Konuştun." derken hava zannetmeyin. Siz sordunuz, ben cevap verdim.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Ama biz espri yaptık yani sen de espriyle cevap verebilirdin yani.

Sayın Başkan, şimdi, bunu süreden saymayın, zaten on dakika, gitti bir dakika.

BAŞKAN – Siz gönlünüzü rahat tutun efendim.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, 24'üncü dönemde Bakanlığınıza, size 77 adet yazılı soru önergesi verdim ve bunun ancak 8'ine cevap verildi. Tabii arada ben bir konuyu ilettiğimde sizler konuya gösterdiğiniz hassasiyet, verdiğiniz önem nedeniyle bu aksamanın meydana geldiğini ifade ettiniz. Ben de tabii konuşmam da bunu belirtmek durumundayım, gerçekten bu sorulara biz cevap almak istiyoruz. Mesela Salihli-Gölmarmara-Akhisar ve Balıkesir güzergâhındaki yol ve bu yol üzerinde yer alan Gediz ve Alaşehir Çayı köprüleriyle ilgili daha önce 4 soru önergesi veriyordum ve bunun hiçbirisi cevaplandırılmıyor. Tabii bizim milletvekili olarak iki temel görevimiz var: Birisi yasama, diğeri de denetim. Mutlaka bu yazılı soru önergelerimize cevap verilmesi gerekir ve bu cevabı da bekliyoruz. Yani bu Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolu 59 kilometrelik bir yol ve yıllardır bitirilemiyor, artık bu yolun tamamlanması lazım. Özellikle Gediz ve Alaşehir Çayı köprülerini bu yol güzergâhında ve etrafındaki 17 köyle birlikte değerlendirdiğimizde ticari, ekonomik, sağlık, eğitim ve sosyal yönlere Salihli'yle bağlantıyı sağlayan yollar ve daha sonra bu yol bakım açısından da çıkarılmış Karayollarının. Ciddi bir tehlike de arz ediyor, mutlaka bu yolun ve bu köprülerin yeniden günün şartlarına uygun şekilde yapılması gerekiyor.

Sayıştay raporları fevkalade önemli, bazı arkadaşlarımız da dile getirdiler. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2012 Yılı Denetim Raporu'nu fevkalade önemsemek lazım, önemli tespitler yapılıyor ve 2012 Yılı Yatırım Programı'nda yer almayan 259 proje için toplamda 972 milyon lira ödeme yapıldığı tespiti yapılmış. Oysa Bütçe Kanunu'nda yatırım programında yer almayan herhangi bir proje için harcama yapılamayacağı hüküm altına alınmıştır. Yatırım programında yer almayan projeler için yapılan harcama Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2012 yılı başlangıç ödeneğinin yüzde 26'sıdır. Bir başka dikkat edici husus, yatırım programında yer alan ve bütçeye ödenek tahsis edilen projelere ait ödeneklerin başka işler için kullanılmış olması. 2012 Yılı Yatırım Programı'nda yer alan ek ödeneklerle, sene sonu rakamı 768 milyon lira olan işler için sadece 224,5 milyon lira kullanılıyor yani diğer bir ifadeyle ödeneğin yüzde 70'i başka işlerde kullanılmış. Yatırım programında yer almayan ve ödeneği olmayan 949 adet iş için ihaleye çıkılmış. Bu işler için toplam 1,4 milyar lira harcama yapılmış, oysa Kamu İhale Kanunu'nda "Ödeneği bulunmayan hiçbir iş için ihaleye çıkılmaz." hükmü bulunmaktadır. Yine, bu Sayıştay tespitlerine göre Hükümet kendi programlarına da uymamaktadır ve bu bahsettiğim üç örnek de plansız ve programsız yönetimi işaret etmektedir. Yatırım programı, ödenek ve iş programı bağlantısının da kurulmadığı anlaşılmaktadır. Yatırım programında yer alan projeler için öngörülen ödeneklerin yıl içerisinde birçok kez değiştirildiği görülüyor ve yıl içerisinde yapılan ödenek değişikliklerini, işin süresini değiştirerek iş programını da anlamsız bir hâle getirmektedir.

Bir diğer önemli husus, K belgelerinde vatandaşların ciddi bir mağduriyeti vardır. Vatandaşlar, nakliyeciler, nakliyeciler bu K belgelerinden bizar olmuş durumdalar. 4925 sayılı Kanun ve buna göre çıkartılan yönetmeliğe göre; K1, K2 ve K3 yetki belgeleri alınma mecburiyeti var. Yönetmelikte, özel amaçlı kullanılan kapalı kasa kamyonetler için belge alma zorunluluğu bulunmamasına rağmen, uygulamada bu taşıtların ruhsatlarında "kamyonet" yazması nedeniyle K belgelerinin bulunmasının gerektiği ifade ediliyor, aranıyor ve ceza işlem söz konusu oluyor. Şimdi, bu tür araçların çoğunda kullanıcılar kendi ihtiyaçları doğrultusunda küçük taşımacılık yapıyorlar yani, bir taşıma, ticari taşıma faaliyeti değil kendi işi ile. Örneğin, bir ayakkabı mağazası sahibi, iş yerine 10 çift ayakkabıyı bu arabasıyla taşıyor. Ancak, bu tür araçlarla taşınacak ürünler bir binek arabayla taşınacak olanlardan da fazla değil. Dolayısıyla, bu uygulama vatandaşa bir mağduriyet olarak da yansıyor. Buna ilişkin de soru önergemiz hâlen cevapsızdır.

Bir diğer önemli konumuz da Marmaray Projesi'ne ilişkin. Öncelikle, 29 Ekim tarihinde, o anlamlı cumhuriyetin kuruluş yıl dönümünde açılarak hizmete girdi. Ve bu projenin yapımında emeği ve katkısı bulunan herkese teşekkür ediyorum, tebrik ediyorum. Biz, Milliyetçi Hareket Partisi olarak, milletimizin hayrına kim taş üstüne taş koyarsa yaptığı işi de tebrik ederiz ve tebrik de ediyoruz. Ancak, devletin devamlılığı ilkesi vardır ve bu ilke gereğince de böyle büyük projeler, genellikle bir hükümet dönemine de sığmadığı için devam eden uzun projelerdir. Dolayısıyla, evvelki aşamaları yok sayarak bu işin tamamına sahiplenilmesi ve Sayın Başbakanın "Ecdadımızın eskiz çalışmalarını yaptığı bir projeydi ama ilk adımını atmak bize nasip oldu." demesi talihsizliktir ve haksızlıktır. Bu proje -artık herkes de biliyor ki- 57'nci Hükümet Dönemi'ne, daha evvelki hükümetler dönemine de giden bir süreç içerisinde işliyor. Fakat, 57'nci Hükümetteki harekete geçişi de, bu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 27

katkıyı da unutmamak gerekir. 15 Şubat 2000 tarihli, 23965 sayılı Resmî Gazete’de, İstanbul Boğazı tüp geçit inşaatı projesinin finansmanı için yapılan anlaşmanın ayrıntıları yer alıyor.

Ayrıca, projenin mühendislik işiyle ilgili çalışmalar yine 13 Aralık 2001 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İnşaat ön ihalesi yine 57’nci Hükûmet zamanında, 25 Temmuz 2002’de yapıldı. Yani mevcut iktidar, Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı bu projeyi hazır buldu. Mühendisliğiyle, finansmanı ile hazır bir projeyi -deyim yerindeyse- kollarında hazır bulmuştur.

Çıkan sonuç şu: Yani, iktidar mensubunun bu kadar, Sayın Başbakanın abarttığı kadar söz konusu bir katkı ve etki de yoktur. Aksine, böyle söylenince ister istemez tabii eleştirilecek yönlerini de söyleme ihtiyacı duyuyoruz. Ben de iddia ediyorum ki: İktidar bu mevcut projeyi altı yıl süreyle geciktirmiştir, zamanında bitirilememesine sebep olmuştur.

Bir de, Marmaray Projesi’nin deneme seferleri neden yapılmadı, bu kadar acele edildi? Çünkü, çok önemli bir konu. Şimdi, bizim Karaköy-Taksim Tüneli, Galata Tüneli dediğimiz tünelde, 1875’te dünyanın ikinci metrosu olarak açıldığında, bir buçuk ay süreyle insansız, hayvanlı deneme seferleri yapılıyor. Marmaray’ın da belli bir süre deneme seferinin yapılması gerekirdi.

Şimdi, bir de söylemek istediğim husus: Geçen yılki bütçe öngümünde “İnşa edilen bölünmüş yol uzunluğu on yıl içerisinde 16 bin kilometreye ulaşmıştır.” demiştiniz Sayın Bakan, ifade aynen bu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

“On yıl içerisinde 16 bin kilometreye ulaşmıştır.” diyoruz. Sayın Maliye Bakanı da, 2014 bütçe sunuş konuşmasında, 22 Ekim tarihinde de “Bölünmüş yol ağıımızı 22.594 kilometreye ulaştırdık.” demiştir. Ve ilk izlenim de, sanki 22.594 kilometre yol yapılmış anlamı çıkacak tarzda bir yazım hatası olmuş. Bu, 2014 bütçesinin bugünkü sunumunuzda “On bir yılda 16.744 kilometre bölünmüş yol yaptık.” diyorsunuz.

Şimdi, acaba, 2012’den 2013’e bu iki sunum arasında kaç kilometre yol yapıldı veya 2012 itibarıyla ve 2013 itibarıyla bölünmüş yol kilometre olarak kaç kilometredir? Onu öğrenmek istiyorum.

Şimdi, evet, bu, bölünmüş yollar yapılıyor. 16.744 kilometre bölünmüş yolun tablolarını da vermişsiniz ve Manisa’ya da 316 kilometrelik yol, bölünmüş yol yapıldığı ifade ediliyor. Ve daha evvelki dönemde de bunun 80 kilometre olduğu ifade ediliyor. Bu kilometrelerin hangi güzergâhlar olduğunu da ben şahsen öğrenmek istiyorum. Neden öğrenmek istiyorum? Merak ediyorum. Yani, böyle kendi yaptığım hesaplamada ben bu 316 kilometreyi doğrusu tam bulamadım.

Şöyle ifade edeyim: Efendim, Turgutlu-Manisa yolu 27 kilometrelik bir yol Sayın Bakan ve -biraz sonra konuşmamdan sonra bazı fotoğrafları da size takdim edeceğim- on bir yıldır...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, lütfen, tamamlayınız.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan, toparlıyorum.

On bir yıldır, bu 27 kilometrelik bölünmüş yol tamamlanamadı, hâlâ devam ediyor. Özellikle, Turgutlu çıkışı, Turgutlu-Manisa o kavşakta sürekli kazalar oluyor ve ödenek yetersizliği nedeniyle sürekli uzatılmaktadır. Sayıştay raporlarında da teyit ediliyor bu yolun durumu.

Kalkınma Bakanlığı 2012 yılı Kamu Yatırımları Programı’na göre, Manisa-Turgutlu yolu için 2011 yıl sonuna kadar yani 2004-2011 yılları arasında 17 milyon lira kaynak aktarılmış; 2012 yılında ise, 1 milyon lira kaynak aktararak projenin bitiş süresi 2015 yılına uzatılmıştır; 2013 yılı Kamu Yatırımları Programı’na göre ise, 2012 yıl sonuna kadar bu proje için toplam 19 milyon lira kaynak aktarılmıştır. 2013 yılında 500 bin lira kaynak aktarılıyor ve...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Projenin bitiş süresi 2016 yılına uzatılmıştır. Ve 2013 Kamu Yatırımları Programı’na göre, Manisa-Turgutlu yolunun proje değeri 40 milyon liradır. Şimdi, bu 2016’ya da bitirileceği şüpheli bir hâle gelmektedir.

Şimdi, bu bahsedeceğim kavşağın bulunduğu yerde de keskin bir viraj ve devamlı kazalar olmaktadır. Son birkaç hafta içerisinde, iki-üç hafta içerisinde, 2 tır 2 otomobilin karıştığı zincirleme trafik kazasında 4 yaralı; kamyon-otomobil çarpışması, 5 yaralı, 1 ölü; yüklü kamyon devrilmesi, 1 kişi yaralı ve maddi hasar; tır ve motosiklet çarpışması, 1 ölü; otomobil-motosiklet çarpışması, 1 ağır yaralı; motosiklet kazası, 1 ölü; otomobil ve kamyon devrilmeleri sayısını bilmiyorum, maddi hasarlı. Bu kazalar aynı noktada yol yapım çalışmalarının olduğu keskin virajda yaşanmıştır ve bu yolun bitiminden sonra da bu kazaların olma ihtimali yüksektir ve bunun da tedbirinin bir an evvel alınması gerekiyor.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Manisa’da da trafik kazaları sürekli bir artış eğilimi içerisinde yani Türkiye’de de böyle bu. Bu kadar duble yol yapılmasına rağmen...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tamamlıyorum Sayın Başkan, son cümlelere geldik.

Tabii, bir trafik kazasında sürücü, yaya, yol durumu ve araçla ilgili çeşitli faktörler rol oynuyor. Yolları güvenli yapmak, yol güvenliği için tedbirler geliştirmek ve değişik standartları uygulamak gerekmektedir. Şimdi, duble yollarla övünüyoruz ancak 2003 yılında 455 bin trafik kazası yaşanırken, 2012 yılında 1 milyon 320 bin trafik kazası olmuştur. 2012 yılındaki bu kazalardan 3.750 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 268 bin vatandaşımız da yaralanmıştır. Her dakika ve saniye, süre itibarıyla her geçen yıl kazası sayısı da artmakta, 2005 yılında 51 saniyede 1 trafik kazası yaşanırken, 2012 yılında bu 23 saniyede 1 trafik kazasına dönmüştür ve Türkiye’de meydana gelen kazaların binde 93’ü de Manisa’da meydana gelmektedir; 2009 yılı itibarıyla binde 93, 2010 yılında bu oran yüzde 1’e, 2011’de yüzde 1,05’e ve 2012 yılındaysa yüzde 1,1’e yükselmiştir. Bunun nedeni de yollardaki bozukluk, yol çalışmalarına yeterli ödenek ayrılmadığı için

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 28

yol çalışmalarının bir türlü bitirilememesi ve sürekli kazaların olduğu "kör nokta" diye tabir ettiğimiz yerlerle ilgili gerekli tedbirlerin alınmamasıdır.

Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Akçay, teşekkür ediyoruz.

Sayın Ekinci, buyurunuz.

Süreniz beş dakika.

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; iki sene üst üste bütçe görüşmelerinde Karayollarıyla ilgili konuştum. O kurumun içinden gelen birisi olduğum için, önemli ölçüde, nezaket çerçevesinde ve teknik birtakım şeyleri dillendirmeye çalıştım. O günden bugüne değişen bir şey olduğunu zannetmiyorum. Özellikle bölünmüş yollar konusunda âcizane tavsiyelerim şuydu: Yol yapmak bir şey değil, yapıldıktan sonra yolun bakımı çok önemli. Yolların bakımıyla ilgili Karayolları yetişkin personel bulundurmamak durumunda. Eğer bu kalifiye personeli kendi bünyesinde bulundurmazsa taşeron firmalarla yol bakımı maliyetlerinin artacağını söylemişim. Bu konuda Sayın Bakanın da, Sayın Genel Müdürün de dikkat etmesi gerekir.

Karayollarında yol bakımı, onarımı için ne kadar ödenek ayrıldığını bilemiyorum çünkü elimizde öyle bir veri yoktur. Ayrıca, bakım ve onarımların yapımı yeni teknolojiyi gerektiren bir şey, çok pahalı bir malzeme kullanıyoruz. Bu yol yapımında Avrupa ölçüsünde, dünya ölçüsünde kullanılan yeni makineler var. Bunların alımıyla ilgili geçen seneki bütçe konuşmalarında Sayın Bakana önermişim "Bu makineler bir ihtiyaçsa eğer bunun için bir ödeneğiniz var mı? Yapacak mısınız, bu alımları gerçekleştirecek misiniz?" diye.

İkincisi, Karayolları kurulduğu günden bu tarafa özel sektöre yetişkin eleman ihraç eden bir kuruluştur. Ne yazık ki son zamanlarda AR-GE'ye ayrılan ödenekler yeterli olmadığı için Karayollarının bazı konulardaki elemanları özel sektörde yetiştiriliyor. Bunu da Sayın Bakanın dikkatini çekmek için söylüyorum.

Bir başka şey, sosyal tesislerin hizmete açılması meselesi. Karayollarının bünyesindeki aşağı yukarı bütün sosyal tesisler hizmete kapatıldı. Kurulduğu günden günümüze kadar bu sosyal tesislerin Karayollarının içerisindeki bir dayanışma örneği olduğunu ve Karayolları personelinin bu dayanışma anlayışı içerisinde birbirini sahiplendikleri bir vakadır. Bu tesislerin hangi gerekçeyle kapatıldığını hakikaten bilmiyorum. Yeniden bu tesisler açılacak mı? O konuda da Sayın Bakanın dikkatini çekmek isterim.

Yol güzergâhlarının belirsizliği konusunda endişelerimiz hâlâ devam ediyor. Ne hikmetse, arsa vurguncuları, siyasetçiden de, Karayolcudan da, bu işin tekniğiyle uğraşandan önce güzergâhları onlar biliyorlar. Bu konudaki hassasiyetimizi de Sayın Bakana, Genel Müdüre ifade etmek isterim.

Bir başka şey, bütünşehir sayımız 26 oldu değil mi Sayın Bakanım?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – 30.

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – 30, evet.

Şimdi, devlet yolları konusunda herhangi bir endişe yoktur. Fakat, o bütünşehir arazisi içerisinde il yollarının yapımı, bakımı, onarımı belediyelere mi ait olacak, yoksa Karayolları mı üstlenecek? Bu belirsizliği ciddi merak ediyorum. Önümüzdeki zaman içerisinde göreceğiz, bazı il yollarının belediyeye bırakılmadan Karayolları kendisi üstlenecek -o, kendine yakın belediyeler için geçerli- kendisinden olmayan belediyeleri kaderiyle baş başa bırakacak. İstanbul gibi, Kocaeli gibi illerde bu sorun yok, bütün şehirlerde ama Bursa gibi, Ordu gibi -uç örnek veriyorum- bu kentlerde il yollarının hem yenilenmesi hem yeniden yapılması gerekir. Bunu belediyeler mi yapacak, yoksa Karayolları mı yapacak, bir belirsizlik içerisinde. Bu konuda geliştirdiğiniz bir politika var mı, bunu merak ediyorum.

Bursa için özel bir şey söyleyeceğim. Sivrihisar-Eskişehir-Bursa yolunda 200 metrelik bir kesimin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen tamamlayınız efendim.

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – Pardon Sayın Başkanım, toparlıyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – ...kaldığını söylüyorlar, en az 10 kilometrelik bir kesimde şu anda yol yapım çalışmaları devam ediyor. Ayrıca, şev kaplamalarında ciddi heyelanlar oldu -orada da hangi şeye dayalı bilmiyorum- sekiz ay o kaplamalar o heyelan yerinde kaldı, herhâlde daha önce yapımçı firmayla ihtilaf olduğu için olabilir, yeniden iksa için fore kazık yapılıyor. Kış şartları gelmeden bu yolun da tamamlanmasını özellikle rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

Sayın Çetin, buyurunuz.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Bakanım, değerli basın emekçileri, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımız gerçekten yatırımcı büyük bir Bakanlık. Bir yandan ulaştırma, diğer taraftan demir yolları, kara yolları, haberleşme sektörü, hepsi birbirinden büyük yatırımları programlıyor, yaşama geçiriyor ve gerçekten de ülkemizin kalkınmasına hizmet etmeye çalışıyor.

Tabii, her şeyden önce bütçe kanununun bir yıllık bir kanun olduğunu Sayın Bakanımız da, bürokratları da çok iyi biliyor. Biz burada, bu toplantıda hem 2014 yılında yapılacak harcamalar için yetki verme, bu sunumunuzda belirttiğiniz yatırımları onama hem de 2012 kesin hesaplarını görüşen bir Komisyonuz. Fakat, ben, bu geniş kapsamlı bir buçuk saati aşan sunumunuzda bu bir yıllık bir yatırım programı ya da bir yıllık harcama programından çok bir propaganda amaçlı...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 29

Örneğin, daha ilk sayfalarında bile “Türkiye’nin dört bir yanı hızlı ağırlarla donatılacak, 2023-2035 yılları arasında altı bin kilometre ilave hızlı demir yolu yaparak.” diye başlayan bir demir yolu projesi.

Şimdi, bir öngörüdür saygı duyurum ama bir yıllık bir kanundur bir bakıma bütçe kanunu. Bir yıllık hedefler, yatırımlar yerine 2023-2035 arasında bilim, teknoloji nasıl gelişecek? Belki Türkiye 2023-2035 arasında bunun kat be kat fazlasını yapabilecek donanımlara sahip olacak yani insan gücü olsun, teknoloji olsun gelişecek ve bütün bunlar çok daha ileri noktalara taşınabilecek. Yani, bütün bunlara bir baktığınız zaman bizim bu bir buçuk saatlik programımız muhtemeldir ki bir saate inebilir ve zamanı da çok iyi kullanabiliydik. Ama ben bütün bu yatırımlar içerisinde... Yatırımları durduk yerde aletlerle, robotlarla yapmıyorsunuz. Özellikle, Bakanlığınızın içinde olup bitenleri bir gözümün önüne getirdiğim zaman - zannediyorum 1977-1978’li yıllardı- Kastamonu’da bir kız öğretmen okulundaki bir kız öğrencinin şiiri aklıma geldi biraz evvel: “Sana kızıyorum öğretmenim, dünyanın döndüğünü öğrettin, içinde nelerin döndüğünü öğretmedin. Bunun için kızıyorum öğretmenim.” demişti. Şimdi, bunları yapanlar hangi koşullarda yapıyor? Hava yollarında ne oluyor? Karayollarındaki çalışanlar hangi konumda? Yani, ben gerçekten anlayabilmiş değilim.

Sayın Bakan, geçtiğimiz yıl bir gece yarısı getirdiğiniz grev yasağı kanunuyla taksicilerin kanununa bir hüküm koyarak hava iş koluna grev yasağı getirdiniz. Doğaldır ki grev hakkı olan işçiler bir tepki gösterdi, 305 işçi işinden atıldı Hamdi Ağa’nın çiftliğinde.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kimin?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Hamdi Ağa’nın çiftliğinden.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kim o ya?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Daha sonra bu grev yasağını Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu yapılırken grev yasakları kapsamına koymadınız ya da unuttunuz veya bilerek koymadınız ve grev yasağı yine kalktı. Yani, işçilerin o tepkileri haklılık kazandı. Yapılması gereken neydi? Bunları işe iade etmekte. Bunlar gittiler, yargıya başvurdular, yargıdan da işe iade kararları aldılar, üstelik de Hamdi Ağa “Yargı kararını getirin, işe alacağım.” demişti.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Evet, ben şahidim.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Hâlâ...

Giden arkadaşlarımdan birisi Sayın Aslanoğlu.

BAŞKAN – Ama yani o, Sayın Çetin...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Hamdi Ağa’nın çiftliği tabii canım.

BAŞKAN – Tamam da “ağa” doğru bir ifade değil Sayın Çetin.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Ya, bakanı dinlemiyorsa, Hükümet “Laf anlatamıyorum.” diyorsa onun çiftliği demektir.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, ben şahidim.

BAŞKAN – Tamam da ağa, mağa bunlar doğru ifadeler değil.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Başkan, Bakan yanıt versin değil mi ama?

BAŞKAN – Lütfen arkadaşlar, Komisyonumuza yakışmayan ifadeler bunlar.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, ben şahidim, direkt bana söyledi.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çetin.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Biz de sana “İzzet Ağa” diyeceğiz. Biz de “Proleter İzzet Ağa” diyeceğiz.

İZZET ÇETİN (Ankara) – De bana de, de bakayım tutar mı?

Şimdi, Sayın Bakan, eğer Türkiye Cumhuriyeti bir hukuk devletiyse;

Bir, bu 305 işçinin işe döndürülmesi gerekir.

İki, Hamdi Ağa şimdi de boş durmuyor. Hukuk devletinde sendika seçme özgürlüğü var. Sendikanın 7-8 Aralıkta yapılacak Genel Kurulu için açıktan tweet atarak işçilere, bir yandan grev kırılcılığına devam ediyor, diğer yandan da sendikanın kongresini etkilemek için bütün imkânlarını seferber ediyor. Bu kabul edilebilir bir yaklaşım tarzı değildir, düzeltilmesi gerekir.

İkincisi, Sayın Bakan, gerçekten Karayollarıyla ilgili. Tabii burada sizin çok fazla şeyiniz yok.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Günahınız.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Yani, yine de var tabii ki. Bir bakan olarak...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Olmaz mı canım?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Arkadaşlar, izin verin ben izah ederim, Türkçeyi kullanırım.

BAŞKAN – Kendinizi çok zorluyorsunuz Sayın Çetin ya, bu kadar zorlamayın.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Hayır, arkadaşlar, bakın bir dosya, size bir okuyayım.

Karayolları... Tabii, sendika da burada bir iyi niyet gösterisi yapmış, iyi niyet gösterisi yapmasının bedelini ödüyor. Bakanlık bunu haklı görmüş yani bir iş yerinde... Karayolları işçi alıyor, işi de müteahhide veriyor, işçi Karayollarının işçisi, müteahhidin işini yapıyor, müteahhit “keko” koyuyor cebine parayı. İş işçi yapıyor, Karayolları iznini, özlük haklarını vesairesini orası takip ediyor, daha sonra işçiler diyorlar ki: “Biz Karayolları işçisiyiz.” Mahkemeye başvuruyorlar, tescil ettiriyorlar, Karayolları işçisi olduğu için sözleşme yapılıyor Bakanlıkla ve Maliye Bakanlığı da bu konuda olur veriyor, Çalışma Bakanlığı muhtemelen... -dosya bu kalınlıkta arkadaşlar, çok kısa özetleyeceğim, bu kalınlıkta bir dosya...- Şimdi, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi yolunda. 6.420 işçi adına kabul gördükten sonra şimdi o kategoride 8.000’e yakın işçi var, Bakanlık “alın” diyor, yazı yazıyor, Maliye Bakanlığı “olur” diyor, Çalışma Bakanlığı diyor ki: “Ben taşeron kanunu çıkaracağım, aman ha.” İşçiler şamaroğlanı. Ve işçiler... Arkadaşlar, o kadar acıdır ki Karayolları...

Bir de bu arada Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından bazı işçilerin iş akdi sona erdiriliyor, işçiler işe iade davası açıyor, 600’e yakın bu şekilde işten atılan, dönen 300’e yaklaştı, diğerleri de dönecek. Öbür taraftan tabii çok fazla ayrıntı... Bu konu Sayın Bakan, Hükümet içerisindeki uyumsuzluğa somut bir örnektir. Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 30

olur veriyor, Çalışma Bakanlığı ben taşeron kanunu çıkaracağım, kölelik yasalarını yürürlüğe koyacağım deyip engel oluyorsa, bu Türkiye'ye yakışmaz, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinde açılacak her bir davanın masraflarını devlet bütçesinden ödemeyin. Hangi bakan buna çomak sokuyorsa onun şahsi sorumluluğudur, oradan ödenmesi gerekir.

BAŞKAN – Şimdi, Sayın Çetin, Sayın Çelik burada yok. Sayın Çelik'in öyle kölelik yasası gibi bir ifadesi de yok, onu da hatırlatalım.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Üçüncü bir şey Sayın Bakan.

İki tane konu var.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, kendileri cevap verir yani.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Keko ne demek ben onu anlamadım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kekoyu sen bilmiyor musun? Ben biliyorum. Sen Bitlislisin, kekoyu iyi bilirsin.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Ben kekoyu anlamadım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Söyle, söyle.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Hayır, yüklenicilere “keko” diye hitap etti.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Bakanım, bir konu var. Tabii ben Ankara'yı... Lokal pek fazla konuşmayı sevmem ama bunların ikisi de can alıcı konular.

Bir tanesi, gerçekten, Esenboğa Havalimanına üçüncü bir pist yapacaksınız. Yapımı programlanmış, o Büğdüz köyünün, bazı köylülerin ekili arazilerinin kamulaştırma kararı alınmış, o kamulaştırmaya ilişkin de bazı parsellere tapuya şerh konulmuş, satılamaz şerhi. Fakat herhangi bir işlem yapılmadığı için, şu ana kadar ne bir kamulaştırma ne de herhangi bir proje falan yaşama geçmediği için, bizim de seçim bölgemiz olduğu için bize bu konuda “Bakanlık herhâlde Ankara'dan İstanbul'a taşınıyormuş da o yüzden de bizim tarlaların tapudaki şerhleri yazılı kaldı. Ya, tapudaki yazılı şerhleri kaldırsınlar ya da paramı versinler.” diyor, çok haklı bir talep.

Yine, -tabii, arkadaşlarım gibi ben de aynı dersten muzdaribim- çok fazla soru sorduğum bir bakanlık değil ama sorduğum bir soruya da bir yıldan bu yana yanıt alamadığımı ben de açıkça ifade edeyim.

Şimdi, Sayın Bakanım, Ankara metrosunu gerçekten, yani, Ankara Büyükşehir Belediyesinin beceriksizliğini örtbas etmek için siz devraldınız Bakanlık olarak. Ama geçtiğimiz yıl yapmış olduğunuz buradaki toplantıda da, bu haziran ayında Gündem 06 Toplantısı'nda yapmış olduğunuz konuşmada da “Ya bu proje bitecek ya biz biteceğiz. Bu kadar iddialı girdik, anlayın.” diyerek Kızılay-Çayyolu ve Sincan-Batıkent'in 29 Ekime yetiyeceğini, 2013'te bitirileceğini...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen tamamlayınız, iki dakika ek süre veriyorum.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Keçiören-Tandoğan yolunun da 2014'te bitirileceğini söylediniz. Fakat biraz evvel yapmış olduğunuz açıklamada da bunların birisinin 2014 başına, diğerinin de ortalarına kadar kaydırdığını söylediniz. Yani, bu konuda da sözünüzü yerine getiremediniz, onu açıkça belirtmek istiyorum.

Bir diğer konu, şimdi, üçüncü köprü ve şey konusunda ben de arkadaşlarıma katılıyorum, özellikle Marmaray için ben de teşekkür ediyorum, insanın yaşamını kolaylaştıracak gelişmelerden kim mutlu olmaz ki? Hepimiz mutlu oluruz ama bir şeyler yaparken de hakikaten hakkını teslim etmek lazım yani biraz evvel Sayın Akçay da konuşmasında söyledi, belgesi de burada. Yani sizden önceki dönemler de var. Türkiye Cumhuriyeti 2002'de kurulmadı. Ta, Kurtuluş Savaşı'ndan günümüze kadar dedelerimiz, babalarımız, hepimiz bu ülkenin dün torunlarıydık, bugün evlatları olarak kalkınmasına katkı yapıyoruz. Biraz geçmiş dönemlerin de hakkını teslim etmek biraz daha uygunluk olur.

Bakınız, üçüncü köprü konusunda Sayın Başbakan ne diyor? 4 Eylül 1997 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olarak diyor ki: “Başbakan Tansu Çiller Japonya gezisi dönüşünde kendisine üçüncü köprü için müjde verdiğini söyleyen Erdoğan, ‘Üçüncü köprü İstanbul için cinayettir. Kuzey bölgemizde kalan yeşil alanların imara açılarak katledilmesinden başka bir şey değildir. İnşallah, bu cinayet bitmeden Hükümet değişir.’”

VAHAP SEÇER (Mersin) – Dün dündür, bugün bugündür.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Evet, o Hükümet değişmiş. Şimdi bugün, 12 Ekim 2013'te Başbakan ne diyor? Diyor ki: “Aşırı uçlar ne yapıyorlar? ‘Acaba üçüncü köprüyü durdurabilir miyiz?’ Yahu yapacağız. Bu zihniyet birinci köprüye de karşı çıktı.”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İZZET ÇETİN (Ankara) – Şimdi, gelin buyurun, Başbakanın...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – “Aşırı uç” kim oluyor?

İZZET ÇETİN (Ankara) – “Aşırı uç” kim oluyor, bilmiyorum. Yani o zaman kendisi; ilk önce karşı çıkan kendisiydi.

BAŞKAN – Marjinal gruplar kastediliyor herhâlde.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Yani kendisi canım yani “aşırı uç”tan kastettiği kendisi herhâlde. Kendisiyle çelişiyor.

Bu üçüncü köprü konusunda Başbakanın 1997'de söyledikleri, hakikaten bugün o köprü yapılırken söylenilenlere denk düşen bir şey ama bugün herhâlde orada geniş bir rant alanı görmüş olacak ki azıcık eleştiri getirene, “Aman dikkat edin, çevreyi, doğayı koruyun, işte şunu yapın, bunu yapın.” diyenler “aşırı uç” suçlamasıyla hemen susturulmaya çalışılıyor.

Bir başka konu Sayın Bakanım...

BAŞKAN – Lütfen tamamlayınız Sayın Çetin.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Zannediyorum geçtiğimiz nisan ayında bir kanun çıkardık, Devlet Demiryollarının Serbestleştirilmesi Kanunu.

BAŞKAN – Sayın Çetin, lütfen...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 31

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Bakanımız bir şey yapsın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Buyurun, dinliyorum.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Demiryollarının Serbestleştirilmesi Kanunu'nu geçtiğimiz nisan ayında çıkardık yani bu bir bakıma ülkenin hızlı kalkınmasına katkı yapacak, özel sektörün de demir yollarından işte 2014'ten itibaren yük, 2018'den sonra da yolcu taşımasına katkı yapacak projeler yaşama geçecek. Ne oldu? Birdenbire bütün dünyada herkes hücum etti tıpkı Osmanlı'nın son dönemindeki gibi, bu kârlı alana. Yani başka ülkeler kendi ülkelerinin kalkınması varken Türkiye'yi kalkındırmak için mi bu pastaya hemen balıklama dalıyorlar, yoksa burada gerçekten "Bu pasta çok kaymaklı, biz de pay alalım." diye mi saldırıyorlar? Ben bunu tam olarak kavrayabildiğinizi Hükümet olarak, görebilmiş değilim. Gerçekten, bugün Devlet Demiryollarının bir nevi özelleştirmeye doğru gitmiş olmasından gelecek adına kaygı duyduğumu çok açıkça belirtmek istiyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyor muyuz efendim?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bir konu daha var.

BAŞKAN – On beş dakika oldu.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Peki, seni de fazla üzmem istemiyorum.

Sayın Bakan, bir tek son konu olarak söyleyeceğim şu: Geçtiğimiz günlerde Amerika, Alman Başbakanını dinledi. Bizim ülkemizde de telefon dinlemeler had safhaya vardı, arkadaşlarım da söyledi. Bakanlar bile kılıfla artık telefonlarını taşıyorsa, konuşmaya çekiniyor, çekiniliyorsa ve hakikaten aile fertleri bile birbirleriyle konuşurken espri yapamaz konuma gelmişse bu konuda Bakanlığın alması gereken önlemler var diyorum, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çetin.

Sayın Başçı, buyurunuz lütfen.

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan Yardımcım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanımıza Hükümetteki 11'inci yılını tamamlamış olması ve ulaştırma ve haberleşme sektöründe ekibiyle birlikte ülkemizin gelişmesine, kalkınmasına sağladığı hizmetler ve katkılar nedeniyle teşekkür ediyorum ve başarılarının devamını diliyorum.

Hakikaten, arkadaşlarım da ifade ettiler, ülkemize, on bir yılda yapılan yatırımlarla özellikle ulaştırma ve haberleşme alanında çok büyük atılımlar sağlanmıştır, erişilebilir havaalanı sayımız artmıştır, 50'nin üzerine çıkmıştır, yolcu sayısı son derece yüksektir, yeni limanlar hizmete alınmıştır ve bu arada da Yüksek Hızlı Tren ve Marmaray Projesi açılan projeler olmuştur âdeta bu sektörde. Ben, bu yönüyle bütün sektörlerdeki çalışmalar ve hizmetlerde tekrar başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, bütçe sunuşunuzda trafik yoğunluğu istatistikleriyle haritalarını sunarken üretimin olduğu illerin geliştirilmesine önem verileceğini ve üretim malzemelerinin demir yoluyla limanlara bağlantısının sağlanacağını söylediniz. Hakikaten önemli, özellikle rekabet edilebilirliği sağlamak açısından ve nakliye maliyetlerini düşürmek açısından üretimin demir yollarıyla desteklenmesi bu açıdan önemli.

Sunuş kitapçığında demir yolu sektöründe 2023 hedefleri çerçevesinde 13 bin kilometrelik demir yolu yapılmasının planlandığı belirtilmektedir. Hükümetimizin demir yollarını sürdürülebilir kalkınma hamlelerinden en önemlisi olarak görmesi, gerçekten de önemsememiz gereken özellikle bölünmüş yollardan sonra onuncu yıldan itibaren demir yolu alanında atağa geçilmesi, Türkiye'nin 2023 hedeflerine yaklaşmasını ve ulaşmasını sağlayacaktır düşüncesindeyim.

Bu çerçevede, Sayın Bakanım, konuyu Kırıkkale-Çorum-Samsun demir yolu projesine getirmek istiyorum.

Değerli arkadaşlar, seçim bölgesi Çorum'un 2013 yılında geldiği noktayı tekrar dikkatlerinize sunmak istiyorum bu çerçevede. Çorum ilimiz dış ticaret fazlası veren nadir illerden birisidir değerli arkadaşlar ve ihracatının dörtte üçü de makine sektöründe ve katma değeri yüksek ürünlerdedir.

126 ülke ya da ticaret bölgesine ihracat yapan bir il konumundayız. Sadece Çorum'dan gümrüklenen mal miktarı 137 milyon dolardır ki diğer illeri de düşündüğümüzde, Mersin'den gümrükleme ve İstanbul'dan da gümrüklemeleri de düşündüğümüzde 250 milyon doları aşan bir dış ticaret hacmine sahip bir il konumundayız.

Türkiye İhracat Meclisi 2013 Ekim ayı ihracat verilerine de baktığımızda, ağırlıklı olarak ihracatının Avrupa Birliği ülkeleri, Türk cumhuriyetleri ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yapıldığı görülmektedir.

Bugün dünyaya mal satabilmenin en önemli unsurunun fiyat avantajı sağlayabilmek olduğu herkes tarafından kabul edilmektedir. Bu çerçevede, Çorum'dan ülke içine ve dışına nakliye miktarları hususunu da tekrar bilgilerinize sunmak istiyorum.

Seramik ve vitrifiye ham madde tedariki ve ürünlerinin sevkiyatında yıllık 5 bin kamyonu ihtiyaç duyulmaktadır, toplam yük miktarı 170 bin tondur. Kiremit, tuğla, un, yem, yumurta ve kimya ürünlerinin sevkiyatı ve malzeme tedariki yıllık 7,8 milyon tondur. Ülkemizin kiremit ihtiyacının yüzde 40'ı, tuğla ihtiyacının yüzde 10'u Çorum'dan sağlanmaktadır.

Ülkemiz yumurta üretiminin yüzde 5'i, ihracatının ise yüzde 25'i gene Çorum'dan yapılmaktadır.

Samsun Limanından Çorum'a kara yoluyla taşınan kereste, tomruk, boru, demir çelik ham madde toplamı 1,2 milyon tondur.

Sayın Bakanım, Çorumlu sanayicilerimiz bugün dünyanın dört bir yanına anahtar teslimi fabrikalar kurmaktadır. Bu makinelerin tamamı Çorum'da üretilmektedir, her bir un ve yem fabrikası yaklaşık 200-250 tondur ki bu 12-15 tır nakliye anlamına gelmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 32

Bu çerçevede, Çorum Ticaret ve Sanayi Odası resmî verilerine göre 2012 yılı sonu itibarıyla ilimizden kara yoluyla Türkiye'nin çeşitli bölgelerine, limanlarına ve yurt dışına 14 milyon 363 bin 242 ton nakliye gerçekleşmiştir. Çorum'dan Mersin Limanına kara yoluyla 1 konteyner taşımanın maliyeti Mersin'den en uzak nokta Çin'e taşımanın maliyetinin 2 katıdır. Biz rekabet avantajını bu çerçevede nasıl sağlayabiliriz?

Bütçe sunuş kitapçığında Kırıkkale-Çorum-Samsun demir yolu hattı, etüt proje çalışmaları tamamlanan 26 hattan biri olarak belirtilmektedir. Bu hat, ilimiz ticaret, sanayi, turizm potansiyeline önemli bir derinlik ve genişlik kazandıracaktır. Demir yolunun ilimiz ekonomisine getireceği katma değer, nakliye temelinde rekabet avantajı, yatırıma ve ticari hayata yönelik iş fırsatları ve savunma sanayisine yönelik kararlarda elde edeceği öncelik ilimiz ekonomisinin gelişmişlik düzeyine önemli katkı sağlayacaktır. İlimizi demir yolu bağlantısının olmayışı erişilebilirlik endeksini de olumsuz etkilemektedir.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; son yıllarda demir yolu, Çorum'da yaşayan her bir vatandaşımızın birinci gündemi hâline gelmiştir. Hâlihazırda 250 milyon dolar ihracatı olan ilimizin demir yolu bağlantısının sağlanması hâlinde demir yolu, Çorum'un kapasitesini, üretimini, ihracatını ve ülkemize sağladığı katma değeri çok kısa sürede katlayacak ve 2023 hedefi 1 milyar dolara ulaşarak ilimizin göç vermesi engellenecektir. Ayrıca Kırıkkale-Çorum-Samsun demir yolu, Ordu ve Sinop illeri nüfusu da dâhil edildiğinde 3 milyon insanımızın ulaşımına da hizmet edecektir.

Beş yıldır her bütçe görüşmesinde dikkatlerinize sunduğum demir yolu talebimize öncelik verilmesi dilekleriyle bütçemizin hayırlı olmasını dilerim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ağbaba, buyurunuz, süreniz beş dakika.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Teşekkür ederim.

Ben hem Sayın Bakanı hem de Ulaştırma Bakanlığının bürokratlarını kutluyorum.

Değerli arkadaşlar, hepinizin bildiği gibi ben...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Niye kutladın, anlamadım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Geçmiş yıllarda yapmış olduğu çalışmalardan dolayı.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Peşin peşin kutlayayım da...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Hayırdır, yol mu isteyeceksin Malatya'ya, ne isteyeceksin?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İncicamını bozma.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Ağbaba, bu tarafa alalım sizi.

BAŞKAN – Lütfen... Lütfen...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Değerli arkadaşlar, ben, hepinizin bildiği gibi, Türkiye'nin en güzel ilinin yani Malatya'nın, hem de doğuyu batıya, batıyı doğuya, doğuyu da kuzeye bağlayan bir ilin milletvekiliyim.

Malatya'nın konumu ile almış olduğu hizmetler arasında ancak, maalesef doğru bir orantı yok. Bu, maalesef, bütçesini görüşmekte olduğumuz Ulaştırma Bakanlığı için de geçerli. Şöyle ki: Ulaştırma Bakanlığı, önümüzdeki beş yıl için 14 büyükşehri hızlı trenle birbirine bağlayacağını açıkladı. Belirtilen iller arasında altyapısı, coğrafi konumu çok uygun olmasına rağmen Malatya bulunmamakta. Malatya-Elâzığ-Diyarbakır hızlı tren projesi bölge illerinde sabırsızlıkla beklenmesine rağmen, maalesef, bu iller için 2023'e bırakılmıştır. Malatya'nın nüfusu 763 bin, Elâzığ'ınki 563 bin, Diyarbakır'ın nüfusu ise 1 milyon 163 bindir. Hızlı tren talep ettiğimiz bu 3 ilin toplam nüfusu 2 milyon 917 bindir. Oysa, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hızlı tren projesi bu illere değil, Sivas'tan sonra 218 bin nüfusu olan Erzincan'a götürüleceği açıklanmıştır.

AHMET ARSLAN (Kars) – Kars'a gelmesi için Erzincan'dan geçmesi gerekir.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Tabii, insanlar nüfusa, konumuna bakınca "Hızlı tren için Ulaştırma Bakanının hemşehrisi mi olmak lazım?" diye sormadan duramamışlardır.

Malatya'nın hızlı tren projesine dâhil edilmesi sadece Malatya için değil, bölge için de önemlidir. Elâzığ, Diyarbakır, Adıyaman, hatta bütün Güneydoğu ve Doğu Anadolu için önemli ve gerekli bir projedir. Ayrıca, konunun uzmanları tarafından, Sivas-Malatya hızlı tren projesi yerine Kayseri-Malatya hızlı tren hattının daha verimli olacağı belirtilmektedir. Ankara-Kayseri-Malatya hızlı tren hattının Doğu ve Güneydoğu bölgeleri açısından büyük bir gelişme sağlayacağı açıktır. Hızlı tren projesine önümüzdeki beş yıl için Malatya'nın dâhil edilmesini talep ediyorum. Bu, Malatya için bir lütuf, bir ikram değil, Malatya'nın hakkıdır. Bunu da özellikle belirtmek istiyorum.

Sayın Müsteşarım, Sayın Bakan Yardımcım; bir konu daha belirtmek istiyorum. Hızlı tren setleri imali için Sakarya'da, hızlı tren makas fabrikası Çankırı'da, travers fabrikası ve ray bağlantı elemanları için Erzincan'a -tabii, Erzincan bu aralar hiç unutulmuyor- kuruldu.

MUSA ÇAM (İzmir) – Genel Müdür burada.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Malatyalılar çok uzun yıllardır atıl bekleyen vagon onarım fabrikası unutuldu. Hazır bir bina varken maalesef Malatya'yı yine Hükümet görmezden geldi.

Malatya'nın hızlı tren durumu bu.

Peki, kara yollarında Malatya'nın durumu ne? Kara yollarının durumu, demir yollarından maalesef daha kötü. Değerli arkadaşlar, Malatya'nın çevre yolu yok. Çevre illerde çevre yolu olmayan tek il Malatya maalesef. Çevremizdeki illere baktığımız zaman, çevre yolu yapılmış ama maalesef Malatya'yla ilgili bir çevre yolu yok. Yeni bir proje açıklandı geçtiğimiz yıllarda, kuzey çevre yolu. O kuzey çevre yoluna da herkes karşı. Mühendisler, mimarlar, orada bu işi bilen herkes karşı. Çok daha fazla maliyetli olduğu söyleniyor, tarım arazilerinin üzerine yapılacağı söyleniyor. Hemen alternatifi, daha kısa, daha az maliyetle bitirilmesi gereken güney çevre yolunu, ısrarla söylememize rağmen Malatya için, maalesef kimse dikkate almıyor. Bu güney çevre yolunu burada bir kez daha Ulaştırma Bakanlığının dikkatlerine sunmak istiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 33

Tabii, AKP'nin en çok övündüğü duble yol. Duble yolda Malatya maalesef hak ettiğini alamadı. Duble yol her yere giderken maalesef Malatya'ya duble kazık olarak geldi. Bakın, arkadaşlar, on iki yıl aradan sonra söylene söylene, Sayın eski Malatya Milletvekili Aslanoğlu'nun da çabalarıyla Malatya-Hekimhan arası yapılmaya başlandı. Ancak bu güzergâhta bulunan...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Müsteşarıma teşekkür et.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Peki.

Ancak bu güzergâhta ben Kuluncak yolunu yaparsa teşekkür ederim Sayın Müsteşara.

Bakın arkadaşlar, bu güzergâhta bulunan Hekimhan-Kuluncak-Darende ilçelerini birbirine bağlayan, aynı zamanda bu ilçeleri Ankara'ya bağlayan yol, maalesef, hem ilimiz açısından hem de siz de görseniz Karayolları Müsteşarı, kara yollarından anlayan herkes açısından utanılacak bir yol. Eminim ki siz de o yolu görseniz siz de utanırsınız. Bu yol...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Çok doğru, çok doğru.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bitiriyorum.

BAŞKAN – Sayın Ağbaba, çok teşekkür ediyoruz, süreniz doldu efendim.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Beş dakikasını siz aldınız.

BAŞKAN – Yok efendim.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Arkadaşlar, bu kara yolları konusunda yüreğim yandı.

BAŞKAN – Bir dakika veriyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Arkadaşlar, bu Kuluncak yolunu, lütfen sizden ricam, hakikaten çok kötü bir yol. Hekimhan ile Kuluncak'ı Darende'ye bağlayan yol, orada bulunan hem Ayvalı hem Kuluncak ilçesi hakikaten bu konuda çok kötü durumda.

Bir de biraz önce konuştunuz, iki kıtayı dört dakikada birbirine bağlamakla övünüyorsunuz. Arkadaşlar, Pütürge'de yaşayan, Doğanlı'da yaşayan Malatyalı insanları kar yağınca üç ayda Malatya'yla buluşturamıyorsunuz. Bu yol kar yağdığı zaman yıllardan beri uğraşılmasına rağmen maalesef kar yağduğunda artık Pütürge yolu aşılamadı, Kubbe Dağı'nı aşamadı Hükümet.

Bu güzergâhta yine unutilan bir Doğanlı ilçesi var. Doğanlı ilçesi unutulmuş bir ilçe. Pütürge yol ayrımına 20 kilometre olan Doğanlı ilçesinin yolu içler acısı. Değerli arkadaşlar, lütfen bunları bir not edin, bu yolu da lütfen görün. Bir ilçeye yakışan bir yer mi bu Doğanlı yolu? Maalesef çok kötü durumda.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bir de burayla ilgili bir önerimiz var.

BAŞKAN – Lütfen tamamlayalım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemen bitiriyorum.

Malatya'yı Diyarbakır Çüngüş ilçesine bağlayan bir yol var. Doğanlı ile Çüngüş ilçesi 45 kilometre. Eğer bu yol açılabilirse Doğanlı da o unutulmuş, kör noktadan kurtulmuş olacak. Bu konuyu da dikkate almanızı sizden rica ediyorum.

Bir örnekle sözlere son vereceğim, belki ulaştırma tarihine geçer: Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan-Adıyaman yolu tam kırk dört yıldır bitirilememiş. Daha önce -Sayın Bakan burada yok- 2011 yılında Sayın Bakan açıklama yapıyor, diyor ki: "Bitireceğiz." "2015'te bitecek." deniyor. Kırk beş yıldır oldu, olmadı herhâlde 50'nci yılını kutlayacağız gibi gözüküyor. Bu yol, değerli arkadaşlar, sadece Malatya'yı ilgilendirmiyor. Bakın, Adıyaman'ın en yoksul bölgesi Çelikhan'ı da ilgilendiriyor, Adıyaman'ı da ilgilendiriyor; bizlerin, Malatyalıların Adıyamanlı kardeşleriyle daha rahat kucaklaşabilmesi için bu yolun bitirilmesini sizden rica ediyorum. Malatya, yatırımlar konusunda üvey evlat bile değil.

Başkanım, bitiriyorum hemen.

Maalesef, Malatya, evlatlıktan reddedilmiş durumda.

Bir iki örnekle hemen sözümü bitiriyorum üç cümleyle. Yıllardır bitirilmeyen Arapgir çevre yolu, yapımı yılan hikâyesine dönen Erkenek Tüneli ki bu Erkenek Tüneli'nde bir viraj var arkadaşlar, onu da belirtmek istiyorum; ikinci kez ihaleye çıkarılan Malatya-Kayseri yolu üzerindeki Karahan Tüneli ve yapanların eline sağlık, kutluyorum, elinize sağlık, Beylerderesi Viyadüğü ama Beylerderesi Viyadüğü'nün söz verilmesine rağmen maalesef bakımı yapılmadı.

Sözüm çok ama bir şeyi daha belirtmek istiyorum. Bakın, övünüyorsunuz, Malatya'da hâlâ 100'e yakın köyde cep telefonu görüşülemiyor, kapsama alanı dışında. Malatya hem özel şirketlerin kapsama alanı dışında hem de Hükümetin kapsama alanı dışında yatırımlar konusunda. Sizden rica ediyorum...

Bakın, bir örnek vereceğim, bunu lütfen dinleyin. Geçtiğimiz günlerde Kuluncak'ın Çörmü köyünde 32 yaşında bir genç, kız arkadaşıyla konuşmak için tepeye çıkıyor, orada yıldırım çarptı öldü.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Vay be!

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bakın, yıldırım çarptı, öldü, sizden rica ediyorum ve...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) – Kuluncak'ın Çörmü köyü, ismini de veriyorum. Nişanlısıyla görüşmek için dağa çıkıyor, cep telefonu çekmiyor ve ölüyor. Bu şebeke konusunda, kapsama alanı konusunda, lütfen Malatya'yı kapsama alanına almanızı sizden rica ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Buyurun Sayın Kalaycı.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, bakanlıklarımızın ve basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 34

Sayın Başkanım, Sayıştay raporu için ayrı bir fasıl yapalım çünkü uygun görülmeyen hesaplar, bir de önemli, ciddi iddialar var, onları bir...Ama sürem gidiyor bu sefer.

BAŞKAN – Ben size ilave süre veririm efendim. Siz o kısmı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Ayrıca girelim ona, notlarımı aldım.

BAŞKAN – Tamam, evet. Siz konuşmanızı yapın, ayrıca süre vereyim.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Bakanımız yok. Sunumunda, yaptığı yollardan etraflıca bahsetti. Ben de konuşmamda Konya'nın hakkı olan hizmetleri alabilmesinin yolunu yapacağım.

Tüm dünyada denize mesafesi yüzlerce kilometre olan ciddi üretim alanları, lojistik sorunları çözülerek oluşturulmuştur. Ülkemizde de genelde Orta Anadolu'nun ve özelde Konya'nın dinamik gücünden ve geniş üretim potansiyelinden yararlanmak gerekmektedir. Konya sanayisi mevcut organize sanayi bölgeleri, KOBİ'lere dayalı altyapısı, teknokente sahip olması, ihracata yönelik üretim ve ürün çeşitlendirme potansiyeli ile Türkiye'de oldukça önemli bir yerdedir. Bu itibarla, Konya'nın sanayi ve ihracatla doğrudan ilişkili ve çözüm bekleyen fiziki altyapı eksiklikleri mutlaka ve hızla giderilmelidir. Limanlara ulaşım için demir yolu bağlantılarının kurulması, lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi, sivil havaalanının yapılması, otoyol ağına alınması gerekmektedir. Konyalı sanayici ve ihracatçı için limana hızlı ve düşük maliyette ulaşım büyük önem arz etmektedir ancak Konya-Karaman-Mersin demir yolu hattının çift hatlı sinyalizasyonunu işletme hızı yüksek altyapı projesi yıllardır dile getirilmekle birlikte çok yavaş ilerlemektedir. 2007 yılında yatırım programına giren Konya-Karaman-Mersin demir yolu projesinin etüt proje işi uzun sürmüştür. Nihayet yapım işi yatırım programına alınmış, 2015 yılında bitmesi öngörülmüştür ancak bu gidişatla 2015 yılında bitmesi mümkün değildir. Hâlen Konya-Karaman arasının ihalesi yapılmış, Karaman-Ulukışla, Ulukışla-Yenice kesimi şu an ne durumda bilmiyorum. Sayın Bakanım, ihalesine çıkıldı mı, bu konuda bilgi verebilerseniz memnun olacağım. Bu yatırımda hakikaten hızlandırılması, bir an önce tamamlanması gerekir. 2015 yılında, dediğim gibi, bu gidişle giderse bitmesi mümkün değil.

Yine, lojistik merkez kurulması konusunda Konya sürekli oyalanmıştır. 2007 yılında yatırım programına giren bu projenin önce 2010, sonra 2011, sonra 2012 yılında bitmesi öngörülmüş, bu yılki yatırım programına göreyse 2015 yılında tamamlanması öngörülmektedir ama yine kayda değer bir gelişme göremiyoruz. Neler yapılıyor, ne planlanıyor, bilgi verebilerseniz Sayın Bakanım.

Yine, birkaç yıldır yatırım programında yer alan Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri demir yolu projesinin de etüt işleri devam etmektedir. Bu projeler Konya'nın ve Orta Anadolu'nun gücüne güç katacaktır. O nedenle, gecikmeye meydan verilmenden bir an önce hayata geçirilmesi önem arz etmektedir.

Kara yollarında da birçok ülkeden daha büyük olan Konya'nın hizmet bekleyen yolları bulunmaktadır. Sayın Bakanım, Mersin, Adana ve daha doğusundan, o yönden gelenler Antalya, Alanya, Manavgat'a gitmek için Konya'yı dolaşmak zorunda kalıyor. O açıdan, özellikle Çumra'dan Sarioğlan'a kadar yol çok dar, o yolun mutlaka genişletilmesi lazım. Yine, Sarioğlan-Hadim-Taşkent yolu üzerinden Alanya'ya ulaşım için "Kuş Yuvası" dediğimiz bölgede tünel yapılıyor. Bu yatırımın hızla tamamlanması gerekiyor. Bakanlığınız inanıyorum ki bu yola gereken önemi verecek, en hızlı yapımı için gerekenleri yapacaktır.

Yine, aynı güzergâhtan gelip Manavgat, Antalya'ya gidenler için de Sarioğlan-Bozkır-Akseki yolu önem arz etmekte. Bu yolda da kalite ve standardın yükseltilmesini istiyoruz Sayın Bakanım.

Yine, Bozkır-Seydişehir yolu iyileştirilmeli, programa alınmalı. Konya-Beyşehir bölünmüş yolunun 2014 yılında biteceği söyleniyor ama inşallah diyeyim. Bu konuda hangi aşamadayız, bilgi verirseniz memnun olurum.

Yine, Beyşehir'i Antalya'ya bağlayan yollarla ilgili hangi çalışmalar var, bu Gembos yolu ne oldu? İşte, Beyşehir-Derebucak, Beyşehir-Cevizli yolu ne durumda, bu yollar ne zaman tamamlanacak, bu konularda bilgi vermenizi istiyorum.

Sayın Bakanım, 2023'e kadar yapılması hedeflenen 15 otoyolun 2035'e kadar 12 bin kilometreye kadar ulaşacak otoyolların Konya'dan geçmemesi asla kabul edilemez, bunu her bütçe döneminde ifade ediyorum. Anadolu'nun ortasında yer alan, yüz ölçümü itibarıyla en büyük il ve bir çok ülkeden daha büyük olup yoğun trafik akışı bulunan kuzey-güney ve doğu-batı ulaşım koridoru üzerinde olan Konya'nın mutlaka bu ağ kapsamına alınması lazım.

Soru önergesi de verdim, bu Komisyonumuzda da ifade ettiniz, işte "2035 hedeflerimizde Afyon, Akşehir, Konya, Ereğli hedeflerimiz arasında yer alıyor." diyorsunuz. Yani, bunu da yine anlamıyorum çünkü hakikaten yoğunluğu olan bir yol, yoğun trafiği olan bir yol. Daha öne alınmasını Konyalı bekliyor Sayın Bakanım.

Sivil havaalanı başta sanayicimiz ve ihracatçımız açısından ve turizm yönünden büyük önem arz ediyor ancak sivil havaalanı talebimiz tarafınızdan uygun görülmedi. "Konya'ya mevcut havaalanı yeter." diyorsunuz. Bunu bize anlatamazsınız Sayın Bakanım, ferishtahınız gelse anlatamazsınız. Konya'nın sivil havalimanına ihtiyacı var. Bu konuda beklentimiz yüksek. Mutlaka yatırım programına alınması lazım. Mevcut havaalanı taşınabilir. Koca Konya Sayın Bakanım, yerimiz çok. Yani, Karapınar bölgesine taşınabilir askerî havaalanı, farklı farklı alternatifler var. Biliyorum ki Bakanlıkta da bu bilgiler var, bunlar yalan değil. Mevcut havaalanı Konya'ya yakışmıyor, Konya'nın imajına zarar veriyor. Birçok vilayete, hatta denizin üstüne havaalanı yapmakla övünen Hükümet niye Konya'ya uluslararası sivil bir havalimanını çok görüyor, anlamıyoruz.

185 ülkeye ihracat yapan Konyalı sanayicilerin en önemli sorunu lojistik sorunu. Artan rekabet ortamında ürettiği ürünü en hızlı şekilde göndermesi gereken Konya sanayisi, lojistik ağının yetersiz oluşu nedeniyle hız noktasında sorun yaşıyor. Sorun yaşadığı alanlardan birisi de hava yolu kargo taşımacılığı. Şu anda, hava yolu kargo taşımacılığı maalesef Konya'da olmadığı için sanayicimiz ürettiği ürününü kara yoluyla önce İstanbul'a, ardından gerekli gümrük işlemlerinden sonra yurt dışına gönderebiliyor, bu da hem maliyetini artırıyor hem de zaman kaybına yol açıyor.

Sayın Bakanım, tabii, geçtiğimiz gün Kalkınma Bakanlığı bütçesinde de Sayın Bakanımızla burada Konya çevre yoluyla ilgili karşılıklı görüşmemiz oldu. Şimdi -kısaca, uzun uzun anlatmayacağım detayını biliyorsunuz- yıllardır bu Konya

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 35

çevre yolu gündemde ama her ne hikmetse bir türlü yatırım programına alınmıyor. Sizin 27 Ağustos 2008 tarihli Konya ziyaretinizde "Çevre yolu projesi Konya'nın en büyük projelerinden bir tanesi, belediye iş birliği içerisinde çalışıyoruz, istismak sorunu çözülmüşse başlayacağız." diye sözünüz var. Daha sonra, soru önergesi verdim "Ne oldu?" diye, 24 Ocak 2012 tarihli cevapta dediniz ki: "2012 Yatırım Programı'na alınması hâlinde ihaleli olarak çalışmalara başlanacaktır." Geçtiğimiz yıl Sayın Başbakan Konya'da 17 Aralık tarihinde, çevre yolu sorununun bir an önce halledileceği müjdesini verdi ama bakıyoruz 2013 yılı Yatırım Programı'na, çevre yolu projemiz yine giremedi. Bunun üzerine Sayın Başbakan'a...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - ...yönelttiğim soruya Kalkınma Bakanımızdan cevap geldi. Özetini söyleyeyim: "Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından bize bir teklif gelmedi." diyor yani Kalkınma Bakanlığının verdiği cevapta öyle diyor. Komisyonumuzda verdiği bilgide de "Burada yerel aktörlerin söz konusu olduğunu, kamulaştırma yapılmadan biz bunu programa alamayız." diyor. Yani, sizlerin aranızda top çevirmesinin cezasını Konya çekiyor Sayın Bakanım. Yani, siz Bakanlar Kurulusunuz Kalkınma'ya, Kalkınma size, belediyeye ortada, olan Konyalılara oluyor. Ne olur çevre yolumuzu, çevre yolu projesini 2014 yılı Yatırım Programı'na alalım.

Bir de şehir içi ulaşım ile ilgili kısaca birkaç konuya temas edeceğim. Birçok vilayetimizin metro, raylı sistemle ilgili yatırımları yatırım programına girmiş vaziyette ve çok önemli mesafeler alınmış vaziyette. 2004 ve 2009 yerel seçimleri öncesinde çok açık bir şekilde söz verilmiş olmasına rağmen, metro yapılacağı, raylı sistem yapılacağıyla ilgili söz verilmiş olmasına rağmen, bugüne kadar sadece üniversiteyle şu anki mevcut tramvaya bir 10 kilometrelik bir ilave yapılan yerden başka hiçbir adım atılmamıştır. Yani, Konyaray Projesi'ne mutlaka Ulaştırma Bakanlığının el atması gerektiğine inanıyorum ve Konya'nın hızla metro ve raylı sistem yatırımlarına başlamasını diliyorum. Bu konuda, Büyükşehir Belediyemize de yönlendirme yapacağımıza inanıyorum.

Arkadaşlarımız dile getirdiler ben de dile getireceğim, Konya Büyükşehir Belediyesi mevcut tramvaylarının yenilenme işini...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturum Başkanlığına Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Evet...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Bitiriyorum.

BAŞKAN – Yok, yok, buyurun, Sayıştayla ilgili değerlendirmelerinizi de alayım ben sizin.

Süre vereceğim, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – ...tramvay alımını Çek firmasına sipariş etti Sayın Bakanım.

Yani, kendi sanayimizin bunu yapma imkânı varken, ben inanıyorum ki -Konya'da makine sanayisi çok gelişmiş durumda- eğer Hükümetiniz bu anlamda gerekli yönlendirme, teşvik verse bizim sanayicimiz bunun üstesinden gelir. Hatta, Demiryollarımızın fabrikaları var, malum... Yani sadece vagon üretmekle kalmayalım, artık tramvay üretelim. Bütün büyükşehirlerimizde raylı sistem yatırımları başladı. Tabii, bir yandan cari açık sorunundan bahsederken bir yandan da bunları dışarı yaptırmaya, cari açığa katkıda bulunmaya devam ediyoruz, bu açıdan da çelişki.

Ben teşekkür ediyorum, bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Sayıştayla ilgili değerlendirmelerinizi de alalım, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Ona ayrı gireyim, notlarım var.

BAŞKAN – Yok, yok, süre verdim.

Buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Pardon Sayın Başkan, Sayıştay saati açacağız.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Mahsus yapıyor, Sayıştaya saat açmak istemiyor, onun için veriyor.

BAŞKAN – Peki o zaman, peki.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Ben de ayrı değerlendireceğim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Badak buyurun lütfen.

SADIK BADAK (Antalya) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, çok değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; sözlerime başlarken sizleri saygıyla selamlıyorum.

Son yıllarda Anadolu'muzda, ülkemizde çok geniş bir medeniyet hamlesini gözle görülür şekilde başlatan Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesini müzakere etmekteyiz.

Öncelikle, kara yollarında meydana getirilen iyileştirme, yöresel ürünlerin ülke ticaretine katılmasında büyük bir rol oynamaktadır. Bu da, geri kalmış yörelerimizin kalkınmasına büyük oranda katkı yapmakta, bununla beraber sanayiden ticarete, tarımdan turizme ülke insanlarına yeni iş imkânları, yeni fırsatlar sunmakta.

Burada, özellikle, 11.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrası'nın başarısından bahsetmek istiyorum. 5-7 Eylül tarihlerinde Bakanlığınızca organize edilen bu şûranın sonuçları son derece etkileyici. Özellikle, demir yolları ve millî hava yolu sanayisi konusundaki vizyon, ülkemizin 21'inci yüz yılda önünü açacak yeni bir kanal meydana getirecektir. Demir yolları sanayisinin millî bakımdan geliştirilmesi sadece ülkemizdeki demir yollarının yapılması ve geliştirilmesi açısından değil, bizim ülkemiz dünyada hızlı treni kullanan 8'inci ülke olmakla beraber, orta uzun vadede 10'uncu, 12'nci, 14'üncü ülkelere yapılacak yatırımlarda söz sahibi olabilmek bakımından da Türkiye'ye önemli fırsatlar sunacağını düşünüyorum. Bu çerçevede, yöresel bir millî uçak gerçekleştirilmesi konusundaki vizyon ve gayretleri de son derece heyecanla takip ettiğimizi ve desteklediğimizi, halkımızın bundan büyük bir mutluluk duyduğunu ifade etmek isterim. Konunun uzmanı arkadaşlarımızdan iştiştik, hava yolunun, özellikle uçak sanayisinin geldiği ülkede 500 bine yakın nitelikli iş gücü

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 36

oluşturduğunu, bunun çarpan çoğaltanıyla beraber ülkede yüksek, önemli bir refah artışına yol açtığını ifade etmişlerdi. Bu bakımdan, bu gayretlerinize teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, birkaç noktayı dikkatlerinize çekmek isterim. Yine, şûranın sonuçlarında “Denizciliğin Geliştirilmesi” başlığında, tekne yapım ve çekek yeri konularında yeni modellerin üzerinde durulacağı, geliştirileceği bahsediliyor. Şu anda, sizin sunumuzda 8 tekne ve çekek yapım yerinin kooperatifler kanalıyla yapılmakta olduğu, devam etmekte olduğu ifade ediliyor. Burada yer almıyor ama Antalya Manavgat bölgesinde de son derece modern, 400 dekarlık, tam Akdeniz’e hâkim bir yerde bir hazırlık yapılmakta olduğunu görüyoruz. Bu konuda yeni model bakımından bir hususun, ihtisas organize sanayi bölgelerinin bir model olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususunu dikkatlerinize sunmak isterim.

Organize sanayi bölgeleri, ülkemizin son yıllarda dünyaya örnek olarak gelişmiş bölgeleridir. Sadece sanayi tesisleri açısından, sanayi tesislerinin verimliliği açısından değil, çevre planlarının ve peyzaj uygulamalarının getirdiği örneklik bakımından da çevre ülkeler tarafından taklit edilmekte.

Kooperatif modellerinin... Tabii ki, bugüne kadar kooperatiflerle geldik. Fakat, sürdürülebilir olmak bakımından bazı tereddütlere yol açtığı görülüyor. Tekne ve çekek yeri imalatları tehlike sınıfı yüksek işler kapsamında. Bu itibarla, içerisinde kamunun da hani yönlendirici bir moral ortak, bir yönetici olarak bulunduğu ihtisas organize sanayi bölgesi modelinin bu tekne ve çekek yeri yapım yerlerine uyarlanması konusunda bir çaba gösterilebileceğine inanıyorum. Bürokrat arkadaşlarımızın bu konuda gerekli deneyimleri zaten vardır.

Sayın Bakanım, yüksek hızlı tren konusunda şehrimizin, Antalya'nın, hem Eskişehir-Antalya hem Kayseri-Konya Antalya projelerini bitirdiniz. Bu konuda Bakanlığınıza teşekkür ediyorum fakat şehrimizin girişinde yaşanan iki problem var. Bunu nazarı dikkatinize sunmak istiyorum: Şehirlerarası planlar geldi, şehrin sınırlarına, mücavir alana dayandı. Bizim şehrimizin, otuz yıldır büyükşehir belediyelerinin yaptığı imar planlarında giderek bozulan bir plan yapısı var. Şehrin temel altyapıları, valilik binası, büyükşehir belediyesi, otogar, bir kent meydanı gibi, şehrin orasına burasına, birbirinden uzak, farklı yerlere dağılmış durumda. Şehirde insanımızın günlük hayatı büyük bir eziyet içerisinde, mutsuzluk içerisinde geçiyor. Buna bir de yüksek hızlı tren, yeni, uygun olmayan bir yaklaşımla, bir planlamayla katkıda bulunacak gibi görünüyor. Konya-Antalya girişi, Serik Gebiz noktasından kuzeye, organize sanayiye çıkarılıp kulağı tersten de göstermenin ötesinde bir yaklaşımla hiç işletmecilik mantığına da uymayan, âdeta, müşteriye “Gelme, beni görme.” diyen bir yaklaşımla planlanmış. Bunun düzeltileceğini ümit ediyorum, değerli bürokratlarımızca, ilgili uzmanlarımızca.

Bir başka problem de, Eskişehir-Antalya girişinin limana ulaştığı noktada belediyelerin inşaat ruhsatı verdiğini görüyoruz. Planlamayı yapanlar bunları görmedi mi, duymadı mı, takip etmedi mi bilemiyoruz. Burada nasıl bir kamu yararı, kamu zararı çıkar, bunun sonuçları ne olur, onu da bilmiyoruz fakat özellikle yatırımı engelleyecek olması bakımından, bu açıdan konunun incelenmesi gerektiği kanaatindeyim.

Değerli Bakanım, bizim doğu bölgelerimizin, doğu ilçelerimizin yollarını arkadaşlarımız da ifade ediyor, muhalefet sözcüsü arkadaşlarımız da Konya-Alanya, Konya-Antalya yollarından bahsettiler. Ben -artık zamanının geldiğine inandığım- Kaş bölgesinin yollarına Bakanlığımızın bir el atmasını talep ediyorum, rica ediyorum.

BAŞKAN – Antalya-Isparta'ya yok mu?

SADIK BADAĞ (Antalya) - Bu konuda, Elmalı-Kaş yolları son derece geri kalmış, Türkiye'nin bugünkü gelişmiş şartlarına uymayan bir görünümde. Bunlar devlet yolu standardında fakat çok geri kalmış vaziyette. Özellikle, Elmalı-Sütleğen-Kalkan yolu, Ovagelemiş bölgesinde, aşağı yukarı 50 bin dekarlık nitelikli tarım yapılan araziler var, sulak araziler. Buralardan kamyonlar ve tırlar her gün Orta Anadolu'ya yaş meyve sebze çekiyorlar, âdeta köy yolları gibi kaldı. Bu yolun bir devlet yolu standardına getirilmesi, bunun projesinin programa alınmasını, yine, Elmalı-Gömbe-Kasaba-Kaş yani ilçeyi ilçeye bağlayan yolun da devlet yolu statüsüne getirilmesini önemle talep ediyorum.

Bir son talebim de... Çok teşekkür ediyorum, Taşagıl-Beyşehir-Konya yolu hızla devam ediyor, son ihalesi de yapıldı, tünel inşaatı başladı. Burada Beydiğin noktası var, Taşagıl-Beyşehir arasında Beydiğin noktası. Beydiğin'le Manavgat arasında 23 kilometrelik yol, devlet yolu standardında, yöresel bir teşkilatımız tarafından yapıldı. Yol yapıldı bitti; şevleri, geçişleri, sanat yapıları, hepsi bitti, hizmete açık fakat kara yolları kapsamına alınıp asfaltlanması icap ediyor. Böylece, Beyşehir-Manavgat il yolu olacak. Yol bitti, tamamen kara yolları kapsamına alınması... Bu konuda başvuru yapıldı dört ay önce, Karayolları Genel Müdürlüğümüze geldi. Bu konudaki iradenizi talep ediyorum.

Bakanlık bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Badak, teşekkür ediyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Altını çiziyorum, Sayın Badak'ın söylediğinin altını çiziyorum.

BAŞKAN – Sayın Seçer, buyurun efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Antalya dayanışması...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yok, dayanışma değil, durumu söyledim. Ben üstüne ne söyleyeyim işte yani.

İsteyenin bir yüzü kara, gerisini sen...

BAŞKAN – Efendim, isteme sırası Sayın Seçer'de.

Buyurun Sayın Seçer.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

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

Sayın Bakan, on bir yıldır görevdesiniz. Sanıyorum, başladığı yerde olan bir başka bakan arkadaşımız yok. Demek ki Sayın Başbakan sizden ziyadesiyle memnun. Yaptığınız çalışmalardan Sayın Başbakan...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 37

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Siz memnun değil misiniz?
VAHAP SEÇER (Mersin) – Şimdi onları tartışacağız. Memnun olduğumuz noktalar da var elbet, eleştireceğimiz noktalar da var.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Ben gerekenleri söyledim Sayın Bakan, benim fikrimi merak ediyorsanız. Efendim, siz yoktunuz, söyledim fikirlerimi.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Özellikle kara yolları yatırımı konusunda -sunumda da rakamları verdiniz- otoyol yatırımları, bölünmüş yol yatırımları; yeni havaalanı terminal tesisleri, hava yolu taşımacılığında; demir yolu taşımacılığında 1.724 kilometre gibi, sizce önemli bir rakam; deniz taşımacılığında sınıfta kalmışız gibi görünüyor. Bakıyorum, yük taşımacılığının yüzde 90'ı hâlâ kara yoluyla, çok küçük bir kısmı, yüzde 3-5 gibi bir kısmı deniz yolu taşımacılığı. Yolcu taşımacılığı, yine, kara yolu yüzde 95 gibi, çok önemli rakamlar. Oysaki koşullar son derece elverişli, üç tarafımız denizlerle çevrili, 8 bin kilometre gibi bir deniz sınırına sahip bir ülkemiz.

Şimdi, şunu tespit etmek lazım: Bu yatırımlar saygın yatırımlar ama Bakanlığınız önemli bir bütçeye sahip. 2014, öngörülen bütçenin yaklaşık olarak yüzde 5'i civarında bir bütçeniz var, toplam 22 milyar TL civarında; Karayolları, Ulaştırma Bakanlığı vesaire bağlı kuruluşlar. Peki, gelecek on yıllar projeksiyonuna baktığınız zaman, örneğin Türkiye, bu yaptığınız yatırımlarla, on bir yıldır, "on bir yıl" diyorum, çok anlam yüklüyorum, uzun bir süre olduğu için, yaptığınız yatırımlar gelecek on yıllarda, özellikle toplu taşımacılık alanında birçok problemi çünkü bizim... Bakınız, niçin "toplular taşımacılık" diyorum? Türkiye'nin araç sayısının gelişmişlik açısından, kriterler açısından önem arz ettiğini biliyorum. Bölünmüş yollar, duble yollar, otoyollar, sıcak asfalt, daha modern tesisler elbette gelişmişlik kriterleridir ama Türkiye'nin en büyük sorunlarından bir tanesinin ekonomik anlamda, cari açık olduğunu hepimiz biliyoruz. Peki, cari açığa sebebiyet veren en büyük sorunun da enerji ithalatımız olduğunu da biliyoruz değil mi? Şimdi, bu anlamda "Geleceğe dair projeksiyonumuz tam anlamıyla hayata geçirildi, bu süreç içerisinde de önemli yatırımlar yapıldı, kimse endişe duymasın. Bunun semeresini gelecek günlerde göreceğiz." diyebiliyor musunuz?

Sürekli tadilat, yeni yol yapımları gerçekten benim ilgimi çekiyor. Benim seçim bölgem Mersin, zaman zaman kara yoluyla seyahat ediyorum. Bu yol hattında tadilatın, tamiratın bittiğine rastlamadım. Mutlaka, sürekli, bir taraftan yapılıyor, bir taraftan yol tekrar bozuluyor, tekrar yapılıyor. Bunun temel sebebi nedir? Mutlaka, eğer bir yol ekonomik ömründen önce aşınıyorsa, burada ya bir teknik hata vardır, yapım hatası vardır ya da kara yolları üzerinde seyahat eden, özellikle yük taşıtları istiap haddini aşılıyor ve gerekli, yeterli denetimler yapılamıyordur. Bu da sizin sorumluluğunuzda. Bunun nedenini sizden öğrenmek istiyorum.

Sayın Bakan, özellikle, haklı olarak, sizin dünya görüşünüze yakın sermaye gruplarının, geçmişten dolayı bazı şikâyetleri var. Özellikle, 28 Şubat sürecinde fişlendiklerini, o süreçte devlet ihalelerine sokulmadıklarını, hatta, devletin bazı kurumlarının sürekli onları yıpratmak için üzerlerine gittiklerini, Türkiye'de bir köle muamelesi gördüklerinden haklı olarak şikâyet ederlerdi ama şimdi, sizlere müteahhitlek hizmeti veren firmalara, dünya görüşü ne olursa olsun, kırmızı, beyaz, yeşil, hangi renkten olursa olsun, aynı muameleyi yaptığınızı söyleyebilir misiniz? Ödemelerde adaletli davrandığınızı söyleyebilir misiniz? Bu insanlara iş verirken adaletli davrandığınızı söyleyebilir misiniz?

Mersin önemli bir lojistik bölge. Sizin de geçtiğimiz yıllarda yaptığınız değerlendirmelerde "Mersin jeostratejik açıdan çok önemli bir bölgede ve Mersin'in dinamikleri lojistik üs olmayı hak ediyor. Dolayısıyla bu anlamda buraya önemli yatırımlar yapılacak. Bunun sözünü veriyorum." demiştiniz ya da bazı sözler vermişsiniz. Gerçekten de orada önemli projeler var. Nedir? Uluslararası havaalanı projesi. Proje 2011'in 15 Aralığında ihale edildi, yap-işlet-devret modeliyle 357 milyon 71 bin avro gibi bir rakama ve dokuz yıl on ay işletim süresiyle. Bu büyük bir proje. Bölgede olduğu için de son derece önemsiyorum ve bu saygın hizmete de saygı duyuyorum ancak birtakım sıkıntılar yaşanıyor. Yer teslimi geç yapıldı. Orada 8 bin metrekare alan, sanıyorum 5 bin metrekaresinde istismak çalışmaları oldu. Çok da muazzam bir rakam 140 trilyon gibi ya da milyon gibi bir rakam ödendi. Hangi aşamada? Bu keşif bedeliyle bu yatırım bitecek mi yoksa tekrar revize rakamlar mı karşımıza gelecek? İlk belirlenen sürede bitmeyeceği aşikâr, kesin. Bu süre şu anda somut olarak hangi tarihtir? Bunların sizlerden bilgisini almak istiyorum.

Yine bölgede Akdeniz Sahil Yolu Projesi var. Bakın, o proje 2003 yılında başlıyor, 2008'de bitecek, bitmiyor, 2010'a sarkıyor, 2010'da bitmiyor, 2012, bugün 2013'teyiz. 387 milyon TL keşif bedeliyle başlıyor. Bugün 1,7 milyar TL'ye kadar bu yatırımın maliyetinin çıktığını biliyorum. 1,7 milyarlar da kalacak mı, tekrar revize rakamlar mı karşımıza gelecek ve bu projenin ne zaman sonuçlanacak?

Mersin, aslında Muğla'dan başlayıp ta Hakkâri'den çıkan D-400 karayolu var. Mersin-Tarsus arası bir fascia. Orada sağlı sollu önemli tesisler var, sanayi tesisleri var, ticari tesisler var. Artık o yol tıkanmış durumda, işleyemez durumda. İvedi bir projeye ihtiyaç var, genişletilme çalışmasına ihtiyaç var ama yapılan herhangi bir iş yok şu ana kadar.

Taşımacılık sektörünün, karayolu taşımacılığı sektörünün, özellikle kamyoncu esnafının temel sorunlarından biri C2 belgeli araçlar haksız rekabete sebep olacak şekilde ticari faaliyetlerini, taşımacılık faaliyetlerini sürdürüyorlar. Biliyorsunuz, bunlar, C2 belgeliler yurt dışına taşımacılık yapan araçlar. K1 belgeliler yurt içinde taşımacılık yapıyor ama onlar yurt dışından, bizim Türkiye'deki akaryakıt fiyatlarına göre çok daha ucuz seviyede akaryakıt getirerek haksız rekabete sebebiyet veriyorlar. Bu konuda yetersiz denetim yapıldı. Şikâyetler var, sizlere iletiyorum.

Karayolu esnafı, kara yolu taşımacılığı yapan şoför esnafının şikâyetlerini bir kez daha dile getirmek istiyorum. Bu şikâyetlerin bazıları sizin alanınıza giriyor, bazıları farklı bakanlıkların ama gerçekten çok önemli sorunlar yaşadıklarını biliyoruz. Belki de sektörler içerisinde kazancı en helal sektör şoförlük sektörü. Bu insanların vergi yükü son derece yüksek...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Seçer, buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 38

VAHAP SEÇER (Mersin) – Sigorta indirimi olabilir, birtakım tedbirler alınabilir. Nasıl deniz yolu taşımacılığında, hava yolu taşımacılığında, akaryakıtta ÖTV indirimi yapıyorsanız, kara yolu taşımacılığında da bir miktar iyileştirme yapılabilir diye düşünüyorum. Nakliye ücretlerine standart getirilebilir, bu konuda bir çalışma yapılabilir. Burada da haksız rekabet var.

Kaçak akaryakıt, özellikle Suriye sorunundan bu yana, yani bölgemizde özellikle Akdeniz, Suriye'ye sınır illerde sınır kevgire döndükten bu yana muazzam miktarda kaçak akaryakıt var. Bu akaryakıtları bazı şoför esnafı kullanıyor, bazı şoför esnafı da kaçak olmayan akaryakıtı kullanıyor. Burada farklı maliyetler ortaya çıkardığı için haksız rekabet oluyor. Bunu da dikkatinize sunuyorum.

Bakınız, benden önceki konuşmacı arkadaşlar da 3'üncü köprü meselesine değindi. Aslında belki bu konuda yersiz bir tartışma gibi görülebilir ama temelde Türk toplumunun evvel eski bu anlamda önemli sıkıntıları olmuş ve bu ülkede sizin Hükümetiniz, bir başka hükümet, A görüş, B görüş, sağ-sol, gerçekten Türk toplumunu travmaya sokacak kadar ilginç kararlar almış. Örneğin, ben, birçok Alevi mahallesinde ilköğretim okullarının isminin Yavuz Sultan Selim olduğunu biliyorum, mahalle halkının karşı olmasına rağmen. Bir Mustafa Muğlalı meselesi vardır. 33 köylüyü kurşuna dizen bu komutanın ismi Van'da bir kışlaya verilmiştir. Doğru bir kararla bunun ismi kaldırılmıştır. Bu da sizin döneminizde olmuştur. Ancak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Ama kendileri de o ismi o zaman koydu.

BAŞKAN – Sayın Seçer, lütfen toparlayın.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Ancak ne yazık ki...

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Sizin döneminizde konu o isim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Değil. Bir daha bakın.

BAŞKAN – Sayın Serindağ, serin olalım lütfen.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Ancak, ne yazık ki toplumun karşı çıkmasına rağmen, birtakım inanç gruplarının ya da bir inanç grubunun rencide olmasına rağmen, kendini incinmiş hissetmesine rağmen siz bir cümle kullandınız. Sizin isminiz de Binali. Sizin memleketiniz itibarıyla da bu inanç grubunun hangi sıkıntılardan geçtiğini, hangi sıkıntıları yaşadığını -on yıllardır, yüz yıllardır- bilen bir insansınız. Dediniz ki: "Alevi katliamı bir efsanedir. Gerçekle alakası yoktur." Bence bu işi tarihçilere bırakacak daha doğru olmaz mı Sayın Bakan?

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Seçer.

Sayın Şahin, buyurun.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Başkanım, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, çok değerli Ulaştırma Bakanlığımızın bürokratları ve sayın basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum, hayırlı akşamlar diliyorum.

Sayın Bakanım, Bakanlıkta başarıyla dolu on bir yılınızı doldurdunuz. Tabii, bundan on bir buçuk yıl öncesine hafızamı zorluyorum. O zaman Genel Başkanımız, seçime de giremeyen Genel Başkanımız, iktidar olduğumuzda seçime girerken, hükümet olduğumuzda yapacağımız çalışmalarını açıklarken ülkemize 15 bin kilometre duble yol kazandıracağını açıklamıştı. İnanın -hani imkân dâhilinde olan şeylere hayal kurarız- o zaman biz hayal dahi kuramamıştık ya böyle bir şey olabilir mi diye. Çünkü neden? Bir alt geçidin, bir üst geçidin dahi iki buçuk-üç yıl sürdüğü, bir yol çalışmasının üç yıl, beş yıl, on yıl sürdüğü, bir türlü bitirilemediği günleri görmüştü vatandaşlarımız. Hakikaten hafsalamız almamıştı bu olur mu böyle diye. Ama çok şükür ki 3 Kasım 2002 seçimlerinden sonra, Sayın Genel Başkanımız milletvekili olamamıştı ama o dönem Başbakanımız sizi Ulaştırma Bakanı olarak görevlendirdiğinde siz ve ekibiniz, yeşil makinelerle Devlet Su İşlerinin makinelerini, turuncu makinelerle Karayollarının makinelerini, sarı makinelerle de Köy Hizmetlerinin makinelerini yollara çıkarttınız, diğer kamu kuruluşlarının makinelerini de, dozerleri, greyderleri, vinçleri. Birden bir hamle başladı, bir şeyler olmaya başladı. Mevcut yolların yanında topraklar kazılmaya başladı, kayalar bölünmeye, parçalanmaya başladı. Bir şeyler olacak diye inanmaya ve görmeye başladık.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ne istiyorsan söyle artık Hüseyin.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Söyleyeceğim. Yok, ben bir şey istemiyorum; Sayın Bakanım zaten çok fazlasıyla ekibiyle beraber yaptılar.

İnanın, o günlerden bugünlere geldik. Şimdi ben muhalefet partisi milletvekili arkadaşlarımın dahi bizim yolumuzu -işte ilçemin mutlaka hepimizin bir ilçesi, beldesi, köyü var- da acilen yapınız dediğini ve sizden bunu beklediğini görüyorum. Bu, beni ziyadesiyle memnun ediyor. O gün biz vatandaştık, hepimiz vatandaşız...

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Şahin, Bakan yapmayacak da kimden isteyeceksiniz?

BAŞKAN – Sayın Çam, size söz vereceğim.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Ya, yapacak tabii ama bunun yapılabilir olduğunu, Hükümetimiz tarafından inandırılabilir olduğunu görmek bizi ziyadesiyle memnun ediyor. Başta Sayın Başbakanımıza ve Sayın Bakanım, size ve ekibinize çok müteşekkür olduğumuzu ifade ediyorum. Ülkemizi 15 bin kilometre hedefinin de üstünde duble yola kavuşturdu. Bu duble yolların da şu anda standartlarını yükseltiyorsunuz. Tabii, bunun birçok faydaları var; ekonomik faydaları var, çevreye faydaları var, zaman tasarrufu var, yakıt tasarrufu var, sağlığa faydaları var. Bunu hep beraber yaşıyoruz ve görüyoruz, görmeye de devam edeceğiz. Şimdi 2'nci 15 bin kilometre duble yol programına başladınız. İnşallah, 2023'te ülkemizi 36 bin kilometrenin üzerinde duble yola kavuşturmuş olacaksınız. Ülkemizin insanı bunu sizden, Hükümetimizden, AK PARTİ'liler olarak bizden bekliyor ve inanıyor, istiyor, talep ediyor. Bu konudaki tasarruflarınızı da öncelik olarak trafiği yoğun olan, ekonomisi yoğun olan bölgelere vererek ülkemizin 780 bin kilometre sathına yaydığınıza

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 39

da müşahede ediyoruz, görüyoruz. İnşallah, bu çalışmalarınızın ülkemiz ekonomisine de bereket olarak döndüğünü ki ülkemiz ekonomisi aldığımız günden bu tarafa 3 katından fazla büyüttüğümüzü, ve Ulaştırma Bakanlığımızın yol ve diğer taşımacılık sektörüne verdiği destekten dolayı katkısının çok büyük olduğunu burada ifade etmek istiyorum. Çünkü, ulaştırın ulaşım başta insanı ulaştırır, eşyayı ulaştırır, her türlü şeyi ulaştırır ve ekonomik bir değer olarak da ülke ekonomisine katkı sunar.

Sayın Bakanım, hizmetlerinizde büyük aşk ve şevkle çalıştığınızı biliyoruz ve sizi takdirle, hayranlıkla izliyoruz. İnanın, Türkiye'mizde yaşayan 76 milyon insanımız da bu cihette, bu görüştedir. Seçim bölgeniz olan İzmir'de de İzmirli hemşehrileriniz de bu görüştedir, bunu bilmenizi arzu ediyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne demek yani İzmir'den mi aday olacak, onu mu söylemek istiyorsun?

BAŞKAN – Sayın Çam, lütfen müdahale etmeyin.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Çünkü, görüştüğümüz, gittiğimiz, temasta bulunduğumuz bütün insanımız bunu aynen böyle söylüyor.

Sayın Bakanım, Bursa'mıza da çok hizmet ettiniz.

BAŞKAN – Sayın Şahin, biraz toparlar mısınız, dağıldı konu.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Zamanım var daha Başkanım.

200 kilometre duble yolumuz vardı, 250 kilometre daha bize duble yol yaptınız. Doğuda Bozüyük üzerinden Ankara'ya; yine Bozüyük üzerinden Antalya'ya, güneydoğuya duble yollarla bağlandık; batıda İstanbul'a duble yolla bağlandık. Yine Mudanya yolunuzu 22 kilometre yaparak Bursa'nın sayfiyesi olan Mudanya'ya 3 gidiş 3 geliş yolla bizi duble yola bağladınız. Güneybatıda İzmir'e artık duble yolla gidiyoruz Karacabey üzerinden, ki İzmir'e işim gereği çok sık giderdim, 6 saat, 7 saat süren seyahatimiz, otomobil yolculuğumuz vardı. Bir kamyonun arkasına takıldığımızda sadece kamyonun arkasında saatlerce gittiğimizi ve o egzoz gazını yuttuğumuzu unutmadık. Bizi bundan kurtardınız, yine müteşekkirim Sayın Bakanım.

Bursa'mızda da çevre yolu otoyolu vardı orada 1990'lı yılların ortasında başlamıştı, 64 kilometrelik çevre yolunu bitirdiniz ve hizmete açtınız. Çok yakın zamanda Samanlı bağlantısı da bitecek, daha da aktif hâle gelip kullanmaya başlayacağız otoyolumuzu. Bu konudaki hemşehrilerimizin de size teşekkürlerini iletiyorum. Oylat turizm yolunun iyileştirilmesini yapıyorsunuz şu anda; çok kaliteli, niteliği yüksek bir yolla kaplıcalara sıhhat bulmaya giden hemşehrilerimize, vatandaşlarımıza da güzel bir yol hediye edeceksiniz.

Çok yolumuz var, Doğançlı Barajı'na kadar olan yolu duble yapıyorsunuz, üzerinden Keles ve Orhaneli'ye giden yolun niteliğini yükseltiyorsunuz. Yine aynı şekilde İnegöl-Yenişehir arası yolu yepyeni bir yol yapıyorsunuz. Bursa Yenişehir havaalanı yolunu duble yaptınız, Yenişehir'den Bilecik'e kadar duble yol çalışmaları devam ediyor, Yenişehir-İznik arası devam ediyor. Bursa bir yol ağı, her tarafı duble olmuş şekilde sizin ve ekibinizin gayretleriyle kavuşmuş durumda; hemşehrilerimiz hakikaten müteşekkirdir.

Yine İstanbul da olsa tüm Türkiye'yi ilgilendiren 3'üncü köprüde almış olduğumuz hızdan dolayı, 3'üncü havaalanını bütün engellemelere rağmen cesaretle üzerine gidip temelini atıp başlatmış olduğunuzdan dolayı yine teşekkür ediyoruz.

Yine, belki de ülkemizin tarihinde çok büyük değişiklikler yapacak dev bir proje var; Kanal İstanbul. Bunun gelecekte gelecek nesillere neler kazandıracığını hepimiz göreceğiz. İnşallah, bunu da başarıyla bitirip başarıyla sonlandırarak hem boğazı taşıma trafiğinden hem de o tarihî dokuyu bu taşımacılığın vermiş olduğu zararlardan kurtaracağınızdan eminiz.

Ayrıca, bu yolları yaparken yolların kenarlarına düzenlemiş olduğunuz peyzaj çalışmaları da görselliğe vermiş olduğunuz ve çevreye göstermiş olduğunuz duyarlılıktan kaynaklanmaktadır.

Sayın Bakanım, Mustafa Kalaycı Ağabeyim yerli tramvay üretimiyle ilgili bir istekte, talepte bulundu. Ben buradan bütün Komisyon üyesi arkadaşlarımızı ve sizin görevlendireceğiniz ekibinizi güzel Bursa'mıza davet ediyorum. Bir özel firma -özel sektörümüz- ilk yerli tramvayı üretti "İpek Yolu" adı altında. Şu anda Bursa'da T1 hattında çalışmakta. Hep beraber burayı inceleyip büyükşehir belediyemizin ve başkanımızın desteğiyle de neler yapıldığını ve ülkemiz insanının neler üretebileceğini orada müşahede edip izleme fırsatı bulabiliriz.

Yalnız, Sayın Bakanım, tren yoluna da kavuşuyoruz. Bursa-Yenişehir arası çalışmalar devam ediyor. Yenişehir-Bilecik arasını çok yakın zamanda ihale edeceksiniz. Bursa ulaşımında deniz yolunda, kara yolunda, demir yoluna da inşallah sizin desteklerinizle kavuştuktan sonra bir eksiğimiz kalıyor. 2000 yılında biten Yenişehir Havaalanı 2 milyon 500 bin yolcu kapasitesine sahip olmasına rağmen 2012 yılında, sizin verdiğiniz rakamlara göre söylüyorum, 79.756 yolcu taşımış. Nedense bu konuda bir türlü eksiğimizi tamamlamıyoruz ve bütün Bursalı hemşehrilerimiz bize "Bursa neden bir destinasyon olarak uçuş ağının içerisinde gerekli ilgiyi görmüyor?" diye soruyor. Burada açıkça söylüyorum: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın gölgesinde mi kalıyoruz, çeşitli engellemeler mi var? Daha önceden uçuşlar vardı Trabzon'a, Diyarbakır'a, Erzurum'a, uçaklar dolu gitmesine rağmen seferler iptal edilmişti. Borajet, bir özel şirket, uçuyor ama zaman zaman seferleri iptal ediyorlar, koyuyorlar. Hemşehrilerimizin sizden beklediği insanlarımızı karadan ulaştırıyorsunuz, demir yolundan ulaştırıyorsunuz, deniz yolundan ulaştırıyorsunuz, Bursalı hemşehrilerimizi de hava yolundan Türkiye'mizin her yerine, doğusuna, batısına, kuzeyine, güneyine ve yurt dışına da ulaştırarak desteği bize vermenizi istirham ediyoruz.

Ben Bakanlığımızın 2014 bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Özellikle tüm kadrolarınıza bizlere vatandaşlarımızın getirdiği sorunlarda çözüm ürettiklerinden dolayı hepsine müteşekkirdiğimizi ifade ediyor, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Şahin.

Sayın Sarı, buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 40

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ciddi bir bütçe kullanıyorsunuz ve en önemli yatırımcı bakanlıksınız. Bu sene 21 milyar -yanlış hatırlamıyorsam- 22 milyar civarında bütçe vereceğiz size. Çok da işler yapıyorsunuz, çok farklı alanlarda işler yapıyorsunuz, altyapı yatırımları yapıyorsunuz. Fakat bu yatırımları yaparken belirli bir çerçeve içinde ve belirli kurallara uygun biçimde, belirli stratejiler çerçevesinde yürütülmüş olması esastır.

Şimdi, ben konuşmamı 3 başlık altında toparlamayı düşünüyorum.

Birincisi, bu yapılan yatırımlar mevcut olan yasalara göre ve kanun hükümlerine uygun bir şekilde yapılmış mıdır, yapılmamış mıdır? Bir bunu değerlendirmek istiyorum.

İkincisi, bunun bir stratejisi var mıdır? Siz sunuşunuzda da anlattınız, belli stratejilerden söz ettiniz ama radikal olarak Türkiye'nin ulaşım politikalarına müdahale edebilecek bir strateji midir bu? Bunu değerlendirmek istiyorum.

Bir de bu ne kadar sürdürülebilirdir? Yani bu yatırımları yaparken ne kadar çevreyle dost, çevreyle ne kadar uyumlu bir ilişki içine girmiş olduğunuzu da değerlendirmek istiyorum.

Şimdi, Sayın Bakanım, sunuşunuzda da belirttiniz, özellikle Karayolları Genel Müdürlüğünden bahsederken, Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinin aslında bizim vermiş olduğumuz ödeneğin çok üzerinde ödeneklerle bitirildiğini, geçmiş yıllardan da örnek verdiniz ve konuşmanızın tonundan ve anlatış biçiminizden anlıyorum ki bu sene de yine tahsis edilmiş olan ödeneklerin üzerinde bir harcama yapılacak.

Şimdi, sosyal demokrat bir parti olarak bu tür harcamaları olumlu karşılız yani devletin altyapı harcamalarında ciddi şekilde bulunuyor olmasını, özel sektörün gitmediği yerlerde harcama yapıyor olmasını ekonominin üretkenliğine bir katkı olarak algılız fakat burası bir hukuk devleti ve hukuk devleti olduğu için de mevcut yasalara ve mevzuata uygun biçimde bu harcamaların yapılıyor olması gerekir. Dolayısıyla her ne kadar pratik yaşamın içinde ve iş yaşamının içinde bazen daha esnek davranmak gerekebilirse de hukukun temel ilkelerinin ihlal edilmemiş olması gerekir. Örneğin, bütçe açısından bütçenin şeffaflığı, hesap verilebilirliği ve öngörülebilirliği ilkelerinin doğru biçimde uygulanabiliyor olması gerekir. Ama bu tür uygulamalar ve bu tür yaklaşımların bu öngörülebilirlik, şeffaflık ve gerçeklik gibi en temel bütçe ilkelerine aykırı olduğunu belirtmek isterim.

Esasen Sayıştay da bu konuda ciddi değerlendirmelerde bulunmuş. Biliyorsunuz bu sene bütçenin en önemli konularından biri Sayıştay raporları. Biraz Sayıştay raporlarının gündeminde ve gölgesinde yürüyor bütçe görüşmeleri ama özellikle Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesine ilişkin Sayıştay çok ciddi değerlendirmelerde bulunmuş 2012 yılı kesin hesapla ilgili ve enteresan bir biçimde Bakanlığınız da bunların bir kısmını kabul etmiş. Yani bundan daha önceki bütçe görüşmelerinde diğer bakanlık bütçe görüşmelerinde de Sayıştayın iddia ettiği birtakım, tespit ettiği ve belirttiği birtakım konular vardı ama idare buna birtakım gerekçelerde ve açıklamalarda bulunmuştu. Siz de bazı maddelere ilişkin bu tür açıklamalarda bulunmuşsunuz ama bazılarını da kabul etmişsiniz, "Evet, biz hatalı yaptık." demişsiniz. Dolayısıyla hatalı yaptığınızı kabul etme erdemini gösterdiğiniz için teşekkür etmek isterim. Ama bazı iddialar var ki burada kayıtlara geçmesi açısından mutlaka değerlendirilmesi ve üzerinde durulması gerekiyor.

Mesela Sayıştay diyor ki: "Sayın Bakanım, yatırım programında yer almayan projeler için harcama yapılmıştır."

Şimdi, yatırım programında yer almayan bir proje için harcama yapılamayacağına dair açık bir hüküm bulunduğu hâlde -diğer sayın milletvekili arkadaşlarımız da söyledi sanıyorum- Karayolları Genel Müdürlüğü 2012 sene başı ödeneğinin 3,6 milyar olduğu düşünüldüğünde yaklaşık 1 milyar liralık -ki, bu da bütçesinin yaklaşık olarak yüzde 26'sına denk geliyor- yani yatırım programında öngörülmemiş olan bir proje için bir harcama yapıldığı sonucu ortaya çıkıyor, ki bu kabul edilebilir değildir. Bununla ilgili, tabii, kurum açıklamanız var.

Bir başka nokta Sayın Bakanım, yatırım programında yer alan ve bütçeyle ödenek tahsis edilen projeye dair ödenekler başka işler için kullanılmış. Şimdi, bunun da çok açık bir biçimde ilgili mevzuata ve genel çerçeveye aykırı olduğunu belirtmek gerekir. Hem de bunların rakamları çok yüksek. Ben şimdi sürem içinde ayrıntıya girerek bunları dağıtmak istemem.

"Yol Yapım Dairesine tahsis edilen yatırım ödenekleri yatırım niteliği taşımayan harcamalar için kullanılmıştır." diyor Sayıştay. Yani işte peyzaj gibi, danışmanlık gibi, araç kiralama gibi aslında cari harcama olması gereken bir harcamanın bir yatırım harcaması gibi gözüküp buralarda harcandığını söylüyor.

Mesela Sayıştay yine diyor ki: "Ödeneği toplu verilen asfalt kaplamada yapılacak yolların fiziki standartlarının yükseltilmesi ödeneği global bazda yapılmış ama detaya girilmemiş." Bunu da yine aykırı buluyor.

Şimdi, başka aykırılık unsurları da var. Örneğin "Yatırım programıyla ödenek ve iş bağlantısı kurulmuyor." diyor. Bu özellikle bütçenin etkinliği açısından, kullanılan kalemlerin etkin bir biçimde kullanılabilmesi açısından son derece önemli. Bu ilkenin de ihlal edildiğini söylüyor.

Bence çok önemli bir başka husus Sayın Bakanım, bunu özellikle dikkatlerinize sunmak isterim. Kamu İhale Kanunu'nda bulunan çok açık bir madde var, ödeneği bulunmayan hiçbir iş için ihaleye çıkılamaz hükmü. Yani Kamu İhale Kanunu'nda ödeneği bulunmayan hiçbir iş için ihaleye çıkılamaz diyor. Bu hükme rağmen ödeneği bulunmayan kalemler için ihaleye çıkmışsınız Sayın Bakanım. Bu önemli bir şey.

Yine kamulaştırma ve temyiz davalarına ilişkin değerlendirmeler var, ki bunun doğru olduğunu kabul etmişsiniz.

Yine BİT'in yüklenicilerle ilgili düzenlemeler var. Çok ayrıntılara girmek istemiyorum.

"Teminat mektupları hesabı gerçeği yansıtmıyor." diyor Sayıştay. Bunun açıklamasını da yapmış ve siz de kabul etmişsiniz. 2013'ten itibaren gereği yapılacak diyorsunuz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 41

Yani, dolayısıyla, siz 21 milyarlık bir bütçe kullanıyorsunuz, harcamacı bir kuruluşunuz ve burada ciddi şekilde mevzuata uygun bir harcama yapıyor olmanız gerekir. Bütçe hakkı açısından bu son derece önemlidir. Bütçenin şeffaflığı, öngörülebilirliği ve gerçekçiliği açısından önemlidir ama Bakanlığınızın bütçesinin bu konuda yeterince özenli bir biçimde hazırlanmadığını, yeterince özenli bir uygulamaya konu olmadığını açık biçimde görüyoruz. Hatta bazı ihale yasalarına da aykırılık teşkil ettiğini görüyoruz. Bu, birinci nokta.

İkinci nokta Sayın Bakanım, bir ulaşım stratejisi meselesi. Yani siz bu kadar yatırım yapıyorsunuz. Gerçekten on bir yıldır 183 milyar yatırım yaptığınızı söylediniz. Bu önemli bir altyapı yatırımı. Yani on bir yıla böldüğünüzde neredeyse yılda 15-16 milyarlık yatırım yapıyorsunuz. Fakat on bir yıllık bu büyük bütçenin Türkiye'nin ulaşım politikalarında radikal bir değişimi ve dönüşümü de getiriyor olmasını beklerdik biz.

Şimdi, mesela, Türk ulaşım tarihinin geçmişine gittiğimiz zaman, böyle uygulanan birtakım stratejilerin olduğu dönemler görüyoruz. Örneğin cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok demir yolları stratejisi ağırlığı üzerinden giden bir strateji izlendiğini görüyoruz. Öyle ki mesela 1950 yılına geldiğimiz zaman Sayın Bakanım, sizin sunuşunuzda da başka yerlerde de var, örneğin yük taşımacılığının yüzde 55'ini demir yollarıyla, yolcu taşımacılığının yüzde 42'sinin demir yollarıyla yapıldığını ve onun dışında kara yolları, deniz yolları ve hava yollarının daha gerilerde kaldığını görüyoruz. 50'lerden sonra bir strateji değişikliği olmuş. Tabii ki bu Türkiye'nin dış dünyayla kurduğu ilişkiler açısından, Batı bloğuyla, medeniyetle kurmuş olduğu ilişkiler açısından da önemlidir. Yani orada bir yönelim var. Kara yolu eksenli olarak devam eden, işte demir yollarını ihmal eden, deniz yollarını âdeta yok sayan, hava yolları konusunda ciddi bir gelişimin olmadığı bir iletişim, bir ulaşım stratejisi ve politikası olduğunu görüyoruz. Bunun bizi nereye getirdiği bellidir. Yani gerek trafik kazaları gerek cari işlemler açığı, özellikle enerjide dışa olan bağımlılık gibi birçok açıdan sıkıntılı olduğu açıktır.

Şimdi, sizin Hükümetiniz döneminde ise ben şöyle bir şey görüyorum: Bu tabloyu tersine çevirmek yerine, var olan her şeyi iyileştirmek yani kara yollarını iyileştirmek, demir yollarını iyileştirmek, sayısını artırmak, deniz ulaşımını iyileştirmek ya da hava ulaşımını iyileştirmek ama daha radikal bir strateji yani Türk ulaşım politikasının Türkiye'yi getirmiş olduğu bu noktadan geri çevirmeye yarayacak, işte cari işlemler açığını azaltacak, ekonominin dışa olan bağımlılığını azaltacak, kara yolları ve demir yolları arasındaki ikilemde ya da alternatif ulaşım aksları arasındaki ikilemde bu ilişkiyi tersine çevirecek bir derinliğine stratejinin olmadığını görüyoruz Sayın Bakan. Yani sadece mevcut durumu iyileştirelim, geliştirelim ama burada bir strateji, derinlemesine bir strateji tercihinin olmadığını üzülerek görüyorum.

Üçüncüsü Sayın Bakanım, sürdürülebilirlik.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Sarı, buyurun.

MÜSLİM SARI (İstanbul) - Yaptığınız bütün bu yatırımların sürdürülebilir olması, dolayısıyla çevreyle ve ekoloji dünyasıyla kurduğu ilişkiler açısından çevreye zarar vermeyecek biçimde yapılıyor olması gerekir. Bununla ilgili çok ciddi uluslararası düzenlemeler de var ve bizim hukuk sistemimiz de biliyorsunuz 2000'li yılların başından itibaren çevresel etki düzenlemeleriyle tanıştı ve Türkiye'de yapılacak bütün yatırımların bu ÇED (çevresel etki değerlendirme) raporlarıyla beraber düzenlenmesine ilişkin birtakım değerlendirmeler oldu, hukuk sistemimize girdi, mevzuat olarak kabul edildi. Ama Sayın Bakanım, üzülerek görüyorum ki, özellikle Bakanlığınızın alanına giren -ama sadece sizin değil aynı zamanda Enerji Bakanlığının ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının da görev alanıyla ilgilidir bu- özellikle büyük çaplı projelerin bu ÇED denetiminin dışına çıkarılması gibi genel bir uygulamanın olduğunu görüyoruz. Mesela 3'üncü köprüyle ilgili olarak bu yönetmeliğin dışına çıkarılmasıyla ilgili düzenleme Danıştay tarafından defalarca iptal edilmiş olmasına rağmen, en son Çevre Bakanlığıyla ilgili gelen bir torba yasanın içine yapılan bir düzenlemeyle 1997'den itibaren yatırım programına alınan bütün büyük projelerin ÇED raporları düzenlemesi yükümlülüğünün dışına çıkarılmasını ben büyük bir garabet olarak görüyorum. Yani burada ciddi anlamda bir geriye doğru gidiş olarak değerlendiriyorum. Bu bizim hem 21'inci yüzyıl bakış açımıza uymaz hem çağdaş medeni dünyayla kurmuş olduğumuz ilişkilere uymaz. Ben 3'üncü yani havaalanı, köprü, Gebze-İzmir yolu, HES'ler, enerji projeleri, nükleer santraller, bunların hepsinin bugünkü ÇED raporlarının dışına çıkartılması meselesini kavrayamıyorum, anlayamıyorum. Yani bu aslında siyaset üstü bir durum. Yani bu tek başına iktidar partisi ya da muhalefet partisinin siyasal mülahazalarına konu olamayacak kadar önemli ve derin bir konu. Bence bu konuda biraz hassasiyet göstermeniz gerekir. Yani bunun neden böyle olduğunu anlamakta güçlük çekiyorum.

Bu eleştirilerle beraber bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sarı.

Sayın Çelebi, buyurun lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, Ulaştırma Bakanlığının değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, başta zatıaliniz olmak üzere, özellikle Müsteşar Beye –Müsteşar Bey yok- Karayolları Genel Müdürlüme ve diğer özellikle Devlet Demiryolları Genel Müdürlüme hakikaten, Erzurum Bölge Müdürlüme de şahsınızda hepsine saygılarımı arz ediyorum.

On bir yıldır bu ülkede gerçekten sizler çok iyi hizmet ettiniz, bizler de doya doya bu hizmetin nimetlerinden yararlandık ve hâlen de yararlanmaya devam ediyoruz. Rabb'im, bu hizmetlerin devamını nasip eylesin. Özellikle ulaşımdaki radikal gelişmeyi eğer hakikaten bizler görmüyorsak on bir yıl içerisinde, bizler bunu müşahade edemiyorsak ben tabii arkadaşların, hani doğu ile batı arasındaki sadece gezinti maksadıyla bir gezi yaparlarsa, on bir yıl öncesi, on bir yıl sonrası duble yollarda, bat-çıkılarda ne kadar fark ettiklerini görebileceklerini tahmin ediyorum. Sadece bat-çıkılarda değil, eskiden kara yolları üzerinde köprüler yapılırdı, yıllar alırdı ve aynı şekilde şehir merkezlerinde de öyleydi. Ama inanın, AK PARTİ hükümetleri, özellikle geldikten sonra, iktidarı ele aldıktan sonra bir bakıyorsunuz ki bir köprü, fazla değil, otuz gün

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 42

içerisinde bitmiş. Yani bunun en basit bir örneği Mesa Kuru'da, işte Eskişehir yolunda giderken orada görüyorsunuz. Gerçi bunu Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı yaptı ama bunun yanı sıra kara yollarında gittiğiniz zaman ne kadar hızlı bir şekilde, refüjlerinden tutun, aydınlatmasına kadar kara yollarının dört dörtlük bir şekilde çalıştığını ve hele hele özellikle -ben doğu milletvekiliyim, kendi ilimde bilirim- daha önce sıcak asfalt gelmeden önce inanın iki tane araba yan yana aylarca geçmezdi. O arabalardan şeye gelen taşlar arabaların camına gelirdi ve camların çoğu kırılırdı.

Dolayısıyla ben bunları, bizlere şu anda yaşadığınız için teşekkür ediyorum. Ama en büyük teşekkürüm özellikle Osmanlının rüyası olup da yüz elli üç yıl sonra Sayın Başbakanımız ve ekibinizle birlikte Marmaray'ı bizim hizmetimize, devletimizin hizmetine sunduğunuzdan dolayı hakikaten sizlere müteşekkirim.

Tabii, bunun yanında yine aynı şekilde İstanbul artık bir megakent. Yani dünyadaki metropollerin içerisine giren belki bir çok ülkenin nüfusundan dahi büyük olan çok büyük bir şehir. Buradaki ulaşımın sağlanması konusunda 3'üncü köprü'nün de temelini atılması, tabii bu köprü'nün temelini atılmasından, özellikle bir Ağrılı'nın da bulunması hakikaten bizim açımızdan çok büyük bir gururdur. Ben burada da hem şahsınıza hem de İbrahim Çeçen Bey'in hem Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesine vermiş olduğu katkılarından dolayı ve buradaki 3'üncü köprü'nün yapılışında da vereceği emeklerden dolayı ben kendilerine başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, ben demin de iki teşekkürümü ettim ama özellikle bir üçüncü teşekkürümü daha etmek istiyorum. Ağrı iline yapmış olduğunuz yatırımlardan dolayı bizim, özellikle yıllardır havalimanımız havaalanıydı; küçüktü, gelişemiyordu. Kışın belli bir süreden sonra yaklaşım ışıklarımız olmadığından dolayı uçaklarımız inemiyordu ve biz çoğu zaman Erzurum'a gidiyorduk veya Van'a gidiyorduk. Tabii, Ağrı 560 bin nüfus kitlesine sahip bir il. Biz bu nimetlerden yararlanamadığımız için hep sıkıntılarımız olurdu. Biz bunu geçen sene burada dile getirdik ve geçen sene -ben özellikle Genel Müdürlüme de şahsınızda buradan teşekkür ediyorum- sizin vermiş olduğunuz talimatlar doğrultusunda yaklaşım ışıklarımız iki-üç ay içerisinde Ağrı Havaalanı'mıza geldi, yerleştirildi. Biz şu anda inanın Erzurum uçakları gelip Ağrı ilimize iniyorlar, özellikle kışın. Kışın çoğu zaman sis olduğu zaman böyle bir imkânımız oldu. Ben burada tekrar sizlere müteşekkirim.

Sayın Bakanım, ben demin de arz ettim. Tabii Ağrı 560 bin nüfus kitlesine sahip bir il. Dolayısıyla özellikle Ağrı ilimizin nüfus kitlesinin fazla olması hasebiyle kara yolları bakımından Erzurum iline bağlı ama bir tarafta da Van iline bağlı. Tabii, yazın hiçbir sıkıntımız olmuyor. Biz hakikaten her iki taraftaki bölge müdürlüklerimizle de çok iyi anlaşıyoruz yani arkadaşlar da ellerinden geleni yapıyorlar. Sayın Müsteşarım yeni geldiği için ben tekrar kendilerine teşekkür ediyorum. Bu anlamda, acaba Ağrı ili potansiyel nüfus bakımından bir bölge müdürlüğü olabilir mi? Dolayısıyla 560 bin nüfus kitlesine sahip olan bir ilde bir bölge müdürlüğü kurulabilir mi? Bu konuda eğer bir çalışma, bir talimat verme imkânınız olursa gerçekten çok sevinirim ben.

Yine, demir yolu anlamında, tabii, on bir yıllık süreçte, AK PARTİ'nin özellikle iktidara geldiği bugünden Türkiye'nin dört bir tarafında -demin de sizin bu yayınlamış olduğunuz bütçe 2014 yılı programında vardı- 2002'den bu tarafa kadar yüzde 13'lük bir başarı elde edilmiş, özellikle ulaşım konusunda. Yani kara ağından demir yolu ağına bir geçiş süreci olmuş. Dolayısıyla bizim Ankara'dan Erzurum ili Horasan'a kadar gelen bir demir yolu ağı var. Tabii, Ağrı ilimizi de Erzurum'un Horasan ilçesine kadar bir 160 kilometrelik bir zaman aralığımız kalıyor. Acaba 2014 yılı yatırım programında bu demir yolumuz Ağrı ilimize kadar gelebilir mi?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Oradan Van'a indir ki işlesin. Van'a indirmezsene işlemez, kör kalır. Van'a indir.

BAŞKAN – Buyurun.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Van'ın yanı sıra Mevlüt Ağabey, şöyle arz edeyim: Şimdi, burada iki tane hedef var. Tabii Sayın Bakanımız bunları çok iyi bildiklerinden dolayı. Bir, Horasan'a kadar gelen demir yolunun Ağrı üzerinde İran'a bağlanması. Bizim zaten Ruslar döneminde yapılan bir kamulaştırma var. İşin açıkçası şu anda oradan geçiyor.

İkinci husus ise, özellikle Muş üzerinden gelen bir demir yolu ağı var. Burada da Tatvan'a kadar geliyor. Dolayısıyla acaba Tatvan'a gelen demir yolunun yani Van Gölü'nden karşı tarafa, Van'a kadar tekrar gemilere, vagonlarımızın bindirilip değil de Adilcevaz, Patnos, Erciş üzerinden Van'a bağlanması konusunda... Burası da yaklaşık olarak 220 kilometre yapıyor. Dolayısıyla uzun vadede bana göre eğer bunlar hesaplandığında hem mevcut geçen ilçelerde iyi bir sinerji yaratır. Orada özellikle biz iş adamlarımızla da konuştuğumuz zaman, "Ya kara yolu bize maliyet anlamında çok büyük yük getirdiği için ama eğer demir yolu ağı bu bölgelerden geçerse biz özellikle çimento fabrikaları olmak üzere bu bölgede bunların kurulmasını sağlarız."

Yine, dördüncü -ki eminim bu sizin fizibil çalışmalarınızda vardır- özellikle Türk Hava Yollarının Genel Müdürlüğü ağına olan şeylerde. Şimdi, Doğu Anadolu'da Bitlis'te şu anda havaalanımız yok. Dolayısıyla Bitlis'in nüfusu 337.253. Burada Bitlis'e daha yakın olan bizim Muş'un Bulanık ilçesi var, burada 85 bin nüfus kitlesine sahip. Yine, Malazgirt ilçemiz var, 61 bin nüfus kitlesine sahip. Patnos var 130 bin nüfus kitlesine sahip. Şimdi, bunların totalini aldığımız zaman 628 bin kişiye tekabül ediyor. Bir de artı şu var: Van'ın Erciş ilçesi ile Patnos'un arası 43 kilometre. Dolayısıyla Erciş'in belki 3/2 oranında veya 3/1 oranındaki Patnos'a taraf olan nüfusun çoğu buradaki havaalanını kullanabilir. Eğer sizler, tabii, uygun görürseniz, Patnos'la Malazgirt arasında -ki oranın çoğu da zaten hazine arazisi, yani devletin herhangi bir yatırım yapmasına da gerek yok- o bölge tampon bir bölge olduğu için burada çok rahatlıkla bir havaalanı kurulabilir ve buradaki nüfus yoğunluğu da havaalanı işletmesine çok uygun olur diye ben düşünüyorum.

Ben bu vesileyle 2014 yılı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum, hepinize saygılarımı arz ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çelebi.

Sayın Çam, buyurun lütfen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 43

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan, kamu kurumlarının çok değerli yöneticileri, saygıdeğer basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum, hepinize iyi akşamlar diliyorum.

On bir yıllık AKP iktidarında aynı bakanlıkta istikrarlı bir şekilde başkanlığınızı sürdürüyorsunuz. Elbette ki bunun bir tılsımı vardır. Tüzüğünüze göre, yolun sonuna geldiniz. Şimdi, en son sorulması gereken şeyi ilk başta soruyorum: İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığına mı, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına mı adaysınız...

BAŞKAN – Bütçeyle alakasını anlamadık ama buyurun.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Doğrudan alakalı. Kim yönetecek, verdiğimiz parayı kim yönetecek?

MUSA ÇAM (İzmir) – ...yoksa Sayın Bülent Arınç'ın yaptığı gibi, siz de siyasete veda edecek misiniz? Bunu öğrenmek isterim.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; ulaştırma alanı 76 milyona yaklaşan nüfusumuzun yaşam standartları için hayati önemdedir. Toplumun tüm kesimlerini ilgilendiren temel bir altyapı faaliyetidir. Bu nedenle, devlet ulaşım hizmetini en etkin şekilde sunmak, toplumun tüm kesimlerinin bu hizmetlerden en uygun koşullarda yararlanmasını sağlamak durumundadır.

Mevcut durumda kara yolu ağırlıklı ulaşım hâlen en önemli sorun alanımızı oluşturmaya devam etmektedir. Sağ hükümetlerin geçmişten günümüze kötü miraslarından olan bu tercih, ekonomimiz üzerindeki cari açığı artırıcı etkisiyle önemli yapısal sorun alanlarından biri olma özelliğini on bir yıllık AKP iktidarında da sürdürmektedir. Bu tercihte ısrarını sürdüren AKP, aileleriyle birlikte 5 milyona ulaşan bu sektörde çalışanların ve sermayedarların karşı karşıya olduğu sorunların çözümü konusunda da başarısızdır.

Ülkemizin ulaşım altyapısına ilişkin konumunu diğer ülkeler ile karşılaştırmalı ele almak da Sayın Bakanın çok beğenilen icraatlarının sonuçlarını değerlendirmede yardımcı olacaktır. Dünya Ekonomik Forumu verilerine göre, Türkiye ulaştırma altyapısının yeterliliğine göre kara yollarında 46, demir yollarında da 63'üncü sıradadır.

Özellikle çoğunluğu AKP'li belediyelerce yönetilen büyük kentlerimizin sorunları arasında ulaşım ilk sırayı almaktadır. Bu sorunun kaynağında, ulaşımın kent planlamasıyla birlikte ele alınmamış olması ve bunda AKP zihniyetince ısrar ediliyor olması en başta gelen sebeptir. Ulaşım, mutlak suretle kentlerin planlaması yapılırken dikkate alınması gereken bir konu olup, hesap kitap işi, yani uzun vadeli planlama ve bilimsel yetkinlik gerektiren bir mühendislik işidir ki AKP'nin bu konulardaki karnesi de ortadadır. İktidar partisi her fırsatta, hatta programında ve seçim propagandalarında ulaşım planlarından söz etmektedir. Ancak, geçtiğimiz on bir yıllık süreçte ulaşım ana planınızın dahi hazırlanmadığı ortadadır.

İnşaata gelince aceleci AKP, planlamaya gelince topu taca atmaya devam ediyor. Peki, neden? Çünkü plan demek, kural demektir, ilke demektir, bilimsel esaslara uymanın basit çıkarılardan önce geldiğini kabul etmektir. Şimdi yapılan ise toplumun gözünün duble yol ve hızlı tren masalıyla boyamaya çalışılmasıdır. Ulaşım ana planına dayanmayan hiçbir ulaşım projesi ülke kaynaklarının etkin kullanılmasına ve toplumun ulaşım talebini en uygun koşullarda karşılamasına hizmet etmez. Ekonomik ve sosyal yönden gelişmiş ülkelerin tamamındaki ulaşım projeleri ulaşım ana planı kapsamında hazırlanarak hayata geçirilmektedir. AKP'nin kurullarla, özellikle ihaleleri içeren kurullarla arası iyi değildir, bunu herkes de bilmektedir.

Hızlı tren önemli bir projedir. Tüm dünyada devlet ve özel demir yolu işletmecileri günümüz taşımacılık sistemi olan kombine taşımacılık sistemini, yani farklı ulaşım modellerini entegre edebilen sistemleri hayata geçirebilmek için kafa yormaktadır. Kurumlar demir yolu ile çeken-çekilen araçların yanı sıra kendilerine ait liman, yükleme-boşaltma araç ve gereçleri, lastik tekerlekli araçları satın alma veya kiralama yöntemi ile varlıklarına dâhil ederlerken, ülkemizde tam aksine bir uygulamaya gidildiği görülmektedir. Bizde Devlet Demiryollarının işletmekte olduğu ve ülkemizin en önemli 7 limanı ise özelleştirilmeye başlanmıştır. Uluslararası ulaşımında deniz yolu, demir yolu ve kara yolu entegrasyonunu sağlamak gerekirken, ülkemizde bu dönemde bu yönde hiçbir ciddi adım atılmamış, aksine limanlar ile demir yolunun bağı koparılmıştır.

Mevcut demir yollarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yerine en pahalı sistemlere yatırım yapmak birilerini daha hızlı zengin etmekten başka anlam taşımaz. Ülkemizde demir yolu kültürünü, kentlerde raylı sistem ve toplu taşımacılığı yaygınlaştırmak yerine, AKP zihniyeti tam tersi istikamete gitmeyi marifet saymaktadır. Son on yıldaki özelleştirme uygulamaları kapsamında, varsa yoksa çalışanların sayısı azaltılsın, hakları ellerinden alınsın; başka bir yol bilmiyorsunuz. Çalışanların, deneyim sahibi, yıllarını sektöre vermiş emekçilerin faydalı kılınması yerine; ilgisi olmayan sektörlerle gönderme, işten çıkarma, emekliliğe zorlama esas tercihiniz olmuştur. Sonuçta vardığınız nokta nedir? Yük ve yolcu taşımacılığında demir yolu sisteminin payında hiçbir değişiklik olmamış, ülke eskiden olduğu gibi yine tek metotlu ulaşım modeline mahkûm bırakılmıştır. Bu durumun sebebini başka yerlerde aramayın, on bir yıllık iktidarınızda arayın, sebep sizsiniz.

Başarısızlığınız emrinizdeki kurumlarca da tespit ediliyor. Hazine Müsteşarlığınca hazırlanan raporda demir yoluna son on yıl içerisinde yapılan yoğun yatırımlardan öngörülen faydanın sağlanmadığı, demir yoluna yapılan yatırımların hatalı olduğu net bir ifade ile belirtilmektedir. Son on yılı aşan bu dönemde sadece ve sadece yüksek hızlı tren projelerine ciddi miktarlarda kaynak aktardınız. Son on yıllık dönem içerisinde KİT'ler içinde en fazla kaynak Devlet Demiryollarına aktarıldı. Söz konusu yatırımlar ancak halkın gözünü boyamaya yarıyor, başkaca hiçbir getirisi yok. Kamu kaynaklarını, getirisi düşük ve acili öne almak yerine göz boyama amaçlı yatırımlara ayırıyorsunuz. Sonuçta Devlet Demiryolları çok pahalı bir oyuncak hâline dönüşmüş durumdadır. Rakamlar da böyle söylüyor, dünya da böyle diyor, yönettiğiniz kurumlar da aynısını söylüyor.

Daha birkaç hafta önce cumhuriyetimizin 90'ıncı doğum gününü buruk bir biçimde kutlamak durumunda kaldık. Ülkemizin bir asrı aşan bir projesi dönemimizde tamamlandı ama bugünkü Hükümet, yurttaşların vergileriyle ödediği ve

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 44

uzun yıllar da ödemeye devam edeceği bir projeyi, sırf kendi döneminde tamamlandı diye cumhuriyetimizin doğum gününü gölgelemek için araç hâline getirmeye çalıştı. İktidar partisi olarak sizlerin ve liderinizin propagandasının aracı hâline dönüştürmek adına, ülkemizde kutuplaşmayı artırıcı bir çabanın peşine düştünüz.

Hâlbuki kredisi Anasol-D Hükümeti tarafından sağlanan Marmaray Projesi'nin temeli 9 Mayıs 2004 tarihinde atılmıştır. Boğaz tüp geçişinin de içinde olduğu Gebze-Halkalı Arası Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi Projesi'nin -ki 76,3 kilometrelidir- sadece 13,6 kilometrelik Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arasında açabildiniz. O hattı da birçok ekşiğine ve uyarılara karşın hizmete açarak işi tartışmaya ve kutuplaşmaya vardırıdınız.

Sayın Başbakan "asrın projesi" olarak sunduğu Marmaray Projesi'nin sadece tütünün, yani Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arasının açıldığını yok saydı. "Marmaray'ı da engellemek istediler ve maalesef dört yılımızı yediler. Cumhuriyet tarihimizin en büyük yatırımdır bu. Yüz yirmi iki yıldır iktidara gelenlerin hiçbirisi bu adımı atamadı, bize nasip oldu. Bunlar var ya bunlar, tencere tavacılar, ellerinden gelse bunu da protesto ederler." dedi. Yine, bu açıklamadan önce yaptığı bir başka açıklamada ise "Tarihe duyduğumuz hassasiyet sebebiyle projeyi dört yıl geciktirdik." diye açıklamada bulunmuştu. Gerçeklerle bağdaşmayan bu açıklamayı kamuoyunun takdirine bırakıyorum. Tarih hassasiyetiyle mi dört sene gecikti, yoksa birileri geciktirdiği için mi böyle oldu? Halkımıza bu çelişkinin izahını bildiğiniz üzere yapacağınızı ümit ediyorum.

Cumhuriyetin projelerine kişisel projelerinizmiş gibi sahip çıkmanız yanında, maddi kalkınmayla sınırlı anlayışınızın iflas ettiği noktadasınız. Bürokratlarınızdan biri imza için kanını akıtıyor, intihara sürüklenmenin eşliğine geliyor. Ülkenin kaynaklarıyla bitirilmiş ama teknolojisi üretilmediği gibi, aleyhine iddiaların ayyuka çıktığı bir projeyi tamamlanmadan açmakta ısrar ediyorsunuz. Sonuçta, asırlık Marmaray'ın tamamlanan dört durağıyla ülkemiz daha demokratik ve müreffeh hâle gelmemiştir, aksine her geçen gün demokrasiden ve demokratik değerlerden uzaklaştırılmıştır. Akıldan ve bilimden uzak anlayışınız ülkemize zarar vermeye devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ulaştırma alanlarında sorun çoktur. Kara yolu taşımacılığında uluslararası alanda karşılaşılan sorunları çözmedeki üstün yetersizliğiniz, deniz yollarında ve toplu taşımın güçlendirilmesinde karşılaşılan sıkıntılar kamuoyunun malumu. Bu konulardaki başarısızlığınız belli fakat sorumlu olduğunuz bir konu daha var ki artık ülkemizin uluslararası alanda saygınlığını tartışılır hâle getirdi, bizi dünyadan kopma noktasına getirdi. Tüm dünyada ülkemiz yurttaşlarının, milletvekillerinin, devlet görevlilerinin, hukuksuz biçimde ve başka ülkelerin istihbarat servislerince telefonlarının dinlendiği, elektronik yazışmalarının izlendiği söyleniyor, yazılıyor, çiziliyor. Hükümet ise sus pus, sizin için sorun yok. Başbakan da diyor ki: "Ben de dinleniyorum." Buradan herhâlde sizler şöyle bir sonuç çıkarıyorsunuz: "Aman ne güzel, 76 milyonu dinleyebiliriz." diyorsunuz, o zaman biz de dinlenebiliriz. Hatırlatmak isterim ki uluslararası sözleşmeler ve hatta 1982 Anayasası dahi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlar mısınız lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) - ...yurttaşların özel hayatı ve mahremiyetine ilişkin bu temel haklar alanının korunmasını devlete sorumluluk olarak yüklemiştir. Lütfedip kamuoyunu tatmin edici bir açıklama yapamayacağınızı, bu işi, Uludere, KPSS sınavının çalınan soruları, Suudi şeyhinin hediyeleri ve Deniz Feneri gibi kamuoyundan gizlemeye çalışacağınızı anlıyorum. Ama biz unutmuyacağız, aynı diğerleri gibi bu işin de peşini bırakmayacağız.

PTT'yle ilgili birkaç şey daha söylemek isterim. Bilindiği üzere, PTT'yi anonim şirket yapan tasarı Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda kabul edildi. Kabul edilen yasa Cumhurbaşkanınca onaylanıp Resmi Gazete'de yayımlanarak kanunlaştı. Diğer özelleştirmelerde olduğu gibi, kamu malı olan PTT'yi birilerinin mülkü yapıp verilen hizmeti pahalı hâle getiren bu kanun, aynı zamanda memurların iş güvencelerini de ellerinden alıyor. İdari hizmet sözleşmesine geçen tüm personelin iş güvencesi ortadan kalkıyor. Emekliliğe teşvik olduğundan emekli olanların yerine eğer personel alınacaksa onlar da iş güvencesiz ve kıdem tazminatı olarak bugünkü taşeronlar gibi işe alınacak. İdari hizmet sözleşmesine geçenler ile yeni başlayanların çalışma şekilleri ve saatlerini belirleme yetkisi ile işten atılıp atılmama yetkisi patrona olacak.

Son günlerde PTT şubelerinde soygun alabildiğine devam etmektedir. 08 Ekim 2013, İstanbul Küçükçekmece; 31 Ekim 2013, Fatih Karagümrük; 4 Kasım 2013, Adana Kozan Caddesi; 12 Kasım 2013, İstanbul Küçükçekmece Söğütluçeşme; 14 Kasım 2013 günü Gaziantep Cengiz Topel şubeleri soyuldu. Yıllardır özveri ile çalışarak yarattıkları kurumda yandaş ve sahte sendikalar yüzünden sorunlarına çare bulamayan PTT çalışanları, bugünlerde artan soygunlar sebebiyle bir de can güvenliği tehlikesi altında çalışmaktadır. Ekonomik sıkıntılara ilaveten iş yükü ile boğuşan ve hafta sonu-bayram demeden özveri ile çalışan PTT personeli, bu sorunlar yetmezmiş gibi şimdi de canlarının telaşına düşmüşlerdir. Daha önce yapılan çalışmalar ve eylemler sayesinde, tek personel çalıştırılmaması, saat 16.00 itibarıyla kapatılması ve kısmen de güvenlik bulundurulması sağlanan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlar mısınız lütfen Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) - ...PTT şubelerinde maalesef şirketleşme sürecinde bu uygulamalar terk edilmiştir. Daha önceden devam eden ancak Anonim şirket olduktan sonra PTT'nin ticari bir değer olarak değerlendirilip, insan yaşamının ve emeğinin önüne kâr hırsıyla veya zarar etme kaygısı ile hareket etmenin, kurumu ve çalışanları telafisi mümkün olmayan vahim noktalara götürdüğü görülmektedir.

Son olarak, Sayın Bakan, İzmir'de 2011 seçimlerinde ortaya koymuş olduğunuz 35 projeye ilgili, projelerin her biriyle ilgili söyleyecek sözüm var ancak özellikle bir tanesiyle ilgili düşüncelerimi sizlerle paylaşmak istiyorum. İnciraltı-Çiğli bölgesine yapılması öngörülen tüp geçidin bir talep analizine, trafik sayımına dayanmayan ve de kent nazım imar planı ve ulaşım master planı böyle bir geçişi öngörmediği hâlde yapılmak istenmesi, üzerinde dikkatle durulması gereken bir büyük kentsel sorundur. Önerilen projenin, İzmir Körfezi'nin güneyinde İnciraltı'nda ve kuzeyinde Çiğli'de geçeceği alanlar,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 45

özellikle yaban hayatı açısından uluslararası öneme sahip sulak alanların olması nedeniyle birinci derecede doğal sit alanı olarak tescil edilmiş alanlardır. Ayrıca Balçova-Narlıdere sınırlarında yapılacak kavşaklar nedeniyle İnciraltı'nın Narlıdere sınırında kalan bölümünde de yapılaşma talebini artıracaktır.

İzmir çevre otoyolunun tanımlanan iki noktadan tüp geçitle bağlanarak ring olarak tamamlanacağı görüşü de hiçbir bilimsel araştırmaya dayanmayan, işlevsiz ve kent içi ulaşım sorununun çözümü için yetersiz bir görüştür. Bağlantı kavşaklarıyla birlikte yaklaşık 11 kilometre uzunluğundaki tüp geçidin ciddi bir fizibilitesi ve yapılabilirlik etüdü de bulunmamaktadır. Görülmektedir ki önerilen İzmir Körfezi Tüp Geçit Projesi, kent nazım imar planı ve ulaşım planının önermediği, ancak geçeceği koridorların ve bağlantı noktalarının çevresinde yeni talepler, yeni spekülasyonlar ve imar rantları yaratma potansiyeli olan bir projedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen toparlayın.

MUSA ÇAM (İzmir) – Son paragrafta Sayın Başkan.

Bu nedenle, bu anlamda doğal sit alanlarını olumsuz etkileyecek, her iki kıyıda doğal yaşam ortamları, önerilen otoyol ve tüp geçit bağlantılarının getireceği baskı altında bu özelliklerini kaybedeceklerdir. Proje, bu nitelikleri ile kent içi ulaşım sorunlarının çözümüne katkı olamayacak, aksine kentte daha büyük sorunlar yaratabilecektir. İnşaatı deniz altında ve bataklık alanlarda yapılacağından yapım maliyetinin oldukça yüksek olacağı ortaya çıkmaktadır. Böylesi büyük bir finansal kaynağın kent için öncelikli olan toplu ulaşım-raylı sistem ve deniz ulaşımı projelerinin geliştirilmesi için kullanılması, İzmir'in kent içi ulaşım sorununun çözümünde kalıcı ve doğru bir politika olacaktır. Kent içi ulaşım sorunlarının, otomobil yerine insanı esas alarak, toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi politikaları dışında çözülebilmesi henüz dünyada hiçbir büyük kentte başarılamamıştır. Bu nedenle bu plana itiraz ediyorum.

2011 rakamlarına göre 5 milyar TL olan bu projeyi doğru bulmadığımızı söylüyor, hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Demiröz...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, çok değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla ve sevgiyle selamlıyorum.

Daha önceki bütçe konuşmalarında İstanbul-Bursa-İzmir Otoyol Projesi'yle ilgili görüşlerimizi birkaç kez ifade etmiştik. Son kez, bir kez daha ifade etmek istiyorum çünkü Orhangazi Ovası'na hançer gibi giren, 13 metre Çin Seddi oluşturan bu otopan yolunda maalesef, Sayın Bakan, kesilen zeytin ağaçlarıyla ilgili hiçbir görüş ve bilgi sunmadığınızı slaytlarda gördüğümü ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakan, burada özellikle bahsetmek istediğim bir husus var. Orhangazi'de tünele gelen tüm AKP'li milletvekili arkadaşlar baretleriyle giriyor, tünelin ucunda resim çektiriyor, basına demeç veriyor. Bir kere de Orhangazi Gemlik yolundaki köprü üzerinde o yolun ovaya girişine lütfen bir bakınlar. İznik Gölü'yle Orhangazi arasında nelerin olacağını, nasıl bir Çin Seddi oluşacağını lütfen o şekilde gösterebilirler. Ayrıca yine, defaten söyledik, Karacabey ve Mustafakemalpaşa'da 8.194 dekar tarım arazilerinin 6 bin 194 dekarlık bölümü birinci sınıf tarım arazisi ama sizin yine, projeyi de bu noktaya çektiğinizi özellikle belirtmek istiyorum.

Hızlı tren konusunda şöyle bilgi almak isterim: Bursa-Yenişehir hattının hangi noktada olduğunu, Yenişehir-Bilecik hattının da ihale edileceğini ifade ettiniz. Sayın Bakanım, Yenişehir'de bir havalimanımız var. Şimdi, bakıyorum, milletvekili arkadaşlar havaalanları istiyor. Yenişehir'de havalimanımız var, Sabiha Gökçen'e uçak şirketleri 30 TL karşılığında otobüsle vatandaşlarımızı taşıyorlar ve herkes oradan uçuyor. Neden? Çünkü Ankara'ya dahi uçak saatleri yok. Yaz tarifesinde -kime sorduklarını bilmiyorum- ikiye katlanacak bir ay ertelediler ve ondan sonra yaptılar, şu anda ekim ayında Ankara'ya uçuş yok. Sayın Bakanım yani bu Yenişehir Havaalanıyla ilgili özellikle bizi desteklemenizi, bu konuda yardımlarınızı istiyoruz. Yani Bursa'nın geldiği noktaya bakın, 3 milyona nüfusumuz yaklaştı, Türkiye'nin dördüncü ili olmak üzere çaba sarf ediyoruz ama inanın, hiçbir tarafa hava yoluyla gitme şansımız yok.

Sayın Bakanım, Bursa-Keles yolu var. On yıldır bu Keles yoluyla ilgili çalışmalar olur. Hep de ne zaman olur biliyor musunuz Sayın Bakanım? Açık ve net olarak, seçime şey... 3 4 tane dozer belli yerlere konur, ondan sonra bir bakarsınız ki oradaki dağ yöresi için "Efendim, çalışmalar var, sürüyor." Sormak istediğim nokta şu: Bursa-Keles yolu ihale edildi. İhale ederken herhâlde bir miktar ödeneği vardı, en az bizim bilgilerimiz dâhilinde yüzde 10'dan aşağı ödenekle ihale edilemez.

Sayın Bakanım, o ihaleden dört ay sonra yine AKP'li bir milletvekilinin "Müjde, müjde, bu yıl için ödenek bulundu." ifadesi var. Sormak istediğim soru şu: Bursa-Keles yolu bu yıl bitecek mi? Ne kadar ödeneğimiz var? Hangi noktalarda çalışıyorsunuz? Bunu da özellikle belirtmek istiyorum.

Son olarak söylemek istediğim bir konu da: Soru önergeleri veriyoruz, ben de soru önergeleri verdim ve sorduğum soruların hepsi –size de takdim edebiliriz- cevap verilmesi gereken ve Bursa'da aydınlatılması gereken konular ama bir tek sizin Bakanlığınızdan henüz hiçbir cevap alamadım. Bunu da açık olarak ifade edeyim.

Sözlerimi şöyle bitirmek istiyorum. Oylat yolu için teşekkür ediyorum. Oylat'da bir yol yapılıyordu, bu yol, mahalleliler daha doğrusu Gündüzlü Köyü, köyün içinden geçmesini istiyordu. Biz de rica etmiştik Karayolları Genel Müdürü arkadaşlarımız, oradaki bölge müdürü arkadaşımız, güzergâhı değiştirmediler, köyün içinden yaptılar onlara teşekkür ediyorum ama...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Toparlar mısınız Sayın Demiröz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 46

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Aması şu, amasını şunun için söylemek istiyorum Sayın Bakan: AKP milletvekilleri, zannediyorum ki başka kamu kurumu bulamadığı için Karayollarının şantiyesinde yemek yiyorlar, iftar açıyorlar, efendim tünele gidiyorlar, her tarafa gidiyorlar. Ya bir kere de bu yol için bizi de davet etsin Karayollarındaki arkadaşlarımız. Biz de Türkiye Cumhuriyeti'nin milletvekilleriyiz, Bursa milletvekilleriyiz. Bizimle hiç olmazsa tünelde değil köprünün üzerinde bir resim çektirsinler, bunu da özellikle istihram ediyorum ve hepinize saygılar sunuyorum.

Bütçenizin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Evet, Sayın Boğa...

ALİ BOĞA (Muğla) – Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım; hepinize saygılarımı sunuyorum.

Konuşmamak için kendimi frenledim ama konuşmam gerektiğine inanıyorum, sesim için özür diliyorum.

Efendim, bir operasyon geçirdim boğazımdan.

Birkaç hususu dile getireceğim Sayın Bakanım. Efendim, Göcek Tüneli için bir değil, kırk değil, bin kere teşekkür ediyorum. Hem de Haldun isminde bir gencimiz okulun kapandığı gün trafik kazası geçirdi, orada üst geçit yapılması konusunda zatinalinize, Sayın Müsteşarıma, Karayolları Genel Müdürü ve bölgelerdeki arkadaşlara teşekkür ediyorum. Burada bir arzumuzu iletmek istiyorum, bu üst geçide bu çocuğumuzun ismini vermek istiyoruz. O konuda sizin yardımınızı özellikle istihram ediyorum.

Sayın Bakanım, Muğla duble yolla sizin Bakanlığınız zamanında tanıştı. Ancak 4 tane komşu vilayetimizden ancak Aydın'la duble yolla bağlantımız var. Ne yazık ki Denizli kara yolu hâlen devam ediyor, Fethiye, Seydikemer, Burdur ve Antalya kara yolumuz maalesef duble yolla henüz bağlantısı yapılamadı, çalışmalar devam ediyor. Bunun için size müteşekkirimiz.

Diğer taraftan, yine sizde şu anda son karar safhasına gelen, Fethiye yat ve çekek merkezi Karaot'a taşınacak. Fethiye'ye giden arkadaşlarımız Fethiye'yi çok iyi biliyorlar. Fethiye'nin içinde, tam merkezinde şu anda yat inşa sanayisi devam ediyor. O pislikten, o görüntüden Fethiye'yi kurtarmak istiyoruz. Dolayısıyla, Karaot merkezi benim İhracat Genel Müdürlüğümünden beri hayal ettiğim bir konudur, kamu yararı için sizde efendim son söz, inşallah tarafınızdan söylenecek.

Yine, Fethiye'ye kruvaziyer iskelesi yapılacak ama iskelenin yapılacağı yer Karayollarımızın şantiye şefliği. O konuda da sizin gemi yapımının önünü açmak adına sizden anlayış bekliyoruz Sayın Bakanım.

Dalaman-Narlı yolu, Denizli'yle uluslararası havaalanını bağlayan bir yol. Orayı bir kere daha gözden geçirmenizi, arkadaşlarımızın incelemesini arzu ediyorum. Muğla Yerkesik-Ören yolunun kara yolu ağına alınmış olması nedeniyle zatinalinize ve ekibinize şükranlarımı arz ediyorum. Diğer konularda... Nedenise, Milas'la Yatağan arasındaki yol bir türlü bitirilemedi. Nedenini bilemiyorum. Yine, Yatağan'la Kavaklıdere arasındaki yolda da müteahhitte ya da bir şekilde sorun çıktı, onunla sıkıntılarımız var.

Seydikemer-Kalkan ve Seydikemer-Söğütlü yollarının da hızlandırılması noktasında emirlerinizi istihram ediyor, Plan ve Bütçe Komisyonundaki arkadaşlara, sizin ekibinize ve 2014 yılı bütçesinin hayırlı olması için şükranlarımı arz ediyorum, teşekkür ediyorum.

Kulağınızın akışını bozdu ama kusura bakmayın, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Boğa.

Sayın Serindağ, buyurun lütfen.

ALİ SERINDAĞ (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli kamu görevlileri, basın değerli emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ben tam içeriye girerken bir konu gündeme geldi, sanki benim doğru söylemediğim gibi bir... Yüz ifadenizden onu anladım. İnternete girerseniz görürsünüz, Mayıs 2004 tarihinde Van'ın Özalp ilçesindeki jandarma sınır taburunun adı Mustafa Muğlalı Kışlası olmuştur yani 2004 yılında zatinalinizin de içinde bulunduğu Hükümet döneminde Mustafa Muğlalı adı verilmiştir ama hatadan dönmek erdemdir, gene sizin döneminizde kaldırıldı.

Bir de Hükümetinizin öyle bir huyu var, bazen kendiniz yapıyorsunuz, yaptığınızı da eleştiriyorsunuz, sonra da düzeltiyorsunuz ve sanki yeni bir düzeltme yapmış gibi bir durum oluyor. Aynı şey, biliyorsunuz bu yüksek binalarda da oldu. Devri iktidarınızda biliyorsunuz o plazalar dikildi, Sayın Başbakan gene "Böyle bir şey mi olur?" dedi. Gene bu koyları gezerken de Sayın Başbakan'ın öyle bir davranışı olmuştu. Ben bunu bilgimize ve Komisyon üyelerinin bilgisine sunuyorum.

Şimdi, Sayın Bakanım, cumhuriyet kurulduğunda 4.112 kilometre demir yolu ağıımız vardı. Bunun 3.750 kilometresi imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş. 350 kilometresi de işgal döneminde Ruslar tarafından inşa edilmiş. 1923 yılından 1938 yılına kadar yani on beş yıllık süre içerisinde -sizin iktidarınızın da on birinci yılı doldu biliyorsunuz- 2.815 kilometre demir yolu inşa edilmiş yani demir yolu ağı 6.927 kilometreye çıkmış 1938 yılında. Daha sonra sizin de bildiğiniz gibi, izlenen ulaştırma politikası nedeniyle demir yolları ikinci plana itilmiş ve kara yollarına ağırlık verilmiştir. Yeniden -şayet öyle bir düşünce varsa- demir yollarına ağırlık verilmesi iyi bir şeydir, bunu iyi olarak değerlendiriyoruz. Ancak, on bir yıllık süre içerisinde -yanlışım varsa düzeltiniz- Ankara-İstanbul hızlı demir yolu inşaatı devam ediyor, işte Ankara-Eskişehir arası bitirildi. Şu anda zannediyorum, inşaatı devam eden gene hatlar var ve tüm yapılanlar bunlar.

Şimdi, yapılanı da takdir etmek lazım, o konuda bir şey demiyorum ama teknolojinin çok geri olduğu, o anda büyük inşaat makinelerinin olmadığı dönemde, on beş yıllık süre içerisinde bu kadar demir yolu yapılmış. Bunu da herkesin takdirine sunuyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 47

İkinci husus: Zamanım azalıyor onun için onu da değerlendireyim. Şimdi, Gaziantep-Aksaray-Tarsus-Adana hattı en çok yolcu kapasitesi olan bir güzergâhtır -Gaziantep'in de devamı tabii- ancak bu güzergâhla ilgili hızlı tren projesi zannediyorum yok, çünkü bize öyle söylendi. Zatialinizin bahsettiği Ankara-Konya-Silifke, Karaman-Silifke-Mersin hattı zaten var olan bir hattır. Şimdi, ona hızlı tren hattı demek insanları yanıltmak olur. O nedenle, olması gereken Ankara, Aksaray, Tarsus, Adana, Gaziantep, Urfa ve devamıdır. Güneydoğu'nun, doğunun kalkınmasına önem veriyorsak bunun yapılması lazım. Kaldı ki Sayın Başbakan Gaziantep seyahatinde Gaziantep'i diğer tüm doğu illerine örnek gösterdi. O zaman, doğu illerine örnek gösterdiğine göre bunun da gereğini yapmak lazım ve Gaziantep'in biraz desteklenmesi lazım.

Şimdi, siz İstanbul'da ve Ankara'da metro hatlarını devraldınız ve üstlendiniz ama Gaziantep bu haktan mahrum. Niye Gaziantep'te metro yapımını da üstlenmiyorsunuz Sayın Bakan? Ben bunu da öneri olarak sunuyorum.

İkincisi, zannediyorum, Genel Kurulda da zatialinize sormuştum. Sayın Bakanım, şimdi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİ SERİNDAG (Gaziantep) – ...duble yolların yapılmasına elbette sıcak bakıyoruz ancak nasıl yapıldığı da önemli.

BAŞKAN – Lütfen toparlar mısınız Sayın Serindağ?

ALİ SERİNDAG (Gaziantep) – Şimdi toparlıyorum efendim.

Şimdi, gene dikkatinize sunuyorum, Kulu Kavşağı'ndan yani vatandaşlarımız arasında "makas" diye tabir edilen noktadan Ereğli Kavşağı'na kadar olan bölümü lütfen inceletin. Bakınız, on bir yıldır, belki de daha fazla o güzergâhta yol yapımı devam ediyor Sayın Bakan. Lütfen, bir gün kara yollarıyla oraya seyahat ediniz, kilometre maliyeti nedir, neden ikide bir yol sökülüyor, tekrar yeniden yapılıyor, lütfen onu inceletin. Zannediyorum, bu konuda da bir de soru önergemiz vardı, yanıtlarsanız da çok memnun olurum.

Bir de Çayyolu metrosu 29 Ekimde bitecekti, 29 Ekim geçti, Çayyolu metrosu hizmete açılmadı, zatialiniz bunu söyledi. Şimdi, Çayyolu metrosu 29 Ekimde bitmediğine göre, niçin bitmediğini de bana göre kamuoyuna açıklamanızda fayda var çünkü niye bitmedi, biz bunu bilmiyoruz. O nedenle, bunun da açıklanmasında fayda var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİ SERİNDAG (Gaziantep) – Zamanınızı almamak bakımından teşekkür ediyorum. Bütçenizin de hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Serindağ.

Sayın Denizli, buyurun lütfen.

İLKUR DENİZLİ (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Öncelikli olarak, ülkemizde kendi alanınız içinde olan çalışmalarınızdaki başarıdan dolayı ekibinizle birlikte sizleri tebrik ediyorum, kutluyorum.

Ahmet Kutsi Tecer 1930'larda şöyle bir şiir yazmış, ondan sonra hep birlikte biz bunu...

KEMAL EKİNCİ (Bursa) – Hapsederler, hapsederler, şiir okuma sen.

İLKUR DENİZLİ (İzmir) – Şiir okumayacağım efendim.

Bir beste de yapılmış arkasından ve hep birlikte demiş ki, okullarda da hepimiz okuduk, söyledik herhâlde: "Orada bir köy var uzakta/ O köy bizim köyümüzdür/ Gezmesek de, tozmasak da/ O köy bizim köyümüzdür." Ardından "Orada bir yol var, gitmesek de gelmesek de..."

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bizde köy kalmadı, mahalle oldu artık.

İLKUR DENİZLİ (İzmir) – "...o yol bizim yolumuzdur." demişiz. Ama, bu, tabii, o dönemde, özellikle İstiklal Savaşı öncesinde İstanbul'dan Anadolu'ya geçen ve Anadolu'dan ne kadar ayrışık olduğumuzu gören kesimlerin birlikte bir ülke oluşturma yolunda adım atmak için verilen mücadeleyle ilgili olarak yazılmış bir şiir. Ama, yıllar geçtikçe ne olmuş? "Gitmediğimiz yer aslında bizim midir?" diye hepimizin kafasında soru işaretleri oluşmaya başlamış çünkü hep birlikte biliyoruz ki ulaşılamayan yer aslında bizim değil. Biz ulaşmak durumundayız, biz birlik ve bütünlüğümüz için aynı dili konuşmak adına o bölgelerle iletişim hâlinde olmak durumundayız, bunu da sağlayacak şey yollarımız.

Bugün bu anlamıyla sağlıkta, ticaretle, eğitimde adım atmamızın yolu ve yöntemi Türkiye'nin her tarafına ulaşabilmekten geçiyor. Onun için, aslında, sizin Bakanlığınız bir lokomotif bakanlık. Eğer bu Bakanlık lokomotif olabiliyorsa, bu Bakanlık havada, karada ve denizde ülkenin her tarafına dokunabiliyorsa, biz sağlıkta da, turizmde de, ticaretle de, sanayide de, eğitimde de doğru adımlar atabiliyoruz, hem oralara hizmet götürebiliyoruz hem de ülkenin gelişimi ve ilerlemesi açısından bu biçimiyle doğru bir stratejiyi izleyebiliyoruz. Bunu bu çerçevede değerlendirdiğimizde, on bir yıl boyunca arkadaşlarımız çok ciddi bütçeler kullandığını söylediler ama bence, aslında, büyük projelerde finansman yaratan modelleri uygulayabiliyor olmanız attığımız büyük adımların en temel göstergelerinden biridir diye düşünüyorum. Eğer sadece kamu kaynaklarıyla birtakım projeleri gerçekleştirebiliyor olsaydık, bugün pek çok projeyi hayata geçirememiş olacaktık ama özel sektörün işine sokan, işletme ve finansman konusunda farklı modelleri ortaya koyan bir bakış açısı ve bir uzak görüşlülükle çok daha büyük adımlar atıldığını yapılan pek çok çalışmada da görebiliyoruz, hissedebiliyoruz. Tabii, bu, sizle birlikte inanmış bir bürokrasinin de göstergesidir diye düşünüyorum.

Şimdi, Marmaray'la ilgili olarak pek çok değerlendirme yapıldı ama Marmaray'la ilgili herhâlde hepimizin zihinlerinde kalacak şey, Altyapı Yatırımlar Müdürümüzün Japonlarla bir toplantıda kanyla atığı imzadır diye düşünüyorum. "Bu bir harakiri midir?" diye sorduklarında "Bir çeşit harakiri." diyor ve sonuç itibarıyla "Bunu niye yaptınız?" dendiğinde de "Tempo biraz düşmüştü ve bir parça enerji katmam gerekiyordu." diye değerlendiriyor. Aslında son derece zekice yapılmış bir şey olduğunu düşünüyorum. Japonların hangi konuda hassas olabileceklerini bilen ve bu anlamıyla son derece zeki bir biçimde ortaya konmuş bir çalışma. Bu bize şunu gösteriyor ki: Bürokraside böyle bir şey olması beni çok etkiledi, benimle birlikte zannediyorum Türkiye'de pek çok insanı da çok fazla etkiledi. Hani dünyanın farklı yerlerinde, özel sektörde bu tür

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 48

şeyler örnek olarak görülebilir ama kamuda, özellikle devletin işinde böyle bir şeyi görebiliyor olmamız, bu ekibin ne kadar inançla yoluna devam ettiğinin en temel göstergelerinden birisidir diye düşünüyorum, inanmışlığın çok temel göstergelerinden biridir diye düşünüyorum.

Şimdi, yapılanlar var, bir de yapılacak olanlar var. Bu konuyla ilgili sunumunuzda daha çok 2023 yılıyla ilgili bir projeksiyon görüyoruz ama ulaşım ile ilgili yaptığınız çalışmalarda 2023 hedefinin ben orta vadeli ve yakın bir hedef olduğunu düşünüyorum çünkü ülkelerin gelişmesinde ulaşımın ne derece etkin olduğunu bildiğimiz için belki 2050'lerle ilgili de birtakım projeksiyonların yapılmış olabileceğini düşünüyorum. Sayın Bakanım, 2050'lerde, 2070'lerde nasıl bir Türkiye hayal ediyorsunuz ve ulaşım ile ilgili hayalleriniz, konumlandığınız yer neresidir? Çünkü, aslında, sizin hayalleriniz ve bu hayalleri realize edebilme gücünüz ülkenin gelişmişliği açısından, bizi taşıyacağı nokta açısından da son derece önemlidir diye düşünüyorum. Bunu diğer bakanlıklarımızla istişare ettiğinizi ve bu anlamıyla ülkenin gelişmesi açısından bu çalışmalarını yaptığınızı biliyorum. Bunları bizlerle paylaşabilirseniz, bizim de bu konuyla ilgili bilgilerimiz olabilirse son derece mutlu olacağım.

Bir de bir konuyu ifade etmek istiyorum. İnsanların taşınması son derece önemli ama geldiğimiz nokta itibarıyla, özellikle mal ve hizmetin taşınması, ürünün taşınabilmesi ülkemizin gelişmesi açısından son derece önemli. Hızlı tren projeleriyle Türkiye'nin bir yerden bir yere sıçrama yapmasını sağlarken, aynı şeyin, özellikle ürün taşıma ya da ham madde taşıma konusunda da önceliğinin olduğunu biliyorum. Ama, önümüzdeki süreçte acaba bu öncelikleri biraz daha etkin bir biçimde kullanmamız mümkün olabilir mi? Özellikle, mermer sektöründe ya da organize sanayi bölgelerinde, madenlerin taşınmasında birtakım yol, özellikle demir yolu taşımacılığı son derece önemli. Burada bunun daha hızlı bir biçimde realize edilmesinin ülkemizin gelişmesinde çok büyük rolü olacağına inanıyorum.

Şimdiden, çalışmalarınız için teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Sayın Denizli'ye teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Bilgiç.

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma Bakanlığımızın değerli bürokratları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, biz de teşekkür ediyoruz vermiş olduğunuz hizmetler için Türkiye geneli adına ama ben Isparta'yla ilgili bir iki notu bilgilerinize arz etmek istiyorum.

Öncelikle, bu havaalanından başlayıp "Isparta Çevre Yolu" olarak geçen ve Sav Kavşağı'nda bulunan çevre yolunda bir BSK kaplama işlemi var, bu çalışmalardan dolayı şükranlarımızı arz ediyoruz fakat Sayın Bakanım, bu iş şehrin içerisinde yapılıyor yani bir çevre yolu işi ve maalesef şu ana kadar 2012 yılında 119 yaralamalı kaza, 1 ölü; 2013 yılında 120 yaralamalı kaza, 3 ölü. Tabii, bunların emniyetin verileri. Emniyet sadece kaza yerinde ölenleri alıyor, yaralanıp da hastaneye kaldırılanlar buna dâhil değil, 2013'te onları da dâhil ettiğimizde bu sayı 7 olarak ortaya çıkıyor.

Ağırıklı olarak sebeplere baktığımızda, bu işin şehir içerisinde olması, karşıdan karşıya geçişlerde vatandaşların yoğunlaşması var, kazaların yoğunlaştığı noktalardan bir tanesi o. İşaretlemelerin ne kadar iyi, düzgün olmasına rağmen maalesef bu sıkıntıyla karşılaşıyoruz.

Tabii, bu kadar olmasının sebeplerinden bir tanesi de işin uzaması. İşin uzamasının sebeplerinden bir tanesi, herhangi bir şekilde ödenek sıkıntısı olmamasına rağmen, maalesef bölge müdürlüğünün Isparta'ya sıcak bakmamasıyla ilgili ciddi bir sıkıntı yaşıyoruz. Sayın Bakanım, bu konuyu sizlere arz etmek istiyorum.

Diğer bir konu, Sayın Bakanım, arkada az önce bir tablo vardı bölünmüş yollar il dağılımı; arkadaşlarımız bunu kaldırdılar şimdi.

Şimdi, 2002 yılına baktığımızda, 92 kilometre bölünmüş yol ile Isparta'yı 11'inci sırada görüyoruz bölünmüş yollara sahip iller içerisinde. Bugüne taşındığımızda 65'inci sıradayız. Şöyle bir bakarsak mesela Adıyaman 23 kilometreyken 167; Ağrı 17 kilometre, bugün 301; Balıkesir 75 kilometre, 513; Bingöl 5 kilometre, 155; Çankırı 18 kilometre, 220; Burdur 47 kilometre, 211; Bitlis'i söyleyeyim, 19 kilometre, bugün 272; Elâzığ 33 kilometre, 345; Erzincan 137 kilometre, 291; Erzurum 49 kilometre, 531; Antep 116 kilometre, bugün 339; Giresun 27 kilometre, 112; Hakkâri 1, bugün 65; Karabük 7 kilometre, 115 kilometre; Kars 22 kilometre, 174; Kastamonu 46 kilometre, 268 falan, böyle gidiyor. Bizde durum nasıl?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ulaştırma Bakanı sen mi oldun? Bayağı ayrıntılı çalışmışsın.

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (Isparta) – Bizde durum şöyle: 92 kilometre yola sahiptik, işte üzerine bir 58 kilometre daha şu an yapılmakta olanla beraber 160 kilometreye çıkıyor.

Sayın Bakanım, Isparta'nın üç ana hattı var; bir tanesi İstanbul tarafı, zaten bu havaalanı. 20 kilometre sonra biz Antalya yoluna saplandığımız için doğal olarak orada Antalya-Ankara ya da İstanbul bölünmüş yoluyla beraber orası bölünmüş yol kapsamı içerisinde.

Bunun dışında, bizim en fazla yoğunluğumuzun olduğu yol Antalya yolu. Antalya'da 2023 yolu programı içerisine yeni bir Ankara-Antalya bölünmüş yol programı görünüyor ki Polatlı-Yunak-Akşehir-Dört Yol-Gelendost-Eğirdir'den gelip Antalya'ya inen yol fakat bu arada bir 17 kilometrelik kısım var Sayın Bakanım. Bu 17 kilometrelik kısmı maalesef hâlâ - Isparta'nın yani bu yola sapanacağı bu 17 kilometre- bölünmüş yol ağ kapsamında değil, programında değil.

İkincisi: Yani bizim Şarkikaraağaç'a kadar bölünmüş yol var, öbür tarafta Beyşehir'e kadar zaten ihaleleri yapıldı, arada bir 55 kilometrelik bir alan var yani Beyşehir-Şarkikaraağaç arası. Burası eskiden bütün yani doğu otobüslerinin, Konya otobüslerinin Antalya'ya, İzmir'e indikleri bir yoldu ama ağırıklı olarak bu Konya-Akşehir-Afyon üzerine olan hattın, Çay hattının güçlendirilmesi noktasında burası ihmal ediliyor. Bizim bütün ısrarlarımıza rağmen ölçümlenelerde de bir sıkıntı var herhâlde, bu 55 kilometrelik yolda maalesef bizim Isparta'nın Konya bağlantısını da bölünmüş yol kapsamına aldırıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 49

Şimdi, "Geçişlerle ilgili." deniliyor. Şöyle bir sıkıntı yaşıyoruz: Ağlasun-Bucak arasındaki yol bölünmüş yol kapsamına alınıyor, 1.500 araç geçiyor günde ama biz yani 5.500-6.000 aracın geçmiş olduğu bu Isparta-Antalya arasını şeye aldırıyoruz.

Tabiiyle da benim Bayram Özçelik kardeşim de Isparta'da, Isparta'nın yerel televizyonuna bağlanarak çıkıp diyebiliyor ki: "Ya, biz de arkadaşlarımıza buranın da olması için yardımcı olacağız."

Şimdi, bunu takdirlerinize arz ediyorum. Yani Bayram'ı Allah'a havale ediyorum demiyorum, bu dünyada bu işi göreceğiz de ama bu konuyu da takdirlerinize arz ediyorum. Hakikaten, Sayın Bakanım, siz de geldiğinizde, Sayın Başbakanımız da geldiğinde bu Antalya yoluyla ilgili sözler verildi. Ben bu konuda net açıklama ve desteğinizi arz ediyorum efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Burdur milletvekilleri senin hakkını savunmuyor mu?

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (Isparta) – Bir diğer konu, Burdur'la aramızda olan Dostluk Yolumuz. Çok teşekkür ediyoruz. Bu Dostluk Yolu da kara yolu ağına alındı.

Bölünmüş yol olarak planlanıyordu ama Karayolu Bölge Müdürümüzün gene "Biz burada sadece bir rehabilitasyon yapacağız, başka bir şey yapmayacağız." şeklinde bir açıklaması var, bunu da bilgilerinize arz ediyorum efendim.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bilgiç.

Sayın Bayraktutan, buyurun.

Süreniz beş dakika.

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, ben Artvin'e ilişkin bazı sorular soracağım size, zatialinize.

Şimdi, Batum Havaalanı, biliyorsunuz ilginç bir model, dünyada 2 tane var, bir İsviçre'de var, bir Batum'da var. Biz Gürcistan'ı kullanıyoruz ama ben Batum Havaalanı konusunda... Özellikle Ankara seferleri iptal edildi; şu anda Ankara-Batum seferleri ne yazık ki yok. Bunu Türk Havayolları Yönetim Kurulu üyeleriyle de görüştüm, şeyi uygun görmüyorlar, yolcu sayısında boşluk var diyor.

Sayın Cumhurbaşkanına da Artvin ziyaretinde söyledik ama şu Ankara seferlerine ilişkin çok ciddi bir problem var Sayın Bakanım. O konuda yardımınızı istirham ediyorum.

Bir de bunun haricinde Hopa Dağı Tüneli'ne ilişkin... Biliyorsunuz, Hopa Dağı Tüneli ciddi anlamda yürüyor ama geçenlerde, bundan iki ay evvel taşeronla asıl işveren arasında problem olduğu için Hopa Dağı Tüneli'nde bir durma oldu. Hopa Dağı Tüneli'nin -daha sonra başladı ama- belirtilen tarihe yani yüklenici firmanın teslim edeceği tarihe ilişkin bir tereddüt var mıdır? Zamanında Hopa Dağı Tüneli teslim edilecek midir? Çalışmalar şu an itibarıyla beklediğiniz formda yürüyor mu? Bunu özellikle soruyorum.

Bir de bunun haricinde Ardanuç-Ardahan-Dereyolu var. Ardanuç-Ardahan-Dereyolu yirmi yılı aşkın süredir -1992 veya 1993'te temeli atıldı- o tarihten bu tarafa doğru ne yazık ki bitmedi, bir yılın hikâyesine döndü.

Sayın Bakan, benden önceki milletvekilimiz Sayın Metin Arifağaoğlu'nun da sormuş olduğu sorular var, benim elimde de sorduğum sorular var. Hemen hemen her iki yılda bir sorduğumuz sorulara, ertesi yılda biteceğine ilişkin yazılı cevaplarınız var. Yani 2008'de sorulmuş: "Ne zaman yol bitecek?" Yazılı getirmedim buraya ama isterseniz takdim ederim. 2008'de sormuşuz, demişsiniz ki: "2009'un sonunda bitecek." 2011'de sormuşuz, "2012'nin sonunda bitecek." demişsiniz. Şimdi en son sorduğumuz soruya da "2014 yılında bitecek." şeklinde bir yanıt vermişsiniz. Bu yanıtınızda samimi misiniz?

Sayın Bakanım, hem Ardanuç hem Ardahan -ki çok önemli bir yoldur bu yol- yöre halkı ciddi anlamda bu yolu beklemektedir. Belirtilen tarih... Hangi tarihte şu yılın hikâyesine dönen Ardanuç-Ardahan-Dereyolu bitecektir Sayın Bakanım? Bunun tarihini özellikle istiyorum.

Bir de bunun haricinde Artvin, bilindiği üzere, barajların yoğun olarak yapıldığı, baraj projelerinin yoğun olarak yapıldığı bir yer. Bundan dolayı baraj kret yollarını -baraj olunca kodlar yukarıya doğru çıkarıldı- Artvin'de özellikle Deriner Barajı'nın yapılmış olduğu yerde -ki, ben orada uzun yıllar avukatlık yaptım- ne yazık ki geçici kret yolunu Şavşat yoluna bağladık, baraj gölünden, baraj havzasından yaklaşık 300-400 metre yukarıdan yol geçmekte. Bu nedenle de kişinin kar nedeniyle yolda kaymalar olmakta, Allah korusun, ölümlü kazalara neden olmaktadır. Bu konuda bu yolun kretinin daha aşağıya indirilmesine ilişkin Artvin halkında bir beklenti vardır. Bu doğru mudur, değil midir yani özellikle Deriner Barajı'nın etrafından geçen yola ilişkin?

Deriner Barajı'nın yapılması nedeniyle Artvin merkezde 7 tane köyün, Sayın Bakanım, yaklaşık 35-40 kilometre civarında Artvin'le ulaşımı uzamıştır. Bu yollara ilişkin olarak -daha önceden de benden önceki milletvekili de takip etmişti- bir viyadük yapılmasına ilişkin şey gündeme geldi. Eğer bu viyadük gerçekleşmezse -teknik detaylarını, çok ayrıntılarını bilmiyorum ama- Deriner Barajı'nın baraj gövdesi üzerinden bir yol geçirilmesi -geçici bir yol geçişi, bu şeyi yakınlaştırmaması açısından- böyle bir teknik imkân olabilir mi? Bu konuda da kamuoyunda soru işaretleri vardır.

Bunun haricinde, yine Borçka'da Muratlı Barajı'nın yapılması nedeniyle Şerefiye köyü, Güreşen köyü, Güneşli köyü, Çaylı köyleri ve 6-7 tane köyün yolu 24 kilometre uzamıştır. Borçka'nın 25 bin nüfuslu bir kent yerleşim birimi olduğunu düşündüğünüz zaman, yaklaşık 10 bin nüfusu ilgilendiren ciddi bir sorun vardır. Burada yapılacak bir viyadükle bu 25 kilometrelik yolun kısaltılmasına ilişkin sorunu hallederiz diye düşünüyorum. Buna ilişkin herhangi bir çalışmanız var mıdır yok mudur?

Bir de Sayın Bakanım, en çok övündüğünüz şeylerden bir tanesi bölünmüş yollardır. Bakın, Artvin'de Fındıklı'dan girdiğiniz zaman yani Karadeniz Sahil Yolu'nu kenara koyarsak -Karadeniz Sahil Yolu, bilindiği üzere, Batum'a kadar, Sarp Sınır Kapısı'na kadar giden yoldur- o yolun dışında Artvin il sınırları içerisinde Sayın Bakanım, 1 kilometre, bin metre, 1

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 50

metre bölünmüş yol yoktur yani rakamlar önünüze geldiği zaman -yanılıyorsam lütfen tashih edin- herhangi bir bölünmüş yol yoktur. Bu bölünmüş yollardaki -biraz önce sayın milletvekilinin demiş olduğu- bu tabloyu artırmaya ilişkin, Artvin'de bölünmüş yola ilişkin herhangi bir çalışma yapılacak mıdır yapılmayacak mıdır diye...

Ben aynı zamanda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenter Asamblesinin de üyesiyim. KEİPA'nın da aralık ayında Tiflis'te Genel Kurulu var, orada gündeme aldıracağız, demir yoluna ilişkin Karadeniz'de müthiş bir beklenti vardır. Özellikle Tiflis'ten Batum'a kadar ulaşan demir yolunun Hopa Limanı'nın, Trabzon Limanı'nın cazibesini artırması açısından muhtemel bir demir yolu projesinin Karadeniz'e gelmesi Samsun'a kadar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) - Bu konuda Karadeniz'in büyük bir...

(Başkanlığa Başkan Vekili Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN - Sayın Bayraktutan...

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) - Hemen bitiriyorum Sayın Başkan.

Bu konuda ciddi anlamda bir beklenti vardır. Bu beklentiyi gidermek için özellikle demir yolu konusunda bir çalışmanız mevcut mudur, bunu yapacak mısınız?

Bir de en başta sorduğum soruyu bir daha sormak istiyorum Sayın Bakanım. Türk Hava Yollarında bu işi aşamadık biz. İstanbul'dan her gün 2 uçak geliyor, Pegasus ve Türk Hava Yollarının, 2 uçakta da doluluk oranlarına bakın. Türk Hava Yollarının Yönetim Kurulu Başkanıyla da görüştüm, ısrarla görüştüm, iktidar partisi milletvekilimiz de bunu takip ediyor ama biz Artvin milletvekilleri olarak bunu başaramadık yani ne kadar üzerine gitsek de. Sayın Bakanım, Türk Hava Yolları dünyanın her tarafına ulaşıyor. Burada yani niceliğe bakmanın ötesinde, oradaki yolcu sayısının artısına, eksisine kâr açısından bakmadan bir değerlendirme yaparsak, bu konuda Ankara uçaklarının konulmasına ilişkin bir talimatınız olursa Artvin'in mağduriyeti engellenecektir diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Bayraktutan, sağ olun.

Sayın Koca...

SALİH KOCA (Eskişehir) - Sayın Bakanım, Değerli Başkanım, değerli Komisyon üyelerimiz; Plan ve Bütçe Komisyonunda Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesini görüşürken ve sunumlarımızı yaparken ulaşan ve erişen Türkiye olarak başladık ve gerçekten de Türkiye'de yapılan hizmetlerle birlikte Türkiye'yi ulaşan ve erişen bir Türkiye hâline getirdik, aynı zamanda da gönülleri birbirine kavuşturduk. Bu gönülleri birbirine kavuştururken hem yollarla hem de iletişim ağıyla gönülleri birbirine kavuşturduğumuza inanıyorum. Bu anlamda bir mühendis olarak baktığımız da yapmış olduğumuz hizmetlerle birlikte yapılmış olan viyadükleri, sanat eserlerini, kısaca yapmış olduğumuz şaheserleri hep birlikte beğeniyle takip ediyoruz ve bu anlamda da emeği geçen tüm bürokratlarımıza ve şahsınızda sizlere ve Hükümetimize de teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Özellikle, raylı sistemler konusunda gerçekten çok ciddi adımlar atıldı. Bugün lokomotiflerimizi, metro araçlarımızı, vagonlarımızı kendimiz yapıyoruz ve bundan da kıvanç duyuyoruz.

Avrupa'nın 6'ncı ülkesi ve dünyanın da 8'inci ülkesi olarak hızlı trene kavuşmak ve hızlı tren hattına sahip bir ülke ve aynı zamanda bu ülke içerisinde de Eskişehir olarak hızlı tren hattına sahip bir il olmaktan da kıvanç duyduğumuzu burada özellikle belirtmek istiyorum. Bu anlamda, hızlı trenle birlikte Türk dünyasının başkenti Eskişehir'imizin başkentimiz Ankara'ya ve aynı zamanda Anadolu'nun ilk başkenti Konya'ya ulaşmış olması bizleri gururlandırıyor ve şu üç dört yıllık süre içerisinde yapılmış olan yaklaşık 27 bin seferle birlikte 7 milyon 500 bin yolcunun taşındığını, yine aynı şekilde kısa bir süre önce başlamış olan Konya hızlı tren seferleriyle birlikte de Mevlânâ dostları ile Yunus Emre'nin dostlarını birbirine kavuşturmuş olmanızdan dolayı da ayrıca teşekkürlerimizi iletmek istiyorum. İnanıyoruz ki kısa süre sonra hem İstanbul'a ve Ankara-Sivas hattına ve ileri dönemlerde de Afyon-İzmir ve inşallah, Antalya hattına da hızlı trenle bağlanacağımızı ümit ediyoruz ve bu konudaki çalışmalarınızdan dolayı da ayrıca başarı dilekelerimizi iletmek istiyoruz.

Sayın Bakanım, özellikle Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi ve Bakanlığınızın iş birliğinde yürütülmekte olan önemli bir çalışma var, raylı sistemler test merkezi çalışması. Bununla ilgili olarak, Eskişehir'de gerçekten Eskişehir'in geleceği anlamında önemli bir yere sahip olan, raylı sistem çalışmalarında önemli bir yere sahip olacak olan bu çalışmada ciddi mesafeler katedildiğini biliyoruz ve inşallah, kısa zamanda bunun da çalışmalarına hep birlikte başlamış oluruz.

Eskişehir'de özellikle Devlet Demiryolları anlamında zorluklarla çalıştığınızı biliyoruz, ciddi zorlukları aştığınızı biliyoruz. Hem yerel anlamda birtakım zorlukları aşmak zorunda kaldığınızı ve aynı zamanda da yer altı, doğal şartlarla mücadele edip o zorlukları aştığınızı da biliyoruz.

Şu anda Eskişehir'imiz, bu anlamda baktığınızda, tüm komşu illerle double yollarla bağlanmış bir il. 92 kilometre olan bölünmüş yol ağının 214 kilometreye çıktığını ve bunun kısa süre içerisinde yapılarak hizmete açıldığını da yine biliyoruz. Bu yapılan çalışmaları Eskişehirli hemşehrilerimizin de takdir ettiğine inanıyoruz.

Bu kısa süre içerisinde 20'nin üzerinde alt geçit, üst geçit ve köprülü kavşak yapıldığını ve Eskişehir'in özellikle trafik sorununa da ciddi anlamda çare olduğunuzu burada özellikle belirtmek istiyorum ve daha önce bahsi geçen bu köprüyle ilgili olarak da yan tarafta yapılan, Ertuğrul Gazi geçişinin yanında yapılan üst geçidin tamamlandığını, bu köprüdeki çalışmaların birtakım nedenlerden dolayı aksadığını ama kaldığı yerden inşallah, devam etmek üzere olduğunu, bahsedilen eylemin de oradaki yerel belediye başkanı ve belediye aday adayları tarafından, adaylar tarafından bir anlamda yapıldığını ve onların organize ettiğini biliyoruz.

KAZIM KURT (Eskişehir) - İnsaf ya!

SALİH KOCA (Eskişehir) - Evet, yani, ben açık söyleyeyim o zaman.

KAZIM KURT (Eskişehir) - Kimse yok orada ya! Halk, halk...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 51

SALİH KOCA (Eskişehir) - CHP'li belediye başkanı ve MHP'li büyükşehir belediye başkan adayının organize ettiği ve içinde olduğu...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Yol yok, ucube, ucube orası.

SALİH KOCA (Eskişehir) – “Ucube”nin ne demek olduğunu da biliyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Salih Bey... Salih Bey...

SALİH KOCA (Eskişehir) – Ben cevap vermemiştim Mevlüt Bey.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Salih Bey, ne konuşmuştuk?

SALİH KOCA (Eskişehir) - Ama görüyorsunuz, müdahale etmedik.

Bu eylemin bugün gazetelere yansıyan hâliyle de belediye ve belediye başkan adayı tarafından organize edildiğini biliyoruz. Zira orada defalarca çalışma yaptık, halkın taleplerinin de ne olduğunu çok iyi biliyoruz.

Ben bunun yanında, gerçekten 20'nin üzerinde alt geçit, üst geçit yaptık ama birkaç eksikimiz kaldığını, bu çalışmaların hızlandırılması gerektiğine ve sonuçlanması gerektiğine inanıyorum. Bunlardan bir tanesi, Anadolu Üniversitesi'nin önündeki sağa dönüş meselemiz var, bu biraz uzadı, mahkeme nedenlerinden dolayı uzadı, hızlandırılmasının iyi olacağını düşünüyorum.

Bir diğer konumuz da Gündoğdu alt ya da üst geçit meselemiz. Bu da yaklaşık üç yıldan beri gündemde olan ama bir şekilde yol katedemediğimiz bir konu, yapılması gerektiği konusunda hemfikir olduğumuz bir konu. Bu konunun da hızlandırılmasının ve bir an önce başlanılmasının uygun olacağını burada aktarmak istiyorum.

Bir diğer konumuz da Sarıcakaya yani Bolu istikametinde duble yol meselemiz, daha doğrusu, bölünmüş yol meselemiz. Bununla ilgili olarak da ümit ediyorum ki çalışmaları tamamlar, 2014 yılı içerisinde bu çalışmalara da başlayacağımızı bekliyorum.

Bu nedenle, bu azim ve kararlılık içerisinde bugüne kadar yapmış olduğunuz hizmetlerle birlikte, 2023 ve 2071 vizyonuna Ulaştırma Bakanlığı olarak ulaşacağınıza inancımız tamdır diyorum, çalışmalarınızda başarılar dileyerek tüm hazıruna saygılar sunuyorum.

(Başkanlığa Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Koca.

Değerli arkadaşlar, saat 18.40, bundan sonra bir başkanlığımız daha var. Şu anda 2 arkadaşımıza söz vereceğim son olarak, daha sonra soru-cevap bölümüne geçeceğiz.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Sayıştay kısmı var.

BAŞKAN – Elbette, Sayıştay'ı da dinleyeceğiz. Sayıştayla ilgili sorularınız varsa onları da alacağız.

Yeni gelen arkadaşımız olursa şu saatten itibaren söz vermeyeceğim, onu da özellikle ifade edeyim, ancak Sayın Demir'e vereceğim.

Sayın Demir, buyurunuz.

Süreniz beş dakika.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Tavas-Dalaman arasındaki, özellikle İç Anadolu'yu denize ulaştıracak en kısa yol olmasına karşın, o yol üzerindeki birçok köy maalesef... Hem tarım hem madencilik hem de turizm açısından önemli olan bu yolun planlanıp planlanmadığını sormak istiyorum. Bakanlığınızın bu konudaki düşüncesi nedir?

İkincisi de özellikle Muğla, Milas bölgesinde zeytinciliği perişan eden ve zeytinciliği yok eden, maden taşımacılığında çok önemli olan bir bölge var. Çine-Güllük arasındaki demir yoluyla ilgili bir çalışmanız, planlamanız var mı? Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Demir.

Sayın Aydemir, buyurunuz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlığımızın çok değerli bürokratları, basınımızın çok değerli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Biz partimizi kurduğumuz günden itibaren, iktidara geldiğimiz günden itibaren “İnsanı yücelt ki devlet yükselsin.” zihniyetiyle hareket ettik. İnsanımızın yaşadığı her yere ulaşmayı kendimize görev addettik, o sorumlulukla hareket ettik. Dolayısıyla, insanımıza ulaşmanın da yollardan geçtiğini bildiğimizden dolayı, Türkiye'nin her tarafını yollarla ördük âdeta. Yolu olmayan bir tane köyümüz kalmadı.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Vay be!

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Vay değil, gerçek bu yani “Vay!” demeye gerek yok.

Yolu olmayan bir köyümüz kalmadı.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Manisa'yla ilgili konuş.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Niye Manisa'yla ilgili konuşayım. Plan Bütçe burası.

BAŞKAN – Sayın Ağbaba, lütfen ya!

VELİ AĞBABA (Malatya) – Ama doğru değil. Malatya var, köyü olmayan ilçe var.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Doğru değil de...

BAŞKAN – Sayın Aydemir...

Sayın Ağbaba, lütfen, böyle bir yöntem yok Sayın Ağbaba ya, lütfen.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Çok Değerli Bakanım az önce sunumunda Türkiye'nin kaç kilometre bölünmüş yol ağına ulaştığını, kaç kilometre otoyollarla tanıştığını, kaç kilometre demir yoluyla tanıştığını anlattı, ben bu konulara girmeyeceğim. Zaten Sayın Bakanım sunumunu yaptı.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 52

Hamdolsun, tabii ki “Yol medeniyettir.” diyoruz. Tabii ki yol olmadan Türkiye'nin ekonomisinin ikiye, üçe katlanamayacağını çok iyi bildiğimizden dolayı geldiğimiz günden itibaren Ulaştırma Bakanlığımız gerek kara yoluna gerek demir yoluna büyük önem vermiştir. Bundan dolayı çok değerli Başbakanımıza, çok değerli Bakanımıza ve değerli bürokratlarına çok teşekkür ediyoruz, sağ olsunlar çünkü ürettiğiniz malı ancak yollar vasıtasıyla istediğiniz yere ulaştırabilirsiniz. Eğer yolunuz yoksa ne ürettiğiniz malı istediğiniz yere ulaştırabilirsiniz ne satabilirsiniz ne de pazara ulaştırabilirsiniz. Bu bilinçle hareket ettik. Yolunuz yoksa yerinizde saymaya mahkûmsunuz veya yolunuz yoksa yok olmaya mahkûmsunuz. Türkiye bugünkü noktaya Ulaştırma Bakanlığımızın bu güzel başarısıyla, çalışmalarıyla geldiğinden dolayı teşekkür ediyoruz, sağ olsun, Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, Karayollarındaki bürokratlarımıza çok teşekkür ediyoruz. Bizim ne zaman bir sıkıntımız olsa, ne zaman sorunumuz olsa gerek çok değerli Genel Müdürümüz gerekse bölge müdürümüz bizi dinlemiştir, sıkıntılarımızı dinlemiştir ve sıkıntılarımıza yerinde müdahale etmişlerdir. Bundan dolayı teşekkürü borç biliyoruz.

Çok değerli Akçay Vekilimizin de bahsettiği gibi, Manisa'mızın Salihli-Gölmarmara-Akhisar bölünmüş yolu henüz bitmemiştir. Değerli Bakanımız “Bitecek.” diye söylemesine rağmen bitirilememiştir. Bölge müdürümüz 2013 yılında bitsin diye çok uğraşmıştır. Defaten benimle birlikte gelip şantiyede müteahhitle görüşmüştür ancak nedense müteahhit yolu bitirememiştir. Sayın Bakanım, müteahhidin, bu gidişle şirketin 2014'te de bitirmesi zor gibi gözüküyor. Gerekli ihtamameleri Bakanlığınız çekmesine rağmen müteahhit bu işi biraz yavaşlatmıştır.

Aynı şekilde, Demiryollarına da teşekkür ediyoruz. Değerli Genel Müdürümüz olsun, bölge müdürümüz olsun, sıkıntılarımızı dinleyip olaylara anında müdahale etmişlerdir. Teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, Türkiye'yi hızlı trenle tanıştırdınız. Vatandaşlarımız sizin sayenizde hızlı trene bindi. Daha önce yurt dışına çıkan vatandaşlarımız hızlı trene binebiliyordu, filmlerde hızlı treni görebiliyorlardı ama hamdolsun, iktidarımızla, Hükümetimizle sizin sayenizde hızlı trenle vatandaşımız tanıştı, hızlı trene bindi, konforlu bir şekilde seyahat etmeye başladılar. Bundan dolayı da teşekkür ediyoruz.

Hava yolunu halkın yolu yaptınız, tabii ki teşekkür ediyoruz. Herkes hava yoluna, uçağa binmeye başladı ama detayına Sayın Aslanoğlu birazdan girecek zannedersem. Ben bilet fiyatlarına veya içerisindeki birkaç eksik konuya girmiyorum, zamanınızı almak istemiyorum fazla. Detayına Sayın Aslanoğlu girecek.

Marmaray için ayrı bir teşekkür ediyoruz Sayın Bakanım.

Manisa'mızdaki, tabii ki İzmir'in Sabuncubeli derdinden bizi inşallah birkaç yıl içerisinde kurtaracaksınız. Sabuncubeli'ndeki şerit sayısı artmasına rağmen sizler halkımızın rahatlığını düşündüğünüzden dolayı, Sabuncubeli Tüneli'yle İzmir'le Manisa'yı âdeta birbirine bağladınız. Dolayısıyla, İzmir'le Manisa arasındaki en büyük engeli kaldırdınız. Bundan dolayı da sizlere çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, ben sözlerimi fazla uzatmayacağım dedim ama bir espriyle sözlerime son vermek istiyorum. Tabii ki zeytinleri kesmek istemiyoruz, “ekolojik denge” diyoruz; denizi üstten geçiyoruz, “ekolojik denge” diyoruz, “Geçmeyelim.” diyoruz; köprü yapıyoruz, “Hayır.” diyoruz; havalimanı yapıyoruz, “Hayır.” diyoruz; denizin altından gidiyoruz, “Balıkları rahatsız ediyoruz.” diyoruz; acaba önümüzdeki süreçte hiç kimseyi rahatsız etmeden, ekolojik dengeyi bozmadan, insanımızı daha değişik bir şekilde birbirine ulaştırmayı düşünüyor musunuz, bir planınız, programınız var mı? Hem de bu soruyu sormuş olayım. Hizmetlerinizden dolayı sizlere çok teşekkür ediyoruz. Hizmetlerinizden dolayı sizlere çok teşekkür ediyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Zeytinyağı kokuyor, tereyağı, zeytinyağı karışımı.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – 2014 yılı bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (Isparta) – Ağbaba, sen de fena sayılmazsın. Sizin orada ne yağı var?

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bizde kayısı yağı var.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Bizde yağ yakmaya gerek yok, rahat ol.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, görüşmelerimiz bu şekilde tamamlanmıştır.

Ha, siz varsınız en son, doğru.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Unutulduysak bırakalım, konuşmayalım.

BAŞKAN – Hayır hayır, ben tamamlandı diye düşündüm.

Sayın Aslanoğlu, buyurunuz lütfen.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, Saygıdeğer Bakan, Çok Değerli Bakan Yardımcım –geçen dönem İstanbul Milletvekilimizdi Yahya Bey- değerli bürokrat arkadaşlarım, çok değerli basın; hepinize saygılar sunarım.

Sayın Bakanım, biz bu bütçenin 22 milyar değil 122 milyar olmasına çok seviniyoruz. Her arkadaşım, bu bütçenin yüksek olmasından yani kamu yatırımı olarak 22 milyar yerine 122 milyar olmasından en az sizin kadar biz seviniyoruz. Eğer bu konuda bütçeye, bu bütçenin yetersiz olduğuna inanıyorsanız biz artırma yönünde her türlü çabaya sonuna kadar destek veririz, bir kere bunu söyleyeyim.

İki, ne zeytinden ne bilmem balıklardan... En rantabl olan hizmet yapılsın ama o yörenin halkıyla birlikte, o yörenin insanıyla birlikte en rantabl, en az hasar nereye veriliyorsa oradan o yolun veya o hizmetin o şekilde yapılmasını istiyoruz. Yoksa, biz hizmete karşı gelmeyiz kardeşim. Biz, halka verilen her hizmetin sonuna kadar yanındayız. Yani, bunu, böyle, hemen işte “Balıklar ürkmesin...” Hayır, kardeşim...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Ürksün!

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama, en az nasıl hasar veririz? Arkadaşlarımın söylediği bu.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 53

Sayın Bakan, bu ülkede haberleşme özgürlüğü yönünde herkeste bir kuşku oluştu. Siz istediğiniz kadar söyleyin ama herkeste haberleşme özgürlüğünün yok edildiği ve herkesin dinlendiği yönündeki düşüncüyü, bunu kamuoyundan silemedik. Şimdi, daha bir ay önce Taraf gazetesi manşetinde "Tüm CHP milletvekilleri -okumuşsunuzdur herhâlde- ve tüm CHP yönetimi dinlendi." diye eğer yazıyorsa, buna benim Bilgi Teknolojileri Başkanlığım çıkıp "Ya, kardeşim, böyle bir şey yok." demesi lazımdı. Ama yazdı, hiçbir yerden en küçük bir yalanlama gelmedi, demek ki doğru bu.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – İçişleri Bakanı dedi ya.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Demedi.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Burada dedi.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ha, burada dedi, burada dedi ama bu işin birinci derece ayağı Bilgi Teknolojileri.

Sayın Bakan, yönteminizi gözden geçirin. Bu ancak ihbarcılara yarıyor, bu ancak birisinin birisini gammazlamasına yarıyor. Gidiyor şikâyetçi oluyor gizli veya birileri polisle diyor ki "Şunu da dinlemem gerekiyor." Sonuçta birileri beni ihbar ediyor ama hiçbir şey çıkmıyor, onların yanına kâr kalıyor. Ben, şunu istiyorum: Sonuna kadar dinleyin. Biz, CHP milletvekili olarak, bu ülkenin birlik beraberliği için her türlü şeye sonuna kadar başımızla beraber... Eğer, bu yönde bir şeyimiz varsa dinleyin, biz dinlenmekten kaçınmayız ama ülkede bir haberleşme özgürlüğü var diyoruz, demokrasi var diyoruz ama bu yerine gelmiyorsa vicdan azabını hepimiz çekersiniz.

Sayın Bakanım, ben dinlenebilirim ama Bilgi Teknolojileri bana daha sonra, üç ay sonra, altı ay sonra "Kardeşim, şundan dolayı dinlendin..." Bu benim en tabii hakkım, bu benim en tabii hakkım. Eğer bu ülkede herkesin dinlendiğini, dinleneceğini, bu şekilde halkın beyninde bir şey varsa ancak bunu bu şekilde yıkabilirsiniz. Hiç önemli değil, yine söylüyorum, CHP milletvekili olarak dinlenmekten asla rahatsız değiliz ama onurumuz, şerefimiz, haberleşme özgürlüğümüz yok edildiği için buna üzülüyoruz, bu açıdan.

Sayın Bakanım, eğer, bu ülkede haberleşme özgürlüğünü kurmak istiyorsanız herkesin bir şekilde... Dinlenebiliriz. Birisi gidip -gizli tanık- beni ihbar ediyor, onun yanına kâr kalıyor. Dinleniyorum, mahkeme kararı alıyor, dinleniyorum ama benim bilgim yok. Hayır, benim en tabii hakkım, benim niçin dinlendiğimi bilmek demokratik hakkım Sayın Bakanım. Bunu, eğer, bu şekilde yerleştirirseniz, üç ay sonra, altı ay sonra deyin ki "Kardeşim, şunun ihbarıyla veya şu polisin talebiyle veya bilmem kimin talebiyle dinlendiniz." O anda söylemeyin ama eğer bunu yapmazsanız siz Türkiye'de haberleşme özgürlüğünü kuramazsınız, herkes dinleniyor imajını kimseden kaldıramazsınız. Bir kez daha sizin bilgilerinize arz ediyorum.

Sayın Bakan, İstanbul'da artık trafik felç. Dün, Bağcılar'dan Bakırköy'e bir buçuk saatte gidemedim Basın Ekspres yolunu kullanmak kaydıyla.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Hem de pazar günü.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Pazar günüydü, Bağcılar'dan Bakırköy'deki İncirlik'e bir buçuk saatte gidemedim.

Sayın Bakan, İstanbul'da yapılan hafif raylı metro yolu böldü. Tamam, toplu taşıma aracı hepimizin aşkı. Yani, halkın çok kolaylıkla bir yere gitmesine hepimiz taraftarız sonuna kadar ama İstanbul'da yapılan hafif raylı sistem denilen sistem -yani Beylikdüzü'nden ta Kartal'a kadar mevcut yollar- 6 şeritli yolun; 3 şerit geniş, 3 şerit geniş yolun 1'er şeridini aldı ve buraya hafif raylı sistem yapıldı. Yani, İstanbul trafiği felç durumda, bitmiş durumda. Bununla İstanbul bir yere gidemez ve hiçbir yere gidemeyiz. Bir kez, eğer hafif raylı sistem dediğimiz sistem metro olarak yerin altına alınmazsa, İstanbul trafiği çıkmaz bir hâlde, daha da çıkmayacak. Bu açıdan, "Hafif raylı sistemle biz şu kadar insan taşıdık..." Çok güzel bir olay ama öbür şekilde otomobile olan seyahati allak bullak etti, 6 şeritli yol 4 şeride düştü arkadaşlar. Bir İstanbul milletvekili olarak, bunu da bir kez daha bilgilerinize sunmak benim görevim.

İki, Sayın Bakanım, köprülerden geçişe para almak yerine, köprülerden geçişe -ben ücret almayın demiyorum- başka bir formül bularak, yani ya yıllık tescillerde veya işte muayenelerde bir şekilde farklı bir formül bularak... Eğer, köprü trafiğinden de parayı o anda aldığınız zaman trafiğin önemli bir kısmını da... Örneğin, cumartesi günü Avcılar'dan Hasanağa'ya yani Kozyatağı'na tam iki buçuk saatte gittim Sayın Bakanım, iki buçuk. Ta, trafik Topkapı'dan Kozyatağı'na kadar doluydu köprü trafiğinden dolayı. Bu açıdan, köprü ücretlerini başka bir formülle... Ben ücret almayın demiyorum, önemli bir finansman kaynağı, kullanan versin ama ya plakalarına yahut her yıl ödedikleri bir sigorta sistemiyle yani bir şekilde bunu farklı bir boyuta getirmedeniz için içinden çıkamazsınız Sayın Bakan, bunu da söylemiş olayım.

Sayın Bakan, demin arkadaşlarım arz etti. Şimdi, Türk Hava Yolları greviyle ilgili Sayın Akif Hamzaçebi, Sayın Süleyman Çelebi ve ben 3 defa gittik. Sadece, Sayın Topçu'nun söylediğini söylüyorum, yüce Allah yukarıda: "Biz bu kararı uyguladık. Eğer bunu yapmazsak bizim prestijimiz sarsılır." Sendika falan yok, 3 kişiyiz. "Mahkeme kararı alındığı anda hepsini alıyorum." En son, Sayın Çelebi, ben, sendika başkanı gittik. Sendika başkanı "Bu 300 kişiyi al, toplu sözleşmeyi getir, nasıl önüme koyuyorsan imzalayacağım." dedi, aynen böyle. "Yeter ki, şu 301 kişiyi al. Toplu sözleşmeyi hemen şimdi getir, şu anda imzalıyorum." dedi. Aynen "Mahkeme kararı çıksın, derhâl." dedi. Yani, kimseyle dalga geçilmesin, emeğe saygılı davranılsın

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu ülkede güya toplu sözleşme, grev hakkı var. Sayın Bakanım, böyle bir hak yok, böyle bir hak yok. Ne toplu sözleşme hakkı var ne grev hakkı var. Kimse artık buna... İşte, Avrupa Birliğiymiş, bilmem, demokrasiymiş, hayır, hiçbir şey yoktur. Bu açıdan, canlı şahidi benim, artık inanmıyorum, bu tamamen Türk Hava Yolları yönetiminin tek taraflı şeyidir. Sayın Bakan, Türk Hava Yolları -istediğiniz kadar- hayır, size direkt bağlı değil, bunu biliyorum. Bir kere, size direkt bağlı olmaması en büyük hata. Özelleştirme İdaresi ne anlar hava yolu şirketi yönetmekten? Ne anlar Sayın Bakan? Ne anlar? Ama, şuradan da sıyrılmayın Sayın Bakanım: "Ora özelleşti, bu, şirket..."

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 54

Hayır Sayın Bakanım, yönetimi siz atıyorsanız, devlet atıyorsa, denetimi siz atıyorsanız bu hesabı da siz vermek zorundasınız. Maliye Bakanysa Maliye Bakanı...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Özelleştirme İdaresinin bağlı olduğu Bakanlık var.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, burası şirket falan değil. Tüm yönetimini, genel kurullarda Özelleştirme İdaresinin verdiği teklifle... Yani, onun için, buradan kolayca ne Maliye Bakanı ne, sıyrılamaz. “Hayır, efendim burası bir şirket, halka açık şirket, biz karışmayız.” Niye karışmıyorsunuz kardeşim? Adam atıyorsunuz, adam atadığınız zaman ya bunun hesabını niye vermiyorsunuz? Böyle şey olmaz Sayın Bakanım. Bu açıdan, bir kez daha bunu... Sizin, direkt -biliyorum- ilgi sahanız dışında, hatta çıkmaya çalışıyorsunuz. Hayır efendim, Türk Hava Yolları size bağlanmalıdır. Eğer bağlanmazsa biz bu çileyi daha çok çekeriz. Özelleştirme İdaresi... Oradaki arkadaşlar hava yolu işini ne kadar güzel biliyorlar ya! Orayı böyle çok güzel yönetiyorlar!

İki, bilet fiyatları Sayın Bakan. Bu ülkede...

Ömer Faruk, hoş geldin.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) – Hoş bulduk. Ağabey, seni kim kızdırdı?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hiç kimse kızdırmadı.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) – Bakan seni sever ya.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu ülkede, eğer bir insan 150 liraya yolculuk yapıyorsa...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

M. MÜCAHİT FİNDİKLİ (Malatya) – Ömer Faruk’a “Hoş geldin.” dedin, bana niye demiyorsun?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Başkanım görmedim, özür diliyorum görmedim.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Seni transit geçti.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Özür diliyorum görmedim.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu, toparlayabilir misiniz lütfen.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Kuşoğlu'nun hakkı var, Sayın...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Ama Sayın Bakan bir buçuk saat konuştu.

BAŞKAN – Öyle bir hak... Ben gereken müsamahayı gösterdim efendim bugün, tüm arkadaşlara.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, bir kişi 150 liraya gidiyorsa bir hatta, bir başka kişi iki gün sonra 170 liraya, buna bir şey diyemem ama birisi 150 liraya gidiyor, birisi 340 liraya gidiyorsa bunun adı kazıklamanın kendisidir Sayın Bakan. Türk Hava Yolları yönetimi bu halkı kazıklayamaz. Evet, kazıkçı Türk Hava Yolları, aynen söylüyorum, kazıkçı. Veya bir maç oluyor yurt dışında Sayın Bakan, diyelim ki İspanya'da bir maç var, Real Madrid-Galatasaray diyelim; normal gidiş-geliş 800 euro, 3.500 euro diyor.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Fırsatçı!

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – E, böyle bir fırsatçılık olur mu Sayın Bakan? Bu bir acımasızlıktır, fırsatçılıktır, kazıkçılıktır. Başka ne söyleyeyim Sayın Bakan?

Şimdi, PTT Genel Müdüğüme teşekkür ediyorum. Şunun için: Her milletvekili aradığında arkadaşlarım, eğer makul bir iş söylüyorsanız sonuna kadar ilgileniyor. Yalnız PTT'nin...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Başını yakacaksın.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır efendim, niye başını yakacağım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yapmıyor ama ilgileniyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ha, ilgileniyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yapmıyor ama.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama PTT'nin, özellikle beldelerde -özellikle emeklilerimiz artık beldelerde yaşıyor- banka şubesi olmayan yerlerde daha çok şubeleşmesi -örneğin oradaki insanlara bir kamu hizmetinin- bu yönde daha çok şube açması lazım, beldelerde özellikle veya nüfusu çok büyük köylerde yani bin, 2 bin nüfusu olan yerlerde. Bu açıdan çok önemli Sayın Bakan. Bunu bir kez daha arz ediyorum.

Sayın Bakan, İstanbul'da Sirkeci-Kanarya hattı var, demir yolu hattı, Sirkeci-Kanarya. Bu hat kapandı, şu anda. Şimdi, bu hat, İstanbul'un en önemli, çok önemli bir yükünü çeken bir hat. Çok önemli, Kanarya'dan Sirkeci'ye kadar, Bakırköy, o civar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Efendim, bir beş dakika daha, toparlayacağım.

BAŞKAN – Evet... Yani, lütfen... Beş dakika... İki dakika daha veriyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama daha birkaç konum var.

BAŞKAN – Evet, lütfen, hızla...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani, çok, burada, belki, o bölgedeki trafik sıkışıklığının en büyük nedenlerinden biri. Öncelikle, burası ne zaman açılacak? Hakikaten çok önemli. Ben arkadaşlarıma tek kelime edemem, mutlaka görevlerini yapıyorlardır ama çok sorunlu ve çok büyük yükü çeken bir hat; olmadığı için de herkes perişan oluyor.

Sayın Bakan, Silivri'de küçük sanayi sitesi var. Yani, ben İstanbul'daki, bölgedeki arkadaşlara... Orada insanlar ölüyor. İnsanlar traktörünü bırakıyor tamire, arabasını bırakıyor, E-5'ten geçiyor. Yani, hakikaten, burada eğer bir üst geçit yapılmazsa... Daha geçen hafta 3 kişi öldü yani her hafta insan ölüyor, her hafta kaza oluyor. Yani, ben sizden hassaten rica ediyorum yani Allah rızası için rica ediyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kara yollarının mı? E-5...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 55

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Evet. Yani E-5 üzerine, buraya bir üst geçit yapmazsak daha çok insan ölecek ve... Bu açıdan, oradaki küçük sanayideki esnaflar, aynen, gittiğimizde “Tek sorunumuz var.” diyorlar. Ne olursunuz birisi, birisi... Sayın Bakan, talimat verir misiniz lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Söyledim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Peki, teşekkür ederim. Artık muhabatım beyefendi. Peki, teşekkür ederim.

Şimdi, yine burada bir marina inşaatı vardı ama ne hikmetse, müşteri mi çıkmıyor, neden, siz mi engelliyorsunuz, niçin ihale edilmiyor onu bilmiyoruz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Oldu, talep gelmiyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Talep gelmiyor.

Peki, o zaman, Büyükçekmece’de, inşaat bitti, yabancı sermaye, Almanlar aldı burayı, adamlar 85 milyon yatırım yaptılar ama ne hikmetse...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – ..her şey bitti, oradaki siyasi çekişme, bir şekilde, buranın açılmasına engel oluyor. Marina sizin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Büyükçekmece’de bizim marina ihtiyacımız yok.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Büyükçekmece’de. Bitti, hayır, hayır, özel sektör...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bizim yok yani...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Her türlü izin... Sayın Hızır Reis Bey’e teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Biz mi vermişiz?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hep beraber, Çevre Bakanlığı da, siz de, Maliye de... Zamanında, bugünün işi değil ama oradaki partilerin... Yani, ben burada başka bir şey söylemiyorum. Burada “Efendim, adam alınacak, bilmem, bunlar kendi adamlarını alırlar.” Bu kadar küçük düşünemeyiz Sayın Bakan. Yani, bitti marina, yabancı sermaye gelmiş –hani, yabancı sermayeydi- bir sürü yatırım yapmış, para harcanmış, marina bitmiş ama ne hikmetse marinaya açılış izni verilmiyor. Bu, sizin direkt işiniz. Bunu bir araştırın, rica ediyorum.

Biraz daha, bir beş, üç dakika daha...

BAŞKAN – Yirmi dakika olduğunu ifade edeyim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Peki, efendim, biz bu ülkede her yapılan işe omuz veririz. Yeter ki...

Ha, bir de Sayıştayla ilgili yani bir kelime edeceğim.

BAŞKAN – Buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, 125 milyar olsun, yeter ki rantabl olsun, fizibil olsun, ülkenin yararına olsun ve öncelikli projeler olsun. Ancak, biz hiç kimseyi suçlamayız, yeter ki ama önceden... Ama Sayıştay raporundaki konular çok farklı konular. Bir şekilde, biz, on beş gündür burada Sayıştay tartışması yapıyoruz. Biz, Bakanlığınızdaki veya kurumlardan insanların -asla- bu raporlara göre, hep kötü niyetli olduğunu mu hissedeceğiz? Bize niye bunu hissettiriyor arkadaşlar? Bu açıdan, Sayıştay raporlarının şeyi ortada. Bir şekilde, Bakanlığınızın ve kurumlarınızın, Sayıştay raporları konusunda bizi aydınlatması ve net bir şekilde bunun burada konuşulması lazım.

Hepinize saygılar sunuyorum, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Kalaycı, sizin Sayıştayla ilgili ifadeniz olacak mı? Konuştunuz mu? Konuşmanızda herhangi bir...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Konuşmadı, ayrı bıraktı Sayın Başkan.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Bir Sayıştay dinleyelim, sonra bizim de sorularımız olacak.

BAŞKAN – Evet, şimdi soru-cevap bölümüne geçeceğim. Birçok arkadaşımız aslında soru sordu ama yine soruları olabilir diye düşünüyorum.

Sayın Çetin, buyurun.

SORULAR VE CEVAPLAR

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Sayıştay kısmına sonra mı geçeceğiz?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Bakan, benim kısa birkaç sorum olacak, çok kısa, kısa 3-4 sorum var.

BAŞKAN – Sayıştayla ilgili de varsa onları da sorabilirsiniz.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Yok. Sayıştayla ilgili, arkadaşlar soracak.

Ben, deminki konuşmamdan kalan 2-3 konuya açıklık getirmek istiyorum. Bu, kara yollarında mahkeme kararı almasına rağmen, işe verilmeyen işçilerle birlikte o “taşeron işçisi” adı altındaki kara yolları işçilerinin kadroya geçmesi konusunda, devlet yönetme anlayışına uymayan yaklaşımlar var. Örneğin, Maliye Bakanlığı işçilerin geçmişe dönük alacaklarından vazgeçmeleri hâlinde kadroya alınabileceklerini belirtiyor. Bu, doğrudan doğruya, devletin para karşılığında kadro satması anlamına gelecek ve devleti küçük düşürecek bir yaklaşımdır. Mahkeme kararı uygulanıp, böyle yollara sapmadan gereğinin yapılması gerekir. Bunu da yapacağınıza inanıyorum.

Bir de Sayın Bakan, bu Ankara Metrosunda -tabii, basına da yansıdı bunlar- devralındığında metro galerileri hatta istasyon yapılarının tamamlandığı ancak bakımsızlıktan yıprandığı için tekrar Bakanlık tarafından aynı yerler için yeniden yatırımlar yapıldığı basına yansıdı. Ankara Metrosunda beceriksizlik ve öngörüsüzlük nedeniyle çarçur olan para miktarı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 56

nedir? Bakanlık, Ankara Metrosu dışında başka herhangi bir belediyenin tamamlamadığı projeleri ar belasına devralmış mıdır? Bunu öğrenmek istiyorum.

Bir de biliyorsunuz, projesi 1943'te yapılan bir Ayaş Tüneli meselesi vardı. Çok kısa olarak, Ankara-İstanbul sürat demir yolu ve Ayaş Tünelinin akıbeti nedir? Bu proje kapsamında bir çalışma yapılmakta mıdır? Ayaş Tünelinin yıllardır tamamlanamayan 2 kilometrelik kısmı tamamlanacak mıdır? Güncelleme açısından bu soruları yanıtlarsanız sevinirim.

Bir de Büğdüz köyünün kamulaştırılma kararı verilen arazileri ne zaman kamulaştırılmaya başlanacaktır? Bu, havaalanı yanındaki, 3'üncü pistin kamulaştırılmasıyla ilgili.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Sayıştayla ilgili sorularınız varsa onları da alalım ve o soruları Sayıştaydaki arkadaş...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayıştayı dinlemeden soru soramayız.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Belki ona istinaden bir şeyler daha söyleyeceğiz Sayıştayla ilgili.

Özellikle Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili çok önemli şeyler var, onları da bir açıklarsanız...

BAŞKAN – Sayın Zozani...

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, gene bizim oralardan soracağım size çünkü az uğruyorsunuz.

Konuşmam içerisinde de vardı, Şırnak-Hakkâri güzergâhındaki yol ne zaman bitecek? Oradaki tünel çalışması olacak mı? Programınızda var mı tünel çalışması?

Ayrıca, yine Van-Başkale güzergâhında Güzeldere Tüneli programa alınmıştı, ne zaman bitecek bu?

Bir diğer önemli sorum, yine Yeniköprü-Hakkâri arasındaki mesafe, baraj meselesine takıldı, çözülemiyor. Bu konuda kesin bir karara vardınız mı? Bu konuda ne yapacaksınız?

BAŞKAN- Teşekkür ediyorum.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) –Son bir sorum daha var Sayın Başkan.

Hakkâri ücra bir yer...

Kusura bakmayın, uzaktan geliyoruz yani şey yapın...

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Havaalanıyla bağlıyoruz şimdi.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Havaalanını bitiriyoruz birlikte, inşallah, onu sormayacağım.

Hakkâri'de çevre yolu olmadığı için her yıl şehir merkezinde yol yapılıyor ve her yıl bozuluyor. Daha önceki seneler, ağır araçların, ağır vasıtaların geçişi için Hakkâri çevre yolu düşünülmüştü ama bir türlü uygulamaya konulmadı, tek aks üzerinden bütün ulaşım sağlanıyor. Çevre yolu düşünüyor musunuz?

BAŞKAN – Sayın Bağcı...

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, konuşmamın bir kısmını sizlere duyurma imkânım olmadı. Geçtiğimiz günlerde bir televizyon kanalında Samsun demir yolunun 2023 hedefleri içerisinde olduğunu söylediniz. Bu çerçevede, etüt proje çalışması tamamlanan 280 kilometrelik Kırıkkale-Çorum-Samsun demir yolunun yapımı esas projelerinin ve toplam maliyetinin belirlenmesi için 2014 yılı yatırım programında yer alması planlanmış mıdır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Üstün...

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, ben de bütçenizin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Teşekkür etmek için söz aldım, sonra soru da soracağım.

Muhalefetin genel tarzıdır, teşekkür ettiğimiz zaman böyle müstehzi bir gülüş yapıyorlar ama hakikaten size teşekkür etmemiz lazım.

Özellikle mesela Karayollarında siyaseten takibe bile gerek yoktur, yapılması gereken bir iş yapılıyor.

MÜSLÜM SARI (İstanbul) – Teşekkür kısmı en sonda, bu kısım soru-cevap kısmı.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Bir dakika müsaade eder misin.

Diğer türlü taleplerimizi biliyorsunuz Sayın Bakanım.

Yeni Zigana Tünelimizin ne zaman ihale yapılacağını soru olarak soruyorum.

Bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Akçay...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, bu Karayollarının Sayıştay raporu hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Türk Hava Yollarında greve katıldıkları için işten atılan 350 çalışanı tekrar işe alacak mısınız?

2012 ve 2013 yıllarında Türkiye'de ve Manisa'da kaç kilometre bölünmüş yol yapılmıştır? Manisa yol çalışmalarını hızlandıracak mısınız?

27 kilometrelik Manisa-Turgutlu yolu on yılda neden tamamlanamadı ve uzadı?

K belgeleriyle ilgili şikâyetleri gidermek için bir düzenleme yapmayı düşünüyor musunuz?

Bugün, Yozgat'tan pek çok vatandaştan mesaj aldık ve bunlardan bir seçme yaparak iki konuyla ilgili soru yöneltiyorum.

“Çorum-Alaca-Yozgat arası E88 kara yoluna bağlantı yolu yatırım programına alınmasına karşın, E88 karayolunun Sorgun yol ayrımından başlayıp Sarıkaya-Boğazlayan ilçesine kadar devam eden yol yatırım programında bulunmamaktadır.” diyor vatandaşlarımız. Hakikaten öyle mi?

2009 yılında yapımına başlanan, altyapı çalışmalarının bir bölümü tamamlanan bu yoldaki çalışmalar yüklenici firmanın işi bırakması nedeniyle iki yıldır durmuştur. Bu yol ne zaman bitirilecektir?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 57

Yine, 2011 yılında yapımına başlanan Atatürk yolunun yatırım programından çıkarıldığı ifade ediliyor ve 2,5 kilometrelik kesimdeki çalışmalar olduğu gibi durmaktadır. Bu yolun çalışmaları ne zaman bitirilecektir?

Son olarak Sayın Başkan, Anadolu Jet'ten, özellikle Ankara-İzmir gidiş gelişlerde çok şikâyetler var Sayın Bakanım. Süre yeterli olmadığı için, onu bir geniş zamanda inşallah aktaracağız.

Bir de Türk Hava Yollarının, biraz evvel Sayın Aslanoğlu'nun ifade ettiği fırsatçı tutumuna bir çekidüzen verilmesi gerekiyor. Hakikaten kabulü mümkün değildir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Hüseyin Şahin...

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Bakanım, konuşmamda da bahsetmiştim, Yenişehir Uluslararası Hava Limanının düzenli uçuşlara kavuşmasıyla ilgili düşünceniz nedir? Onu öğrenmek istiyorum.

Bir de Bursa-Yenişehir 75 kilometrelik hızlı tren hattının ihalesini yaptık, Yenişehir ve Bilecik arasındaki hızlı tren hattının son durumu nedir? Onu öğrenmek istiyorum.

Ayrıca, buradan taşımacı esnafının sorunlarının çözümünde bize çok yardımcı olan Sayın Bakanım, size, Bakan Yardımcımıza, Müsteşarımıza, müsteşar yardımcılarımıza ve Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğüme ben kamyoncu esnafımıza adına da teşekkürlerimi sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Erdinç...

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Teşekkürler Başkanım.

Sayın Bakanım, 4 Haziran 2011'de Sayın Başbakanımız Adana'da hemşehrilerimize Bakanlığınızı ilgilendiren 5 önemli müjde vermişti. Bunlardan D400 kara yolu üzerindeki havaalanı ve Ziya Paşa Kavşaklarıyla ilgili... Havaalanı kavşağımız bitti, Ziya Paşa kavşağımız da bitmek üzere. Şakir Paşa Havalimanı terminal binası yenilendi.

Yine, Adana Metrosu 2'nci etabıyla ilgili çalışmalarınız devam ediyor.

Benim burada sormak istediğim, Güney Çevre Yolu Projesi ile Konya-Adana Hızlı Tren Projesi'nin ne aşamada olduğu.

BAŞKAN – Sayın Sarı...

MÜSLİM SARI (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, konuşmamın içinde de belirtmiştim ama kayıtlara geçmesi açısından sorularımı tekrarlamak istedim.

Birincisi, bütçelerin uygulanmasına ilişkin, özellikle Karayolları Genel Müdürlüğüne ilişkin Sayıştay raporlarının eleştirileri ve değerlendirmeleri konusunda ne düşünüyorsunuz?

İkincisi, uyguladığınız politikalar sonrasında Türkiye'nin ulaşım ve kişi ve yük taşımacılığı konusundaki temel stratejisinde bir değişiklik olmuş mudur?

Üçüncüsü, ÇED raporlarından büyük yatırımların muaf tutulması konusundaki düşünceniz nedir?

Son olarak da bir çilgün projeniz vardı, biliyorsunuz, Kanal İstanbul. Bununla ilgili ne aşamadayız, ne oldu, herhangi bir gelişme var mı?

BAŞKAN – Sayın Koçer...

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Sayın Bakanım, doğu ve güneydoğuyu İskenderun Limanına bağlayacak olan Amanos Tünelinin Bakanlıktaki çalışmasının ne aşamada olduğunu sormak istiyorum. Buna bağlı olarak Gaziantep-Polateli ve Hassa bağlantısı için bir çalışma var mı? Bunu sormak istiyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Çam...

MUSA ÇAM (İzmir) - Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, İzmir-Balçova otopanının kenarında Selway Alışveriş Merkezi var. Şimdi, onun alt tarafına da yeni dükkânlar yapılıyor. Burası Karayollarının dahil içerisinde ama nasıl yapılıyor ruhsatı? Belediyelerden soruyorum, hiçbir yerde de projesi yok. Bu, kim ve kimler tarafından yapılmaktadır, bunu öğrenmek istiyorum.

İkincisi de, geçen yılki bütçe görüşmesinde de söyledim. Şu anda Narlıdere otopanı gişeleri var. Bu gişelerin Güzelbahçe'ye alındığı takdirde Güzelbahçe'de trafiğin rahatlayacağını söylemiştik "Bakalım." dediniz, aradan bir yıl geçti hâlâ bir cevap alamadık.

Bir de Urla Zeytinalan yolları yapıldı çok teşekkür ederiz ama aydınlatma ve ışıklandırmasıyla ilgili ciddi sorunlar var. Bu nedenle kazalar oluyor, bu konuda bilgi istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Sayın Yüksel.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Sayın Bakanım, Denizli'de yaptığınız bir konuşmada "Dünyaya ulaşacak yolu yaptık ama Çameli yolunu bitiremedik." demiştiniz. Burada da çok iyi gelişmeler var Allah razı olsun. Ekiplerinizin sıkı takibi, sizlerin sıkı denetimi sonrasında bildiğim kadarıyla bu son yolun, bu kalan bölümün kasım ayında ihalesi yapılacaktı, bununla ilgili son durum nedir, ihale yapılabilir mi?

Ayrıca, Aydın-Denizli otoyol projesiyle ilgili çalışmaların da tamamlandığını biliyoruz, bununla ilgili ihale çalışmaları var mı, bunda durum nedir?

Denizli'miz demir yolları olarak hem 3'üncü bölge hem de 7'nci bölgedeki bölüme bağlı. İzmir-Denizli arasında olan 3'üncü bölgede İzmir-Denizli hattında Aydın-Denizli arası 130 kilometrelik bölümde çift hatlı hâle getirilmesiyle ilgili uygulama projeleri çalışmaları hangi safhadadır?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 58

Yine, istasyonların yeniden düzenlenmesi noktasında yine Denizli'mizde Goncalı ve Sarayköy istasyonlarımızın düzenlenmesiyle ilgili çalışmalar hangi durumdadır?

Sevindirici bir haber de, raylı sistemde yerli sinyalizasyon diye geçen bir haberde Türkiye'nin ilk yerli sinyalizasyon projesi İstanbul Teknik Üniversitesi Elektrik Elektronik Fakültesi endüstriyel otomasyon laboratuvarında TÜBİTAK, BİLGEM ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları iş birliğiyle tamamlanmış. Bu çerçevede, Germencik-Denizli hat kesimlerinde gar ve istasyonlarda yerli sinyalizasyon sistemi kurulma çalışmalarını başlatmış, 10 istasyondan en sonuncu halka olan Sarayköy istasyonunda bu çalışmalar ne zaman başlayacaktır?

7'nci bölge Afyon-Denizli arasında da bizim için önemli olan Pamukkale Ekspresi Denizli-İstanbul hattında çalışmalar en son Bozkurt-Dinar arası 75 kilometre mesafede, tahmin ediyorum buranın da ihalesi yapıldı. Buradaki çalışmalarda en son durum nedir? Çünkü Denizli'yle İstanbul'u yıllardan beri bağlayan bu yol, bu demiryolu Pamukkale Ekspresi olarak hem nostaljik anlamda hem de ekonomik anlamda tüm Denizlileri İstanbul'a ulaştıran, İstanbulluları Denizli'ye ulaştıran önemli bir hattı. Yol yenileme çalışmalarının iki üç yıldan beri devam etmiş olması sonucunda Bozkurt-Dinar arasındaki 75 kilometrenin çalışmalarını hakkında son durum nedir?

(Oturum Başkanlığına Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

Ayrıca, Kaklık Lojistik Merkezi Denizli sanayisiyle, Denizli ekonomisiyle çok yakından ilgilidir. Burada da önemli çalışmalar yapıldı. Birinci bölüm bitti, ikinci bölüm de bitmek üzere. İkinci bölümde yol düzenlemeleriyle ilgili Sayın Bakanımın bir Denizli ziyaretinde lojistik merkezinin çevresindeki evlerle olan arasındaki 1 kilometreye yakın bir yol ile Ankara-Denizli arasındaki istikametinde yine lojistik merkezine ulaşımı sağlayacak olan 1 kilometrelik yolun yapılmasıyla ilgili Sayın Bakanımın sözü vardı.

ERKAN AKÇAY (Manisa) –Biz sorsak müdahale ederiniz.

BAŞKAN - Şimdi oturdum daha müsaade edin.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Bu yollar da tamamlanırsa Denizli Kaklık Lojistik Merkezleri ulaşımına hazır hâle gelecektir.

Bu duygu, düşüncelerle bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN - Sayın Yüksel, çok teşekkür ediyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – İlk defa AKP'den bir milletvekili soru soruyor, teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN - Sayın Kaplan...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sayın Bakana sormak istiyorum, cep telefonlarının vergileri çok fazla, bunları indirmeyi düşünüyor mu?

İnternet faturası her gün kendiliğinden artıyor, buna bir denetim getirmeyi düşünüyorlar mı?

Kaç tane deniz feneri var, bunun kaç kiralananmış?

Kaç tane liman ve liman barınağı da termik santralleri için yapılmış?

Sorularım bu kadar.

BAŞKAN - Çok teşekkür ediyoruz.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Ayrıca, Habur yolu ne zaman açılacak?

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Habur yolunu da sormuştuk zaten.

BAŞKAN - Sayın Ayaydın...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkan aracılığınızla Sayın Bakana 2 soru sormak istiyorum ama Bakanımız yok, Bakan gelince sorayım.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Teşekkür ederim.

Ben biraz önce konuşurken Sayın Bakan yoktu.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Yine yok.

VELİ AĞBABA (Malatya) – İnşallah bunları not alırsınız.

BAŞKAN – İlgili arkadaşlar notlarını alıyorlar.

Buyurun.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Bu bakanlıkta her şey not alınıyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Şimdi, ben Malatya'yla ilgili bir liste vereceğim.

Malatya'da maalesef telefon çekmeyen birçok köy var. Biraz önce Malatya'yla ilgili anlattığım hakikaten yaşanmış bir şey.

Bir çok insan cep telefonu çekmediği için ölüyor. Nasıl ölüyor? Yıldırım çarptığı için ölüyor. Biraz önce anlattım, tekrar anlatmaya...

BAŞKAN - Soruyu alalım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemen soruyorum.

Şimdi, vereceğim, bu listeyi size takdim edeceğim. Bu listedeki köyleri kapsama alanına almayı düşünüyor musunuz, böyle bir çalışma yapacak mısınız, birinci sorum bu.

İkinci sorum, Hekimhan ilçesinin Kuluncak, Darende, Ayvalı'ya bağlayan –güzel- istasyon mevkiinde bir demir yolları hattı var. Tren geldiği zaman, örneğin, Güzelyurt'ta birisi hasta olursa, kalp krizi geçirirse ölme riski var, çünkü yirmi dakika, yarım saat filan bekliyor, buraya bir köprü yapmayı düşünüyor musunuz?

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) – İkincisi, daha önce Sayın Bakan da not almıştı ama hiçbir gelişme olmadı, Sayın Bakan da geldi hemen bitiriyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 59

BAŞKAN - Son soru...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Beş dakika sordu ya!

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yazihan'ı, Hekimhan'ı, Kuluncak'ı, Kangal'ı Arapgir'i, Arguvan'ı -Sayın Bakanın ilginizi mutlaka çeker- Kemaliye'yi, İliç'i, Keban'ı Malatya Havaalanı'na yaklaşık 40 kilometre yaklaştıracak bir proje var. Bu konuyu daha önce size iletmıştim Genel Kurulda, buraya bir köprü yapılarak bu yol 40 kilometre yaklaşabiliyor, hem Malatya trafiği açısından önemli hem Malatya turizmi açısından önemli hem Malatya açısından önemli, bu konuda ilgilerinizi bekliyoruz Sayın Bakan.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ağbaba.

Sayın Demiröz...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, bu, bize vermiş olduğunuz kitapçıkta denizcilikte ÖTV'siz yakıt uygulamasıyla ilgili, sektöre 3 milyar 595 milyon TL destek sağladığınızı ifade ediyorsunuz. Ancak, havacılık sektöründeki uygulamayla ne kadar destek sağlanmış? Bununla ilgili bir bilgi almak istiyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Demiröz.

Sayın Vedat Demiröz, buyurun.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Değerli Bakanım, 1972'de Diyarbakır'a ODTÜ sınavları için giderken rahmetli babamla birlikte...

BAŞKAN - Soruyu alalım efendim...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ta 1972'ye gitti.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Bitlis-Baykan yolu onarılıyordu, sordum babama "Bu nedir?", "Burası İpek Yolu, onun için, tabii çalışma olacak." demişti.

Şimdi, sene 2012, yine milletvekili olarak gittik, hâlâ 40 kilometrelik yol bitmedi, ne zaman bitecek?

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Bilgiç, bir Demiröz'e nasıl davranıyorsun, bir Demiröz'e nasıl davranıyorsun, böyle bir şey olmaz. Madem Demiröz'ün sözünü kestir, Sayın Demiröz'e on beş dakika söz veriyorsun. Böyle bir şey olur mu?

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – O da Demiröz...

BAŞKAN - O 1972'den başladı, ne yapayım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – O da Demiröz, bizimkisi de Demiröz.

BAŞKAN - Ama o 1972'ten başladı, beyefendi güncel soru sordu.

Buyurun.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkanım, aracılığınızla Sayın Bakana 2 soru sormak istiyorum:

Bir, Sayın Demiröz İpekyol'dan bahsetmişken Mardin Kızıltepe'de İpekyol'da -bilmiyorum son zamanlarda oradan hiç geçtiniz mi?- yani o Kızıltepe girişinde emin olun beş dakikalık bir yeri bir buçuk saatte zor geçiyor insanlar. Çok kötü bir kara yolu, o ağa dikkat edilmesi gerekir. Kızıltepe'de o İpekyol rezalet. Oraya ne yapıyorsanız yapın, bir an önce bir şey yapmanız lazım, genel müdürlüğün bu konuda bir çalışması var mı, bilemiyorum.

İkinci sorum, biz şimdi Ulaştırma Bakanlığımızın 2014 yılı bütçesini burada veriyoruz, para veriyoruz ama Sayın Bakanımız eğer gidecekse bunu kısalım.

Sayın Bakanımız gidiyor mu gitmiyor mu onu öğrenmek istiyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Gidiyorsa nereye gidiyor?

BAŞKAN - Soruyu aldık, çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Seçer...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Mersin'de ikinci liman projesi var mı, onu öğrenmek istiyorum.

Ayrıca, D400 Kara Yolu bir uçtan giriyor Mersin'e çevreliyor, trafik felç orada. Ama Adana'da aynı çevre yolunda birçok battı çitti tabir ettiğimiz alt geçitler yapıldı, niçin Mersin'de yapılmıyor da Adana'da yapılıyor onu öğrenmek istiyorum.

Ayrıca, hafif raylı sistem sorunumuz var yıllardır Mersin'in, aslında topoğrafyası da uygun ama bir türlü böyle bir proje gerçekleşmiyor. Belediye CHP'li bir belediye. Bunun Bakanlık kaynaklı olduğunu ya da Hükümet kaynaklı olduğunu söylüyor sayın belediye başkanı. Böyle bir projenin gerçekleşmemesinin temel sebebi Bakanlık mıdır, yoksa bizim belediyenin bir yanlışlığı mıdır ya da tembelliği midir, onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Seçer.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Son soru, Mersin'in Tarsus ve Çamlıyayla arasındaki yol genişleme çalışmalarındaki son durum nedir, onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Demir...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Teşekkür ederim Başkan.

Sayın Bakan, Muğla'da birçok köyde telefon direkleri yerlerde dolaşüyor, kabloların çoğu çalındığından ya da eskidiğinden insanlar telefonla görüşemiyorlar.

Yine, Fethiye'de ayrılmış olan Seydikemer-Saklıkent arası yol maalesef çok dar ve çok kötü, Karayolları şeyine alınabilir mi, çünkü orada çok büyük kazalar oluyor, birçok köyün ulaşımı engelleniyor ve turizm açısından da önemli bir yer.

Fethiye Körfezi her yıl dolmakta, özellikle uçakla gittiğimizde dolduğunu, alüvyonlarla dolduğunu görüyoruz, buranın temizliğiyle ilgili, temizlenmesiyle ilgili bir çalışma var mı?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 60

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Demir.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Son bir soru, özellikle bu sene yine yatların ve teknelerin... İnsan kaçakçılığı açısından çok tekne kaçırıldı, biliyorsunuz ciddi bir önlem alınmadı, Deniz Bakanlığı olarak bu konuda tedbir ve çalışmalarınız var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Baloğlu...

MUSTAFA BALOĞLU (Konya) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Konya-İzmir konvansiyonel demir yolunda, bildiğim kadarıyla rehabilitasyon çalışmaları var. Bu çalışmalar çerçevesinde, aynı Karaman-Konya'da olduğu gibi, Konya'nın 4 ilçesini, Sarayönü, Kadınhanı, Ilgın ve Akşehir'i Konya'ya ulaştıracak, hem bu yüksek hızlı treni hem de hava yolu ulaşımını sağlayacak bir hızlandırılmış sefer programınız var mı, bunu sormak istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çelebi...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, öncelikle 2011 yılı sonbaharında ve 2012 yılında tamamlanmak üzere, Ağrı'nın Kağızman Caddesi'nin kamulaştırılmasına dair verdiğiniz destekten dolayı teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Soruyu alayım lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Sorum şu: Ağrı Havaalanına özel şirket uçakları inemiyor. Tabii, bizim buradaki özellikle yolcularımızın bir kısmı Van veya Iğdır'ı tercih ediyorlar. Acaba bu konuda bize yardımcı olabilir misiniz?

BAŞKAN – Teşekkür ederim...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – İkincisi...

Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Var mı bir soru daha?

Tek bir soru daha lütfen...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Özellikle bizim ilimizin, Ağrı ilinin en büyük gelir kaynaklarından bir tanesi İshakpaşa Sarayı'dır. Dolayısıyla 2 kilometrelik bir yol vardı, acaba bunu sıcak asfalt yapabilir miyiz 2014 yılında?

Teşekkür ediyorum.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – CHP iktidarında yapılacak, hiç merak etme.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Farklı bir tutum var, Sayın Başkan Vekilini kınıyorum!

BAŞKAN – Sayın Kurt, buyurun.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili Sayıştay raporunda...

BAŞKAN – Sayıştayla ilgili kısma geleceğim.

Sorunuzu alayım.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Sorum şu: Boğaz Köprüsü'nün altındaki otoparkın kayıt ve defterlerinin bulunmadığı yazılı. Şimdi, başka türlü savunmalarla "Bu suç olmaz, yanlıştı, kanun farklıydı." filan denilebilir ama, günde binlerce aracın girdiği bir işletmenin hiç kaydının olmaması normal midir?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demiröz, buyurun lütfen, sorunuzu tamamlayın.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sorumu şöyle tamamlamak istiyordum. Sayın Bakan, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanına, acaba sizin Bakanlığınızda uygulanan denizcilik ve havacılıkla ilgili akaryakıtla ilgili tasarruf, çiftçilerimize Tarım Bakanlığında uygulanabilir mi, o konuda Sayın Bakana bir öneriniz olabilir mi efendim?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sorunuz anlaşılmıştır.

Sayın Arslan...

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Edirne'den Kars'a yüksek hızlı tren ve hızlı tren ana omurgayı oluşturuyor benim bildiğim, ancak nüfus kriteri dikkate alındığında Kars önceliğinden vaz mı geçeceksiniz? Ana omurga demiryolundan vaz mı geçeceksiniz?

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, soru işlemi tamamlanmıştır.

Çok kısa...

Peki, son soru Sayın Kalaycı'da.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, konuşmamda birçok konuda sorum oldu, ancak tabii çok soru var, hepsinin cevaplanması fiilen burada zaman açısından mümkün değil, ama özellikle şu sorumun cevabını burada verebilerseniz, istiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 61

Konya Çevre Yolu Projesi hazır mı? 2014 yılı yatırım programına teklifiniz var mı, alınacak mı? Dolayısıyla, Sayın Başbakanın verdiği söz yerine getirilecek mi? Eğer "hayır"sa, yani 70-80 milyon liralık kamulaştırma bedeli yüzünden Konyalıya niye çile çektiyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, soru sorma işlemi tamamlanmıştır.

Evet, Sayıştay, kendinizi tanıtarak bir açıklama yapar mısınız raporlara ilişkin. Bu raporlarla ilgili olarak herhangi bir yargı süreci başlatılmış mıdır? Genel olarak, nedir?

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT – Sayın Başkanım, uzman denetçi, 7'nci Grup Başkanuyum.

Bakanlığa bağlı birimlerde yapmış olduğumuz çalışmalarını raporlarımıza yansıtık, mali raporlarımızı düzenledik, kamu zararı olarak tespit ettiğimiz hususlarla ilgili de çalışmalarımız devam ediyor, bu aşamada da ilave edeceğim başka da bir şey yok.

Bakanlığa yaptığı çalışmalardan dolayı da bize verdiği destekten dolayı da teşekkür ediyorum efendim. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – Müsaade edin...

Kaç noktada bir kamu zararı tespitiniz var toplamda?

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – İlk defa da böyle bir şey duyuyoruz!

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Böyle bir üslup olabilir mi Sayın Başkan?

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Yani sipariş üzerine mi geldin sen kardeşim! Raporları gördük, o raporları kim yazdı?

MEHMET GÜNAL (Antalya) – O raporları kim yazdı?

BAŞKAN – Siz buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT – Sayın Başkanım, kamu zararı...

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen... Lütfen...

Sayın Ayaydın, Sayın Günal, lütfen...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bu raporları yazan değil, kuşa çeviren arkadaş galiba!

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Ha, evet, kuşa çeviren arkadaş!

BAŞKAN – Evet, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT – Sayın Başkanım, bu raporları yazan grubun başkanuyum ben. Bu raporların hepsinin altında benim imzam var...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Ee, peki, bu ne?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT – Benim söylediğim, biz raporlara kendi görüşlerimizi yansıtık, bu raporları yazmak için, tabii ki şüphesiz biz Sayıştay olarak çalıştık, ama Bakanlığın destekleri de olmasaydı, bize çalışma imkânlarını sağlamasaydı, bu raporlar bu şekilde de hazırlanmazdı. Ben o açıdan söyledim. (CHP sıralarından gürültüler)

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Size vermek zorunda bunu, yazıklar olsun!

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Evet, Sayın Sarı, ben sizin sorunuzu alayım.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Sayın Başkan, bir defa...

BAŞKAN – Soru alayım. Sayın Sarı, soru alayım...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Bir saniye ama, ben bir yorum yapacağım. Şimdi Sayıştayın açıklaması üzerine bir yorum yapıp, sonra bir soru soracağım.

Şimdi, Sayıştay, Türkiye Büyük Millet Meclisi adına...

BAŞKAN – Sağlanan ortam için teşekkür etti, yani oradaki çalışma ortamıyla ilgili...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Ama benim daha ne söyleyeceğimi bilmeden, söylemeden yorum yaptınız, ben susayım siz konuşun o zaman.

BAŞKAN – Tahmin ediyorum.

Buyurun.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Şimdi, Sayıştay Türkiye Büyük Millet Meclisi adına denetim yapma yetkisine sahip olan kurumdur, ne şekilde, ne tür denetim yapacağı kanunlarda yazılıdır...

BAŞKAN – Doğru.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – ...dolayısıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları da Sayıştayın istediği bilgi ve belgeleri onun istediği biçimde vermekle yükümlüdür. Kamu kurum ve kuruluşlarının Sayıştayın raporlarının hazırlanmasında bilgi ve belge verme konusu bir lütf değildir.

BAŞKAN – Lütf olarak söylenmedi, çalışma ortamı olarak ifade ettiler.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Bir saniye Sayın Başkan, siz cevap vermeyiniz.

BAŞKAN – Buyurun, buyurun.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Bir lütf değildir, bu kamu kurum ve kuruluşlarının görevidir. Sayıştayın bu görevi, yani kamu kurum ve kuruluşlarının bu görevi ve bu açıklamalarını o bir lütf gibi algılayarak bunu bir teşekkür vesilesi yapmış olmasını burada kınamak istiyorum, bu bir.

BAŞKAN – Soru...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – İkincisi, şimdi ben şunu merak ediyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 62

Sayıştayın bulguları içinde son derece önemli olan bulgular var, ilgili yatırım programı projeleri, yatırım programında bulunan, bulunmayan projelere kaynak aktarılması konusunda. Onun dışında, özellikle Kamu İhale Kanunu açısından -özellikle Sayın Bakanım da bu konuda notunu almıştır, herhâlde cevap verecektir- "Ödeneği bilinmeyen hiçbir iş için ihaleye çıkılamaz." hükmüne rağmen, ödeneği bilinmeyen iş için ihaleye çıktığı bilgisi var.

Şimdi, bu konuda ben Sayıştayın ne düşündüğünü merak ediyorum, bunu raporuna yazmış, bütün bu bulgulardan dolayı mı teşekkür ediyor?

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Teşekkür ediyor işte, onun için teşekkür ediyor!

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sarı.

Evet, Sayın Ayaydın, sizin de görüşünüzü alayım.

Buyurun.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkanım, biz, burada 2012 Yılı Kesin Hesap Kanunu Tasarısı'nı oylayacağız ve kabul edeceğiz. Neye göre kabul edeceğiz? Sayıştayın hazırlamış olduğu raporlara göre.

BAŞKAN – Genel uygunluk bildirimine göre.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayıştay ne diyor?

Sayıştay diyor ki: "Ödenek yok, ihaleye çıkılmış." Yani "Ödenek olmadan ihaleye çıkamazsın." diyor. Sayıştay ne diyor? Sayıştay diyor ki: "Kurallara uymamış." Sayıştay ne diyor? Sayıştay bütün bu konularda eleştiriyor.

Şimdi, aynı Sayıştay diyor ki burada: "Ben, bu uygulamaları, bu yanlış uygulamaları yapan Bakanlığa teşekkür ediyorum." Sayıştayın bu değerli temsilcisi herhâlde AKP'nin önümüzdeki ilk dönemdeki Sayıştay üyesi olacaktır, ben de onu kutluyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Öyle bir şey olsa, raporlara yazmazdı!

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Yazıklar olsun, ne hâle getirdiniz!

BAŞKAN – Sayın Kurt, sizin değerlendirmenizi alayım.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

Sayın Aydemir, lütfen...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Sayın Başkan, ben, sayın temsilcinin yazdığı rapora göre konuşuyorum. O raporda şöyle diyor: "İstanbul Boğaziçi Köprüsü'nün ayağının altında bulunan otoparkın hiçbir belgesi yok." Ve bankada da 500 küsur bin lira para çıkıyor o otopark adına. Yani, otoparkı işleten canı istediği kadar parayı yatırıyor oraya. Kaç lira kazandığı belli değil ama bir 500 bin lira para yatırılmış. Şimdi, burada nesine teşekkür ediyoruz biz bunun?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Arkadaşlar, daha Sayıştay raporunu konuşmayalım, değmez, değmez yani konuşmaya.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Ben sadece şunu... Sayıştay denetçi raporuyla yargıya intikal ettirilen kaç tane konu vardır ve bir kamu zararı oluşarak da bir usulsüzlük noktasında adli yargıya intikal ettirilen bir husus var mı?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ ENGİN ONAT – Efendim, Sayıştay olarak henüz Sayıştay yargısına intikal ettirdiğimiz konu yok ama 40'ın üzerinde kamu zararı tespit ettiğimiz husus var. Kanunumuza göre ilgili kişilerden savunmalarını aldık, raporlarımızı düzenleme aşamasındayız. Henüz bu konuda bir rapor hazırlanmamıştır efendim.

BAŞKAN – Anlaşılmıştır, teşekkür ediyorum.

Sayın Kalaycı buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Tabii, arkadaşımızın bir sürçülisanı oldu herhâlde yani teşekkür tabi edilebilir de...

BAŞKAN – Ya, sağlanan ortamla ilişkin bir teşekkürdür yani bu şey değil.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Yani, şu kesindir ki arkadaşımız da bunu çok iyi biliyor: Yani, yetkisi, işi yani... Kurumun ya da Bakanlığın kendilerine itibar etmemesi söz konusu olamaz yani anayasal yetkileri var, anayasal bir kuruluş ve...

BAŞKAN – İtibarla alakalı bir şey değil Sayın Kalaycı.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Şunu söyleyeceğim: Burada sorun sistemde yani ilk defa bu yıl gelen raporlarla ilgili yapılan düzenlemelerde, açıkçası Sayıştaydan güdük gelen raporlarda. Ben eski denetim elemanıyım, buraya alınan kısa kısa paragrafları anlamak mümkün değil. Boyutu nedir, önu arkası nedir? Yani burada arkadaşımızın tabi bir kabahati yok, Sayıştaydan niye bu kadar kırılarak geliyor anlamıyorum. Esas burada birçok tespit var. Şu açık yani mevzuata ve kanuna ayrılıklarla ilgili Sayıştayın tespitleri var, burada bize bunların cevabını verecek olan Sayın Bakanımız, Hükümet. Yani, ben bu konularda Hükümet ne diyor açıkça kanunlara aykırılıktan söz ediliyor.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kalaycı.

Sayın Günal...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de teşekkür edeceğim, Bakanlığın kendisine gösterdiği ilgiyi bize gösterip bu söyledikleri -ben kibarca sordum ama- Kalkınma Bakanlığının hazırladığı yatırım programında yer almadığı hâlde yapılan ödenek aktarmalarına ilişkin bize verebileceği bir bilgi var mı acaba?

Teşekkür etmek istiyorum, verirse edeceğim yani.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kaplan...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 63

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim.

Sayıştay raporları konusunda gerçekten sorunlu bir durum var. Burada tabii ki biz parlamenteriz, yasama olarak adımıza yapılan bir denetim söz konusu.

BAŞKAN – Hep beraber eleştirdik bunu da.

Buyurun.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Ancak ben şunu doğru görmüyorum: Burada bir bürokrata yönelik bir duruş doğru değildir. Bunun muhatabı Hükümet olmalıdır. Ben Hükümeti bu konuda sorumlu tutarım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum, sağ olunuz.

Evet, şimdi, Sayın Bakana görüş, soru ve eleştirilere cevap vermek üzere süre veriyorum.

Sayın Bakanım, ne kadar zamanda... Yarım saatte toparlayabilir miyiz? Kırk beş dakika?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Vallahi açıkçası bana fazla süre vererseniz bütün ayrıntıları konuşmak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanım o şansımız yok. Sizden sonra Kültür Bakanlığı bütçesine başlayacağız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle mi?

BAŞKAN – Çok önemli gördükleriniz ve arkadaşlarımızın acil dediklerini burada, geri kalanını yazılı rica edeceğim.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, tabii, yazılı cevap verelim deyince de işte “Yazılı cevap verdi bakan, geçiştirdi.” diyorsunuz.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Vermiyorsunuz.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Hiç gelmedi Sayın Bakanım, bir gelse teşekkür ederiz yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Soru önerilerine geleceğim, burası için diyorum ya.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Hiç almadık, geçen senekileri de almadık.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Sayın Bakanım, cevap veremediğiniz soruların yazılı olarak cevap verilmesi konusunda Başkanlığımız da sorumludur. Yani, bunu takip altına almamız lazım.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanım, biz takip edeceğiz, siz buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Arkadaşlar, yani lütfen...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Takibi başkanlığa ait.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Bakanım, geçen yıl da yazılı vereceğim dediler vermediler.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Yazılıyor, yazılıyor.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, siz buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Nasıl yazılıyor ya? Vermediler.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Çok soru olduğu için...

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen... Yani, cevap vermesini istiyorsanız müsaade edin Sayın Bakan cevaplasın.

Sayın Ağbaba, Genel Kurula çevirdiniz burayı, yapmayın.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yapma ya!

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Sataşıyoruz ya ne var bunda?

BAŞKAN – Sayın Bakan, buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan, çok değerli komisyon üyeleri, değerli arkadaşlar; şimdi, açıkçası o kadar çok şey konuşuldu ki hepsine tek tek cevap vermek istiyorum. Özellikle bazı konuşmalar arasında kendimi zor tuttum. Müdahale etmek istedim, nezaketsizlik olur diye hiç sesimi çıkarmadım. Yani, siz de lütfeder daha böyle sakin beklerseniz o zaman çok daha verimli bir toplantı yaparız.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Mesaj alındı.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Masajı aldık ama söz veremeyiz Sayın Bakanım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bakalım sizin kadar becerikli olabilecek miyiz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi, isterseniz değerlendirmeler...

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bu ekibe ben de dâhil miyim yaptığım konuşmayla yoksa?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, mesaj yerini buldu diye düşünüyorum. Teşekkür ederim.

Şimdi, ilk baştan değerlendirme ve soruları bir arada cevaplayacağım, onu ifade etmek istiyorum, zamanın el verdiği müddetçe. Tek tek, Sayın Ayaydın'dan başlayarak cevaplamaya gayret edeceğim.

Evet, şimdi, aslında hepsini, bütün notları aldım, arkadaşlarımız da cevapları hazırladılar. Doğrusu, isterseniz genel sorular var, her tarafta ortak olan; dinleme konusu, Sayıştay raporları. Bunlar ortak konular, bunlara bir değinmekte fayda ilk baştan. Daha sonra da tek tek soruların üzerinden gidelim. Zira Sayın Ayaydın'ın değerlendirmesinde de bu konular var.

Şimdi, efendim, Sayıştay raporları konusunda çok geniş bir değerlendirme elimde sayfalarca var ama iddialar nerede toparlanıyor? “Yatırımda olmadan iş yapmışsınız, yatırımda olmayan projeler için para harcamışsınız.” Bir kere, bu konu doğru değil, biz buna katılmıyoruz. Yaptığımız hiçbir şey yatırımda olmayan iş değildir. Hukuken de bunu yapma şansımız yok.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 64

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Yatırım programında mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, onu söylüyorum.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Ama Sayıştay öyle demiyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi açıklayacağım. Sayıştayın tespiti bu. Yani, biz...

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Hatta bu konuda Sayıştay bir oran bile vermiş.

BAŞKAN – Sayın Sarı, lütfen, müsaade ederseniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim bir müsaade ederseniz... Bu tespiti... Tamam, Sayıştay kendi cephesinden bakmış ama biz de diyoruz ki: Kamu İhale Kanunu'na göre yüzde 10 ödeneği olmayan hiçbir iş ihale edilemez, yapılamaz. Dolayısıyla, bugüne kadar biz bunu hep böyle uyguladık. Yaptığımız projenin yüzde 10 ödeneği bütçede görüldüğü an ihalesine çıktık. Şimdi, Sayıştay'ın konu ettiği konu şu: "250 noktadaki çalışmalar, proje olarak yok." diyor. Bizim 2001-2012 E0400080 nolu bir proje kalemimiz var. Bu kalem, asfalt kaplama yapılacak yolların fizikî standartlarının iyileştirilmesi. Bu bir global proje numarasıdır. Bu proje numarasıyla bu 259 nokta proje için ihale yapılmış ve harcama yapılmıştır. Dolayısıyla, kaynağı olmayan, yatırımda yer almayan hiçbir iş bugüne kadar yapılmamıştır. Bizim düşüncemiz budur. Sayıştayın değerlendirmesi ayrı bir konudur. Kaldı ki değerli arkadaşlar, Sayıştayın değerlendirme süreci henüz tamamlanmamıştır. Yani, bir ön rapor olarak tespitler yapılmıştır, bizim itirazlarımız dikkate alınmıştır, buna göre düzeltmeler de yapılmıştır, bazılarında da ısrar edilmiştir. Onu da biliyoruz.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Bazılarını kabul etmişsiniz, olgunluk gösterip kabul etmişsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, ısrar ettiklerimiz de var. Doğru yani doğruya doğru. Biz de kuluz, biz de yanlış yapabiliriz, her şeyi doğru yapıyoruz iddiasında değiliz. Yanlış olana da dürüstçe yanlış demişiz, kabul etmişiz, bir daha dikkat edeceğimiz demişiz ama önemli olan yanlışta bir kasıt mı var, bu kasıt sonucu bir kamu zararı oluşmuş mudur, oluşmamış mıdır? Efendim, ne Sayıştay Savcılığı devreye girmiş ne ilgili daire toplanıp bu meseleyi konuşmuş ve oradan da çıkmış karar yoktur. Bana göre Sayıştayla ilgili tartışmanın bu aşamada yapılması çok fazla bir anlam ifade etmez. İddiaları gündeme getirebiliriz ancak sonuçları henüz tamamlanmamış bir süreçten bahsediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Onu demiyorum Sayın Bakan. Bu bizim 2012 yılı...

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, bir dakika...

2012 yılı hesaplarını kabul etmemiz...

BAŞKAN – Ama Sayın Aslanoğlu, Sayın Bakan cevap verecek şimdi. Yani böyle interaktif bir şey yaparsak, ondan sonra da arkadaşlar diyecekler ki: "Cevap vermiyor." Yapmayın!

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, neye göre onay vereceğiz efendim?

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Kesin hesabına onay vereceğiz Sayın Bakan, o yüzden tartışıyoruz bunu. Yani, bu aşamada tartışılmalıdır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani bizden ne beklersiniz?

BAŞKAN – Sayın Sarı, genel uygunluk bildirimini görüşeceğiz.

Siz buyurun Sayın Bakan.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bırak Allah aşkına Sayın Bilgin ya! Sen şey misin ya!

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, ben sizden ne bekliyorum?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bizim yerimizde olsanız ne yaparsınız?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şöyle...

BAŞKAN – "Şey" derken ne kastettiniz Sayın Aslanoğlu?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – "Evet." dememizi kabul ediyorsanız eğer, vicdanınıza sunuyorum.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – "Evet." diyeceksiniz herhâlde!

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bırak Allah aşkına! Niye "Evet." demeyelim?

BAŞKAN – Arkadaşlar... Lütfen, Sayın Üstün...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Üstün, niye "Evet." demeyelim? Her doğru yapılan işe biz "Evet." deriz.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Heyecanlanma Mevlüt Ağabey, heyecanlanma.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, Sayın Bilgiç giriyor devreye.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Bilgiç, lütfen sen de devreye girme.

BAŞKAN – Efendim, Başkanlık Divanını buyurun siz yönetin o zaman. Sayın Baştopçu, yapmayın, rica ediyorum! Sayın Bakan, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, dediğim gibi, kara yollarıyla ilgili iddiaların başında bu gelmektedir. Döner sermayeyle ilgili iddia vardır. Esas itibarıyla birtakim bulgular var. Bu bulguların detaylarına girmeyeceğim ama şu kadar var, çok uzun. Onlar, mesela, merkezî bütçe kapsamında 4 bulgu, döner sermaye kapsamında 12 bulgu tespit etmişler. Cevaplar sonucu, bütçe için 1 bulgu, döner sermaye için de 5 bulguya yer verilmiş. Daha sonra, cevaplarda bu bulguların bir kısmı uygun görülmüş, bir kısmında da ısrar edilmiş. Şimdi, genel değerlendirmeyi yapmamızda fayda var.

Bir de şu söylendi: "Efendim, bütçeniz şu kadar, yatırımınız bu kadar kara yollarında." Doğru, biz bunu gizlemiyoruz, yıllardan beri böyle. Neden böyle? Onun cevabına bakalım isterseniz. Türkiye'nin bütün yatırım bütçesi,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 65

değerli arkadaşlar, 2013 yılını esas alırsak 39 milyar; küsuratlarını söylemiyorum. O da bütçenin 9,7'sine karşılık geliyor. 2014'te de öngörülen 44 milyar 200 milyon.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Mahalli idareler dâhil mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, evet, hepsi dâhil. Affedersiniz, merkezî idareyi ekliyor. Mahalli idarelerin zaten genel torba bütçesi var, onlar kendi yapıyor. Yanlış söyledim, düzeltiyorum.

Dolayısıyla, 44,2 milyarlık bir ödenek var. Bunun yüzde 40'ına yakın kısmını biz yapıyoruz. Daha önceki yıllar yüzde 46'ya kadar çıktı. Şimdi, bu bütçe büyüklükleri... Örneğin 2002'de toplam kamu yatırımı 7,8 milyarmış bugünkü fiyatlarla ve oransal olarak da yüzde 6. Ciddi bir artış var ama hâlâ, ihtiyaçları dikkate aldığımızda, arkadaşlar, bu artış, yarısına yakını kullanmamıza rağmen, bizim elimizdeki proje stokunu tamamlamamız için yeterli olmuyor. Buradaki konuşmalarda da hep gördük, yeni talepler var “Şu yol da yapılsın, bu yol da yapılsın, şu da bölünmüş olsun.” gibi. Şimdi bir yandan yol yapılsın diye talepler var, “Şu iş niye geç kalıyor?” diye talepler var, bir yandan da “Niye fazla para harcadınız? Bütçenin kadar...”

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Hayır, hayır. Biz “Bütçeye koyun, harcayın.” diyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, müsaade edin.

“Niye fazla harcadınız?” diye tenkit var. Ben burayı anlamakta zorlanıyorum.

Bütçeye neden koyamıyoruz? Bu, genel politikadır. Bütçe disiplini açısından toplam yatırımlar içerisinde ayrılan kaynak belli. Bunu değiştiremiyoruz. Neticede, bütçe kalemleri belli, bütçenin gelirleri de belli, giderleri de belli. Giderler de işte, çalışanlara ödenenler, emeklilere ödenenler, sosyal güvenlik açıkları, sağlık, eğitim vesaire büyükten küçüğe sıralanıyor ve yatırıma da bir miktar ayrılıyor. Bu miktar içerisinde işimizi görmemiz lazım. Biz bu miktarın dışına mı çıkıyoruz? Büyük oranda çıkmıyoruz. Ne yapıyoruz peki, o hâlde nereden kaynak üretiyoruz?

Bir: Ürettiğimiz kaynak, yıl içinde başka kurumların kullanma imkânı olmayan kalemlerdeki paralardan buraya aktarma yapılıyor.

İki: Yıl içi elde edilen arazi gelirler var. Nedir bunlar? Bir özelleştirme oluyor, bir yasal düzenlemeyle, 2/B gibi düzenlemelerle bütçe dışında bir seferlik elde edilen kaynaklar oluyor ve yedek ödenek elimizde bir imkân. Bunları kanuna dayalı olarak, YPK kararıyla ek bütçe olarak çıkarıyoruz ve o çerçevede yapıyoruz. Dolayısıyla, hâl böyleyken, bu yapılan harcamaların yasal olmadığını, tamamen keyfi olduğunu iddia etmek doğru bir şey değil.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Öyle demedik ama. Dedik ki: “Bütçenin şeffaflığı, öngörülebilirliği çerçevesinde.” “Yasa dışı harcadınız.” demedik.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Demediyseniz mesele yok. Yani ben öyle algıladım. Öyle demediyseniz mesele yok. Yani, biz fazla harcama yaptık, doğrudur. Yıllardır, milletvekillerimizin, vatandaşımızın bekleyen sorunlarını daha da bekletmemek için, aslında biz ciddi bir inisiyatif aldık, arkadaşlarımızla birlikte bu işi yaptık. Eğer biz bunu yapmasaydık arkadaşlar, şimdi 5 bin kilometre yolu konuşacaktık, açık konuşayım. İyi ki de yapmışız. Yani, ben şunu merak ediyorum: Yapılan bu işlerde kamu zararı oluşmuşsa bunun hesabını vermek bizim boynumuzun borcudur, değilse “Başlangıç bütçesinde yoktu, sonradan niye bu arttı?” sorusu esasında izah edilebilir bir şeydir, bunu da izah ediyoruz, bir sıkıntı yok. Başka türlü de yapma şansımız yok. Bütçe büyüklükleri içerisinde zaten yarıya yakın bize ayrılmış, resmî bütçede. Bir de öbürünü aldığımız zaman açıkçası diğer kurumlara bir şey kalmıyor. Burada da herkesin bütçeye ihtiyacı var, herkesin programı var, o yüzden biz böyle bir yöntemle çalışıyoruz. Bunun bilinmesini istiyorum ve bu konuda da biz her zaman yaptığımız işin arkasındayız, tabiatıyla hesabını da vereceğiz.

Diğer konularda, döner sermayeyle ilgili bazı hususlara yer veriliyor. İsterseniz onu da okuyayım. Döner sermayede: Denizcilik Müsteşarlığı İşletme Müdürlüğü Bakanlığa dâhil olduğu zaman iki döner sermaye birleştirildi ve tek bir Döner Sermaye İşletme Dairesi olarak faaliyete başladı. Döner Sermaye Müdürlüğü vergi mükellefi değildi. Denizcilik Müsteşarlığı İşletme Müdürlüğü vergi mükellefi, bizimki değildi. Birleşmeyle birlikte Denizcilik Müsteşarlığının mükellefiyeti sona erdirilmiş, 2012 Şubatından beri de Bakanlık döner sermayesi için vergi mükellefiyeti tesis edilmiştir. 2012 yılında iki ayrı işletmeye ait bilançolar birleştirilerek tek bilanço hâline getirilmiş ve açılış hesapları birleştirilen bilanço üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Yani, burada, bir yasal düzenleme dolayısıyla ortaya çıkan geçici bir durumdan bahsediyoruz. Ama, bunun mali sonuçları ne, bu işten kaybeden birisi var mı? Burası önemli, kimsenin kaybettiği bir şey yok. Kurum, işletmeye, çalışmalarına yasalar çerçevesinde devam etmektedir.

Değerli arkadaşlar, şimdi, tabii, genel bir şey Sayıştayla ilgili; “Bazı tablolar verilemediğinden kapsamlı rapor hazırlanamadı.” diye bir ifade var.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Görüş verilemedi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O mealde, genel anlatıyorum, tam teknik terimleri bilemediğim için Sayıştay konusunda. O da şudur: Şimdi, ülkemizde bütçenin birlik esası vardır. Bütçeyle ilgili söz sahibi bakanlık Maliye Bakanlığdır, borçlanmayla ilgili kurum Hazine ve Yatırımlarla ilgili de Kalkınma Bakanlığdır. Dolayısıyla, bütün bakanlıklar bu üç bakanlığın çalışmalarına endeksli olarak görevlerini yerine getirirler. Yani Maliye Bakanlığının saymanı bizim oradadır. Bizim bütçemiz var ama bütçe üzerinde bizim 5 kuruş tasarrufumuz yok, bütün hesaplar Maliye Bakanlığının kontrolünde devam etmektedir. O bakımdan, Sayıştaycıların bu bakış açısı –kusura bakmasın- doğru değil, ben buna katılmıyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Onlar da katılmıyor zaten.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – O zaman yasayı değiştirin Sayın Bakanım.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Kimse katılmıyor Sayın Bakanım.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Siz de katılıyorsunuz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 66

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Buradan ben şunu beklerdim: Sayıştay buna dikkati çekebilir, der ki: Ya, böyle bir yapı var. Ya her bakanlığın kendi mali sistemini, bütçesini ayırırım; kendi bütçesini de yapsın, işlerini de yapsın, yahut da bu 5018'deki düzenlemeyi tekrar ele alsın. Tenkitin böyle yapılması gerekirken tabii ki farklı anlaşılmaya sebep olacak şekilde "Tablolar düzenlenmedi ve belgeler verilmedi." gibi bir noktaya gelmesi doğru bir iş olmamıştır.

Şu teşekkür konusuna çok kızdınız, ben söyleyeyim, benim arkadaşımın bir temasım yok, ben anladığımı söyleyeyim: Şimdi, bizim kurumdaki arkadaşlar kendi çalışmaları –Sayıştayın- yapılırken daha iyi bir koordinasyon kurmuşlar, onu ifade etti. Yoksa onların işini bizim istediğimiz gibi yapsaydı bu kadar eksik gedik, şu tenkitlerin hiçbiri olmazdı yani böyle bir şey var mı burada?

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Hayır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani siz burada bizi haklı olarak sorguluyorsunuz. "Şu kadar yatırım dışı iş yapmışsınız, şurayı yanlış yapmışsınız, burayı böyle yapmışsınız." Biz her şeyi vermişiz, yine bildiklerini okumuşlar. Yani şunu söylemek istiyorum: Sayıştaycılar göreve başladığında ben hepsini davet ettim, bir toplantı yaptık ilk gün, 20'den fazla arkadaş, birçoğu genç arkadaş, arkadaşımız da başlarında, dedik ki: "Biz uygulayıcı bir bakanlığız. Bizim işimiz sahada iş yapmak. Siz mutlaka bunu inceleyeceksiniz. Arkadaşlarımız size gerekli her türlü desteği verecekler. Vermezlerse bana gelin." Kendi arkadaşlarımı da topladım. "Bana gelin, benden isteyin." dedim. Yani yaptığımız bu. O çerçevede, neyi kimden saklayacaksınız? Yani devlette bir şeyi saklama şansınız yok. Bugün çıkmazsa yarın çıkar, yarın çıkmazsa öbür gün çıkar. Yanlış bir hesap, yanlış bir iş varsa...

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Bağdat'tan döner.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) –...mutlaka, onun bir şekilde hesabı görülür.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Bağdat'a gitmeden Ankara'da işi halledelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi, yalnız, benim bir tenkitim var genel olarak. Yani biz eğer kamuda iş yapacaksak, proje üreteceksek, ürün ortaya koyacaksak bakış açılarını mutlaka pozitif yönden ele almamız lazım. Danıştay için de böyle, başka kurumlar için de böyle. Sağ olun, olumlu tenkitlerinizi, katkılarınızı yaptınız, yapılması gerekenleri de ortaya koydunuz. Ayrıca, tasvip etmediğiniz hususları da açıkça dile getirdiniz. Ben bunların hepsini takdir ediyorum ve bunlarla ilgili de gerekli notlarımızı aldık, daha da titiz davranacağız ama Sayıştaydaki arkadaşların, bence, kararlarını vermeden önce sahaya gitmeleri lazım, sahaya gidip orada yapılan işleri mutlaka görmeleri lazım. İş nasıl yapılıyor, masabaşındaki gibi mi, yoksa oradaki yerel şartlar, arazi şartları neyi gerektiriyor, bir de onları dinlemelerini tavsiye ederim. Herhâlde o zaman çok daha sağlıklı, çok daha güzel raporlar ortaya çıkabilir. Şunu söylüyorum: Bir suistimal yapan varsa, kasıtlı olarak kamuyu zarara uğratan varsa, böyle bir proje gerçekleşmişse ve biz buna kayıtsız kalmışsak, göz yummuşsak, hatta bir adım ileri, örtbas etmiş isek bu bizim için çok büyük bir züldür ve bunun her zaman hesabını vermek durumundayız. Bu konudaki hassasiyet sizde ne kadar varsa en az o kadar bizde var, bunu bilmenizi istiyoruz.

Bu ifadeleri yaptıktan sonra, Sayın Ayaydın, efendim, tabii, "Bu karayolu kanunu, yönetmeliği uyarınca yetki belgelerinde büyük maliyetler var." Şunu söyleyeyim: Aslında vardı, böyle bir sorunumuz vardı ama bu sorunu çözdük. Geçen sene Meclis kapanmadan bir torba kanun çıkardık, bütün o belge ücretlerinde yüzde 97'ye varan -belge türüne göre değişiyor- indirimlerde bulunduk. Mustafa Bey bilir bu konuyu. Diğer arkadaşlar gruplar adına takip ettiler ve o gün bugün 531.698 yetki belgesi yapıldı. Bu ne anlama geliyor? Sektörde icrai faaliyet yapan kuruluşların yüzde 98'i bu uyumluluğu yakalamış durumda. Özet, bu konuyla ilgili kayda değer bir problemimiz yok. Bir şey daha yaptık. Herhangi bir şekilde K belgesi alamama varsa onlara da bir seferliğine bir hak tanıdık, orada da çok ciddi rahatlama geldi.

ÖTV'siz yakıt, biliyorsunuz, o konu biraz büyük, geniş bir konu ve tamamen bizim Bakanlığımızın sorumluluğu dışında bir konudur. Tabii ki keşke cari açığımız olmasa, gelirlerimiz giderlerimizden fazla olsa da çok daha destek versek sektörlerimize, firmalarımıza. Bu, hepimizin ortak hedefidir, beklentisidir.

Bu mealde, Adapazarı-Karasu Limanı arasındaki demir yoluyla ilgili benzer sorular sordunuz. Şimdi, bunun gibi bir iki proje daha var. Kars-Tiflis Projesi var, Kemalpaşa-Turgutlu Projesi var, kara yollarında da benzer projeler var. Doğru arkadaşlar, biz altyapı projelerini ihale ettiğimiz bedellerde tamamlayamıyoruz. Bu, bugünün sorunu değil, elli yıl önceye gidin, yine aynıdır. Kara yolu veya demir yolu, herhangi bir altyapı projesinin anahtar teslim bir proje gibi değerlendirilmesi yanlıştır. Bunlar birim fiyatlarla göre yapılır, birim fiyatlarda yapım esnasında karşılaştığınız duruma göre birim fiyat değişmez, işin miktarı değiştiği için artış meydana gelir. Hatta öngörmediğiniz, 200 kalem birim fiyatla çıkıyor iş. Şu kadar toprak hafriyatı yapılacak, birim fiyatı şu, çarpı, bu kadar. Efendim, şu kadar betonarme yapı yapılacak, toprakarme yapı yapılacak, şu kadar alt temel yapılacak, bunların hepsini teker teker birim fiyat... Araziye girdiğinizde neyle karşılaşıyorsunuz? Sizin birim fiyatta, efendim "A1, B1 sınıfı" diye daha sert zemin kabul ettiğiniz yer sulak, gevşek bir arazi çıkıyor ve oradaki birim fiyat taban güçlendirmesi sizin birim fiyatınızda olmuyor. Nitekim, Karasu-Sakarya hattında da böyle olmuştur. Arazi tamamen alüvyonlu bir arazi, sulak bir arazi. Burada taş kolon yöntemi benimsenmiş, taş kolon da kurtarmamış "jet grout" a geçilmiş. Jet grout'un birim fiyatıyla onun arasında 3 kat fark var. Dolayısıyla, orada tek kalem işte projenin büyük bir miktar parası tükeniyor ve tekrar proje tavanı artışı yapmak durumunda kalıyoruz. O da kurtarmıyor bazen, ihaleyi iptal ediyoruz, yeni ihale yaparak işi tamamlıyoruz. Başka ülkelerde nasıl yapılıyor? Başka ülkelerde yapılan şu: Avrupa Birliğinde yüzde 50'ye kadar hak veriyorlar, diyorlar ki: "100 liralık iş 150 liraya, hepsini bitireceksin." Bitiremediğin zaman işi iptal ediyor. Bizde bu oran yüzde 40'tır yeni İhale Kanunu'na göre. 2886'ya göre sonsuzdu, ne zaman biterse, kaçta biterse, usuli çalışıyorduk. Şimdi, mesela Suudi Arabistan nasıl yapıyor? Çok ilginç, birim fiyatlarla ihale ediyor, ondan sonra ihaleyi alan firmayı çağırıyor, diyor ki: "Kardeşim, bana detaylı proje getir." Oturuyor firma, detaylı proje hazırlıyor, yeni fiyat ortaya

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 67

çıkıyor. 100 liralık işse bu sefer işin 200 liraya çıktığı oluyor daha detaylı çalıştığı için. 10 kilometrelik iş veriyse diyor ki: "Ben fiyatı değiştirmem, bütçe planlamam zor. 5 kilometre yapacaksınız." Yani o, fiyatla oynamıyor verdiği kilometreyi düşürüyor, aynı şey. Yani, onu biz yapsak biraz daha şeyi fazla olur, "Kardeşim, bak, 10 kilometre iş verdiniz 100 lira paraya, sonradan 5 kilometresini 100 liraya yaptırdınız." diye daha, bence, izahı zor bir tenkit gelir. Bizimki onun tam tersi ama sonuç ikisinde de aynı. Şunu anlatmaya çalışıyorum: Altyapı projelerinde dünyanın hiçbir ülkesinde, arkadaşlar, böyle bir şey yok. Bir bina yapımı gibi bir iş değil, anahtar teslim iş yapılamaz; yapılırsa da çok pahalıya yapılır. Baştan bütün ihtimalleri, bütün gözükmeyen konuları fiyata dâhil edeceksiniz, ona göre vereceksiniz; böyle bir şey sürdürülebilir bir yapı değil. Kaldı ki, bu bağlamda Karasu'da konu bir de yargıya intikal etmiştir. Biz burada tespit edilen, fen kurulu ve mahkemece –dikkatinizi çekiyorum- mahkemece tespit edilen fiyata, fen kurulunun fiyatına itiraz ettik. Onlar ısrar ettiler, mahkeme kararı olmasına rağmen itiraz ettik. Sayıştaya gidildi, Sayıştay bir fiyat belirledi, ona da itiraz ettik. Sayıştayın fiyatını da yüksek bulduk ve itiraz ettik. Şu anda konu bu aşamada değerlendiriliyor. Yani, Sayıştay da bizim düşündüğümüzün üzerinde tespit etti, ona bile itiraz ettik, daha ne yapalım? Bunları da arkadaşlarınız bilirler.

Şimdi, burada çok detaylar var. Onu, ben daha kapsamlı Aydın Bey'e ulaştırırım detayları.

Efendim, şimdi, denizcilikle ilgili, kıyı şeridimiz çok uzun olmasına rağmen, "Efendim, yüzde 3 taşımacılığımız var, dolayısıyla istendiği gibi kabotaj hattında gelişmemiştir." Şimdi, Türkiye'yi düşünelim, bir dikdörtgen. Doğu-batı mesafesi 2.500 kilometreye yakın, öbürü de 1.000 kilometre, 900 kilometre kuzey-güney. Kuzey-güney taşımasını bir kere kara yolundan başka türlü yapamazsınız, yani Trabzon'dan Mersin'e taşıma yapacaksanız deniz yoluyla yapmanız mümkün değil, hem zaman olarak. Bunun için orada deniz yolunu paralel taşımada geliştirme şansımız yok, ne yükte ne yolcuda ama Marmara gibi, Ege'nin kendi içinde, Mersin Körfezi'nde, buralarda mümkündür, burada artırılabilir yani karşıdan karşıya geçiş imkânının fazla olduğu yerlerde bu taşımacılık artar. Nitekim, ne olmuş? 2003 yılında 99,8, yaklaşık 100 milyon ton taşıma yaparken 2012'de 159 milyona çıkmışız. Yükü konuşuyorum, yeterli değil, bence daha fazla olması lazım ama terk edilmiş bir taşıma sistemini yeniden geliştiriyoruz. Neyle? ÖTV'yi kaldırdığımız için bu oluyor yoksa yine olmaz. Neden? Çünkü kara yolu taşımacılığının elli yıllık bir mazisi var ve bütün yapı ona göre kurulmuş, yükün alındığı, yükün verildiği noktalar ona göre gelişmiş, alışkanlık artık vazgeçilemez hâle gelmiş. Şimdi, bunu değiştirmeye çalışıyoruz ve bu anlamda da yüzde 59'luk bir artışı yakaladık, bu artış devam edecek.

Araçta artış yüzde 72. Deniz yoluyla, ağırlıklı olarak Marmara'da, 6 milyon araç taşınırken şu anda 10 milyon 700 bin araç taşıyor. Denize kayma başlamış. Elleçlenen yük miktarı 29 milyon tonken yüzde 61 artışla 47 milyon tona ulaşmış. Yükte de, demin söyledim, 100 milyondan 159'a çıkmış. Yurt dışındaki bütün taşımaların yüzde 80'i denizden yapılıyor, orada bir sorunumuz yok, parasal olarak da yüzde 60'ı ama kara yolu daha az, parasal değeri daha yüksek. Onun için sorun yurt içindeki taşımalar. Ne yapacağız? Kombine taşımacılığı geliştireceğiz. Biz de bunun için Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü kurduk. Amacımız, limanlarla fabrikaları birbirine bağlamak; amacımız, havaalanlarına demir yolu, kara yolu bağlantısı götürmek; amacımız, kara yollarını limanlara bağlamak; böylece, her üç modu bir arada kullanacağımız bir yapıyı tesis etmek. Burada da gideceği mesafe önemlidir, gideceği yer önemlidir. Yani 500 kilometre, tercihen 250 kilometreyi geçmeyen yerlerde tartışmasız kara yolu tercih ediliyor siz ne yaparsanız yapın ama 500 kilometre ve daha üzerindeki mesafelerde artık demir yolu ve deniz yolu tercih ediliyor. Hava yolu çok daha uzak mesafeler için tercih ediliyor. Bu anlamda hedeflerimiz var. Şurada, arkadaşlar, onu getirin. "Hiçbir şey değişmedi." dendi, o cevabı da vereyim. Yani, biz başladığımızda modlar arası oranlar neydi, şu anda ne, hedefimiz ne; bunu bir görelim.

Evet, şurada, kara yollarında taşınan yolcu oranı yüzde 95. Bugün yüzde 90,5'e gerilemiş. Bakın, yüzde 95'e elli yılda geldik arkadaşlar, elli üç yılda geldik. Şimdi, on yılda da yüzde 5 geri gitmişiz. Elli yıla büyütün, nereye gideceğimizi görürsünüz. O kadar gitmeyecek. Türkiye'nin gerçekleri ortada, yüzde 76'nın altına düşüyoruz ne yaparsak yapalım. Avrupa'da da böyle. Kara yolu her zaman dominant taşımacılıktır ama bunun, şu anda bizim yollarımızın yüzde 42'si yük taşıyan araçlarla doludur. Kazaların artmasındaki sebep de budur, yolların daha tıkanık hâle gelmesinin arkasındaki sebep de budur. İşte, bu oranı ne zaman 76'lara indirirsek o zaman rahatlayacağız.

Yük oranındaki duruma geldik: 91'di, şimdi 77,9'a geldi. Bunun içinde boru hatlarıyla taşıma da var, onu çıkarırsak daha yüksek oran, onu söyleyeyim, 87 falan. Orada da bir aşağıya inme süreci başladı. Burada da gelebileceğimiz yer yüzde 67,5'tur 2023 hedefleri arasında.

Yani, taşımacılık alışkanlıkları değişiyor ama bunun zaman alacağını bilmemiz lazım. Lojistik merkezde ve taşıma türlerinin birbiriyle entegrasyonunu sağlayarak bu süreci devam ettireceğiz.

Bir başka soru, Sayın Ayaydın'ın sorusu, bu Marmaray Projesi. Bu Marmaray Projesi, tabii, birkaç arkadaşımız buna değindi. Ben bu vesileyle bir husus aydınlatmak istiyorum. Marmaray Projesi bizim ülke olarak gururumuz olan bir projedir. Bunun herkes de hakkını teslim etti, bunun için teşekkür ediyorum. Marmaray'ı ilk dillendiren Sultan Abdülmecit'tir, 1860. Dillendirmiş ama bir şey olmamış. 1891, Sultan II. Abdülhamit, proje çizdirmiş, yani yapılması için 3 tane proje çizdirmiş ve biliyorsunuz Sultan Abdülhamit gerek Hicaz demir yolu gerek İstanbul-Bağdat demir yolunu yaptırdı, çalıştığını da görmeden tabii oradan, tahttan indirildi. Ondaki beri proje nereye kadar, 1980'li yıllara kadar gündeme gelmiyor. 1980'li yılların başında bu proje tekrar dillendiriliyor. Ne zaman? Hatta Ulusu Hükûmeti döneminde dillendiriliyor ama bir adım atılmıyor. Özel döneminde ciddi anlamda projeye ilgili finansman arayışına gidiliyor, Amerikan Parsons firmasının projeler yaptırılıyor. Yani, bir çalışma var. Daha sonra, geliyoruz -1987 yılı bu dediğim fizibilite etüdü- 1987 yılında ana hatlarıyla belirlenmiş olan proje 1990'lı yıllarda tartışılmaya devam etmiş. Tartışma nerede devam etmiş? Efendim, bu proje araçlar için mi olsun, raylı sistem mi olsun? Uzun süre bu tartışılmış ve sonunda da bu projenin raylı sistem olmasının daha doğru olacağı kanaati oluşmuş. Neden? İşte, hem Uzak Doğu'yla Avrupa'yı birbirine bağlayacak hem İstanbul'un toplu ulaşımına bir katkı sağlayacak. Bu kanaat oluştuktan sonra 1995'te bir daha detaylı etüt çalışmaları gerçekleştirilmiş ve 1987'deki fizibilite güncelleştirilmiştir ve 1998'de bu çalışma tamamlanmıştır. 1999'da, o ara kredi arayışları var, 57'nci Hükûmet, Avrupa

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 68

Birliğine, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankasına gidiyor, Avrupa Yatırım Bankasına gidiyor, efendim, Amerika'ya gidiyor, Japonya'ya gidiyor. Nihayet Japonya, çevreci bir proje olduğu için ve Türkiye'nin de o günlerdeki millî geliri, Japonların kuralına göre, 2.500 dolardan az olduğu için "Ben bu projeyi desteklerim." diyor ve kırk yıl vadeli, 0,75 faizli -projenin birinci bölümü için, dikkatinizi çekiyorum- kredi vermeyi -1,5 milyar dolar karşılığı bir paradan bahsediyoruz- kabul ediyor. Tüm detayları var, ona daha sonra... Ve JICA'yla 1999 yılında Hazine o zaman bir kredi anlaşması imzalıyor. Bu kredi anlaşmalarını Hazine Müsteşarlığı yapar yani bütün borçlanmalar, bütün dış krediler Hazineden geçiyor. Bizim Bakanlık olarak bir dahlimiz olmaz veya hiçbir bakanlığın dahil olmaz. Daha sonra ne yapıyorlar, doğal olarak, o günkü 57'nci Hükümet "Bu büyük bir proje, bunun dosyasını biz hazırlayamayız. Dolayısıyla bir müşavirlik ihalesi yapalım, onlar yapsın." diyor. Müşavirlik ihalesini yapıyorlar 2002'de, o müşavirlik firması da projeleri, ihale dokümanlarını hazırlıyor. Ben göreve geldiğimde, "BC1" diye adlandırılan, bugün açılışını yaptığımız 13,6 kilometrelik demir yolunun ihale ilanını çıkmış. Teklifleri, günü geldi, topladık; kararını verdik ve daha sonra da bu değerlendirme işi vesaire, hepsi 2004 yılının başına kadar devam etti ve 2004'ün Mayısında da, 9 Mayıs'ta da temeli attık. 2009 Mayısında bitirmeyi hedefliyorduk, elli iki ay yahut elli altı ay, tam şu anda hatırlamıyorum ama elli ila elli altı ay arasında bir süre, dört seneden biraz fazla yani 2004'e dört koyarsak 2008; işte, herhâlde diğer ayları da koyarsak 2009'da bitmiş olacak. Fakat projede, özellikle Yenikapı ve Sirkeci olmak üzere, hatta Üsküdar'ı da katabiliriz, arkeolojik kazılarda çok ciddi bulgulara erişildi ve bu bulgular dolayısıyla arkeologlar, müzeler müdürlüğü bu projeye başlamaya izin vermedi, kurullar izin vermedi. Bu kazıların devam etmesi gerektiğini ısrarla söylediler. Şu kadarını söyleyeyim, bu kazılar için harcadığımız para 200 trilyon yani maliyeti bir fikir versin diye ve dört buçuk yıl geçmiştir. Şimdi, bazıları ben "Dört buçuk yıl kaybettik." diyorum diye beni tenkit ediyorlar "Sen sanata, tarihe karşı mısın?" diye. Değilim ama maalesef bizde şöyle bir alışkanlık var: Cümlenin birinci kısmını alıyor, ikinci kısmını almıyor. Ama teselli ediyoruz kendimizi, tesellimiz var. Tesellimiz de İstanbul'un bilinen tarihi 6 bin yıldan 8.500 yıla gitti. Bu da bizim tesellimizdir, bunun için de mutluyuz diyoruz. Yani ikisini birden söyleseler eyvallah. Bektaşî'nin namaz kılma hikâyesi gibi, yarısını alıp yarısını almıyorlar, bu bizi üzüyor. Olay budur, gecikme olmuştur ama gecikmenin karşılığı kazanımımız var, 35 bin parça var, 13 tane batık gemi var, Neolitik Devir'e varıncaya kadar İstanbul'un tarihi ortaya çıktı ve biz bunun örneklerini de Yenikapı terminalinde çok güzel şekilde yansıttık.

Ben merak ediyorum, arkadaşlarımız içinde Marmaray'la seyahat eden var mı yok mu? (AK PARTİ sıralarından "Var, var" sesleri)

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Bizi davet etmediniz Sayın Bakanım.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – İstanbul'a gitsek edeceğiz.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bize davet gelmedi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, davet ettik. Lütfen, kendi ofisinizi...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Bakan, ilk on beş gün seyahat etmişler bunlar da.

(Başkanlığa Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN – Sayın Ağbaba...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir saniye, bir saniye, davet konusunu söyleyeyim. 550 milletvekilimizin hepsi davet edilmiştir, herkesi davet ettik. Bir şey daha yaptım ben, onu da söyleyeyim. Eğer davetiye gelmedi diyen varsa lütfen kendi ofislerini, oradaki görevlileri bir kontrol etsinler.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Sayın Bakan, sizi teyit ettim ki bizim sorularımıza cevap veresiniz. Kırk beş dakikadır aynı şeyleri...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Görmedik biz.

BAŞKAN – Lütfen Sayın Ağbaba.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, ben herkese doyurucu cevap vermeye çalışıyorum. Bana zaman verin, sabaha kadar ben hiçbir şeyden kaçınmam, bildiğimi söylerim, bilmediğimi de bilmiyorum derim.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Ama Sayın Bakan, bizim soruları geçtiniz diye söylüyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sizininki de söyleyeceğim.

Gidecek misiniz, aceleniz mi var?

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Biz buradayız da siz gideceksiniz diye söylüyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben buradayım, siz gitmeden ben bir yere gitmem.

BAŞKAN – Efendim, otuz dakika süre verildi, ilk on beş dakikayı verdim, şu anda on beş dakika çalışıyor yani kırk beş dakika.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, önceki görev alan bakanlarımıza, önceki dönemde projede yer alan müsteşarlarımıza, bütün üst düzey yöneticilere de davetiye gönderdik. Ayrıca genel başkanlara da hem davetiye gönderdim hem de telefon ettim, davet ettim. Yani bu kadarını da açıklamak istiyorum bu vesileyle. Haksızlık yapılıyor ve her konuşmamda da bu süreçleri aynen anlattım televizyonlarda, emeği geçen herkese de teşekkür ettim. Yani tabii ki bu proje bir günde vücuda gelmedi. Her projenin arkasında bir geçmiş var, hangi projeye giderseniz gidin. Yani bizim gerçekleştirdiğimiz projeler içerisinde tamamen başladığımız, bitirdiğimiz olanlar var ama büyük bir çoğunluğu da geçmişten gelen projelerdir. Biz devri sabık yaratıp "Aman bu proje bizden önceki hükümetin işi, kaldır bunu rafa." dememiz...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Aman Başbakan duymasın.

BAŞKAN – Lütfen, Sayın Ağbaba, ya...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 69

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, arkadaşlar, “Başbakan duymasın.” diye bir şey yok, Başbakanımız da aynı şeyi söylüyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – “Tarih 2002’de başlıyor.” diyor ya.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – Öyle bir şey yok, siz öyle anlıyorsunuz Ağbaba.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle bir şey yok.

Şimdi, Başkan, tabii, bu güzel muhabbet iyi, ben polemliği de zamanımız gidiyor.

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – İllerle ilgili hiçbir sorumuza cevap vermediniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Gelecek, sırayla efendim, herkesin soru sorma sırasına göre.

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Ama iki dakika kaldı.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Geçti, geçti, süre geçti zaten.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben ne yapayım, sorulara cevap vermeden mi geçeyim? Ne diyorsunuz?

BAŞKAN – Şimdi, efendim, bir kısmını cevap veririz, kalanı da yazılı olarak verirsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bana mutlaka ilave süre... Benim her milletvekilimin en az 1 sorusunu cevaplandırmam lazım.

BAŞKAN – O zaman 1’er soru cevaplandıralım, kalanları şey yapalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani yoksa olmaz, bu beni rahatsız eder. Herkesin en önemli sorusunu cevaplandırmak isterim.

BAŞKAN – Şöyle yapalım, her bir milletvekilimizin 1’er sorusunu cevaplandıralım çünkü süremiz yeterli olmayacak.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Diğerlerini yazılı istiyoruz.

BAŞKAN – Diğerlerini yazılı olarak size bildirsın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Söz, bu sefer yazılı cevaplar gelecek, herkesin huzurunda söylüyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Ben görmedim, geçen yıl cevap vermedi yazılı olarak sorularımıza.

BAŞKAN – Sakin olun, lütfen sakın olun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yazılı, sözlü soru önerilerine cevap vermede yeterli gayreti göstermediğimizi kabul ediyorum arkadaşlar.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Her şey organize, yazılı da aynı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok yani bunlara vereceğiz, bu ayrı yani bunda bir sorun olmaz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Geçen yıl bunlara da vermediniz.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Diğerleri...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Diğerleri için de elimizden gelen gayreti göstereceğiz. Yani 1.500 tane soru var, artık işi gücü bırakıp bir ay, iki ay bu işe bakarsak cevaplarız.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Maşallah, istikrarlısınız, hiçbirine cevap vermiyorsunuz.

MUSA ÇAM (İzmir) – O kadar kadronuz var yani Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Arkadaşlar, benim hatam şu: Ben her soruyu gelen cevaplara göre göndermiyorum. Bu benim içime sinmiyor. Kendim teker teker teyit edip, dönüp inceliyorum. Mühim olan, en doğru bilgiyi aktarabilmek. O da çok zaman alıyor. Ancak yüzde 10’unu cevaplayabildiğim yani bunu da sizinle paylaşayım. Bu kusur benim kusurum, hiçbir arkadaşımızın kusuru değil çünkü onlar vaktinde cevapları gönderdiler. “Haydi, gönderildi, altına imzayı basayım, göndereyim.” O benim çalışma tarzıma uymuyor. Hata varsa benim hatam, kabul ediyorum.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Efendim, ortak sorumuz vardı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Dinleme...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – İzmir’e aday mısınız, değil misiniz? Bu soruya bir cevap verin önce, ondan sonra biz...

BAŞKAN – Şimdi, arkadaşlar, lütfen, her bir üyemizin bir sorusunu cevaplandıralım ve kapatalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hemen şimdi geçiyorum.

BAŞKAN – Sadece bir soru Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Mehmet Günal, e-Tebligat var, köprüyle ilgili soru var ve kayıtlı elektronik posta var, Sayıştay raporunu cevap verdik, hangisini cevaplayayım, köprüyü mü cevaplayayım?

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hangisi kolayına giderse.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yo, hangisi, sana soruyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Biz hoca olarak diyoruz ki: “Ne biliyorsan onu söyle.”

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Eyvallah. O zaman en kolayı e-Tebligat.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tamam, ben anladım zaten.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, e-Tebligat Ocak 2013’te devreye girdi, Sayın Başkan, Sayın Günal. Adalet Bakanlığı tarafından da bunun yönetmeliği böylece yürürlüğe

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 70

girmiş oldu. 22 Nisan tarihi itibarıyla e-Tebligat hizmeti fiilen verilmeye başlandı. Şu anda 1.281 e-Tebligat kullanıcısına ulaşılmış durumda. Sistemimizde münferit elektronik tebligat işlemleri yapılıyor. Adalet Bakanlığının toplu gönderimi, entegrasyon, yazılım çalışmaları tamamlanmadığından yapılamıyor.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Benim sorum da oradaydı yani Adalet Bakanlığıyla birlikte mi yapacaksınız?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii, tabii, onlar yapacak. Bu yazılım çalışmaları bittiğinde çok daha yaygın kullanacak.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Zozani, Adil Bey, Zekeriyaköy meselesi var, Türk Hava Yollarıyla ilgili sorunuz var.

BAŞKAN – İlk soruyu cevaplandırırım.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Hakkâri'nin yol sorunu...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hakkâri'nin yol sorunları, en son sorduğun... Soru: Van-Hakkâri-Yüksekova ayrımı, 160 kilometre yani Van'dan bir kolu Hakkâri'ye gidiyor, bir kolu da Yüksekova'ya, Esendere'ye gidiyor.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Hepsi bir sorudur Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, hayır, o işte, tek soru. İşte, soruyu yanlış mı anladım diye soruyorum.

160 kilometrelik yol. Bu yolun 2003 yılından önce Van ve Başkale şehir geçişlerinde 7 kilometre yol yapılmış, 2003 öncesi. 2003'den sonra yapılan kısım 77 kilometre yani bölünmüş olarak bitirilen 77. Demek ki 7 de oradan var, 84 kilometresi bitmiş yani yarından fazlası bitmiş.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Yılda ortalama 7 kilometre...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, işte, diyorum, biz gelene kadar yapılan 7 kilometre.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Sizin döneminizde de yılda 7 kilometre.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam işte, 77 kilometre yapılmış, doğru.

34 kilometrelik kesimde şu anda çalışma yapılıyor. Güzeldere Tüneli geçişini de kapsayan 19 kilometrelik bölüm ihale edildi, çalışmalara başlandı yani Güzeldere Tüneli'nde çalışma başladı. Bu kesimde 3.600 metre yükseklik var, rakım var, çift tünelle geçiş yapılıyor ve 2016'da bu yol bitecek her şey yolunda giderse. Bakın, siz de biliyorsunuz, bu yolda ciddi güvenlik sorunları yaşadık. Ha, biraz azaldı ama hâlâ var, sıkıntılarımız var. Bu konuda hep beraber çalışacağız.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Hiçbir sorun yaşamayacağız.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Adil Bey yardımcı olacak o konuda.

BAŞKAN – Sayın Zozani'ninkini de bitirdik.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İkinci soru, Başkale-Hakkâri ayrımı, Yüksekova, Esendere...

BAŞKAN – Girmeyelim bence, onlar ikinci soru oluyor, yazılı olarak verin lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onları size sonra anlatayım, umumi istek böyle.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – O hepsini takip ediyor Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Gayet güzel ya.

Hasip Bey, hangisini cevaplayayım?

BAŞKAN – En kısa soruyu cevaplandırırım efendim.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Urfa-Habur'u...

BAŞKAN – Cevaben kısa olanı...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Uludere-Uzungeçit yolu, kaç tane deniz feneri var, kaç tanesi kirada...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Urfa-Habur otobanı ne zaman bitecek?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, bu daha kolay soru canım. Kaç deniz feneri var, kaç tane kirada? Çok kolay bir soru, iyi bir soru.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Ona yazılı cevap verirsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İkna edemedik, görüyorsun Başkan ya.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Urfa-Habur yolunu bir alalım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Herkes benim gibi en kolayını sormuyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Allah razı olsun.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Cep telefonu vergilerini de sormuştum.

BAŞKAN – Hasip Bey, bir tane dedik canım.

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Bakanım, biz de karşıya geçip oturalım bari. Her oturana cevaplıyorsun.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Gel zaten üç dönemi bitirdin, gel burada otur.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi sırayla gidiyoruz.

Urfa-Dargeçit şeyi diyorsun herhâlde...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Şanlıurfa-Habur otobanı...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 71

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Otoban... 360 kilometredir. Arkadaşlar, onu burada göremiyorum, Silopi'den sonraki kısım ne durumda Cahit Bey?

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – İpek Yolu değil, otoban.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ha, otoban uzun vadeli bir iş. Orayla ilgili ne var şu anda yaptığımız? Proje hazırlığı var. Şimdi, bakın, önce bir kere orada bölünmüş yolu bitirelim. Asfaltı büyük oranda bitti, az bir şey kaldı, ondan sonra otoyola sıra gelecek. Proje yapılıyor ama ona hemen başlayacağız diye düşünmeyin, o daha orta vadeli bir iş. Orada proje güzergâhıyla ilgili itirazlar var. Onları beraber oturup konuşacağız, orada bir eğer makul değişiklik gerekiyorsa onu yapacağız. İşte, Diyarbakırlılar diyor “Bu biraz çok güneyden gidiyor.”, Batmanlılar diyor “Kuzeye kaymasın.” Öyle bir tartışma var.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Bismil faktörü var, değil mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, başka birçok faktör var. Onu artık bölge milletvekilleriyle konuşacağız.

BAŞKAN – Evet, onu da geçtik.

Bir başka arkadaşımızınkini cevaplandırırım efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Erkan Akçay, hangisini cevaplandırırım?

BAŞKAN – En cevaben kısa olanı.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Manisa'yla ilgili olanı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Manisa'yla ilgili, Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolu, Bergama-Soma-Akhisar yolu, daha bir çok...

BAŞKAN – Bir tanesini söyleyelim efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi, Gölmarmara-Akhisar 63 kilometrelik yol biliyorsunuz. 2012 sonunda 13 kilometresi tamamlandı, 2013'te 8 kilometre tamamlanıyor yani 21 kilometreye çıkmış oluyor. 42 kilometrelik kesimin çalışmaları devam ediyor. Gediz ve Alaşehir köprüleri eski güzergâhta kalıyor. Yeni güzergâhta o köprüler kullanılmayacak. O yüzden, şimdi, yeni güzergâh yaptığımız için o köprüler boşa çıkacak, onu demek istiyorum. O kesimdeki çalışmalar da 2015'te bitecek.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Gözden çıkmış yani. Orada 17 köy var, o 17 köyün birinin köy yollarına hizmet vermesi...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, o ayrıca köy yolları kapsamında iyileştirilebilir veya biz çıkarmadan da iyileştirebiliriz ama yeni yapacağımız güzergâh bu köprüler dışında kalıyor, bölünmüş yol güzergâhının, onu söylemek istiyorum. Niye yaptık onu? O köylerin içinden geçmemek için güzergâhı dışarı aldık ama orayı da iyileştirmek lazım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, biraz daha hızlanabilirsek çünkü...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Başkanım, yani sürekli bana mobbing uyguluyorsun gibi.

MEHMET GÜNAL (Antalya) –Yani, bizim çektiğimizi anlayın.

BAŞKAN – Şöyle, sizden sonra bir bakanlığımız daha var, onun için. Sabah yine programımız devam edecek.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, arkadaşlar, ne kadar baskı altında olduğumu görüyorsunuz, değil mi?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Biz yirmi gündür çekiyoruz Sayın Bakanım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hep çekiyoruz Sayın Bakanım, yirmi gün olsa...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Kalaycı...

BAŞKAN – Konya çevreyolu...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, Konya çevreyolu çok büyük bir proje, 113 ile 125 kilometre arasında değişiyor. Çevre yollarıyla ilgili başka sorular da var, buna da cevap olsun diye söylüyorum. Şöyle bir kararımız var: Şehirlere çevre yolu yapmak o yol güzergâhının kamulaştırılmasından daha pahalı bir iş. Kamulaştırma yol yapımından daha pahalı bir iş. O yüzden, biz diyoruz ki...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Efendim, Malatya'yı da bir...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Aynı şey Malatya için de geçerli, Eskişehir için de geçerli. Belediyeler, belediye alanı içinde 18 uygulaması yaparak belediye dışında artık yeni büyükşehir belediyelerinde o hak bütün sınırları kapsadığı için bu kamulaştırmaları yapın, bitirin, bize teslim edin, biz de yolu yapalım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Para ödemeyecek mi belediye?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, hayır, belediye toplulaştırma şeklinde koridor açıyor.

Bunu yapan iller var ve çok kısa sürede biz yollarını yaptık. Elâzığ'da yaptık mesela, Diyarbakır'da yaptık. Bak, Diyarbakır gibi bir belediyede yaptık yani.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Ne demek Sayın Bakanım bu? Zaten Diyarbakır Belediyesinin...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, yani, şu anlamda söylüyorum: Yani, Diyarbakır'da başladık bunu, Uşak'ta başladık, Eskişehir'de de...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 72

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Biz, surları kurtaran bir belediyeyiz Sayın Bakanım. O kara surlarını, Diyarbakır'ın güzelim surlarını kurtaran bir belediyeyiz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, dolayısıyla, iş, Konyalılara düşüyor, size düşüyor, kamulaştırmayı bitirin, biz hemen devrini gün teklif edeceğiz. Şu anda 8 kilometre yapılmış bu şekilde, daha epey gidecek yol var. Aksi hâlde, biz onun altından kalkamayız.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – 70-80 milyon kadar...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, 70-80 milyon değil 7-8 milyona bile ihtiyacımız var. Yani, biz ihtiyaçları karşılayamıyoruz ki. Verilen bütçe yüzde 50 artıyor, yüzde 30 artıyor, ona itiraz ediyorsunuz. Ona rağmen, yine ihtiyaçları sağlayamıyoruz, böyle bir dar durumumuz var, lütfen anlayışlı olun.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yani, biz çevre yolsuz mu kalacağız Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, yolsuz kalmayacaksınız, yol yapacağız.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Vallahi yolumuz yok Malatya'da.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Veli Ağbaba, yolsuzsan da yardımcı olalım.

Malatya'da daha ileri onu söyleyeyim, Malatya toplulaştırmayı daha hızlı yapıyor. Dolayısıyla, Malatya'ya yakında sıra gelebilir, buradan ifade ediyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Malatya toplulaştırma yapacak mı efendim?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapıyorlar, yapıyorlar.

BAŞKAN – Kamulaştırma iyidir.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Bu memlekette adalet var, durun ya.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapıyorlar.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Diyarbakır Belediyesi gibi yapacaksınız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, toplulaştırmada para verilmiyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Kamulaştırmayı siz yapacaksınız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, hayır, kamulaştırma, toplulaştırma usulü ile yapılıyor dolayısıyla para verilmiyor. Ne yapıyor? Vatandaşın bu yola gelen arazisinin yerine kamunun bir başka arazisi veriliyor, helalleşiliyor, oradan yol geçiyor, iş bu.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Karacaahmet, Kemalpaşa'da olduğu gibi.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bizim işimiz zor o zaman.

BAŞKAN – Evet, çok kolay sizin işiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, İlhan Bey, doğru söylüyorsun.

İzzet Bey?

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – İzzet Bey yok efendim.

BAŞKAN – Gerek yok o zaman, olmayanları cevaplandırmayalım efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Geçelim.

Sayın Kemal Ekinci?

BAŞKAN – O da yok, onu da geçelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O da yok, tamam.

Mevlüt Aslanoğlu?

BAŞKAN – O da yok efendim, ona gerek yok, sonra onununki.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam, ne kadar güzel ya.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, efendim...

Beyefendi, tamam, hallettik değil mi o işi?

BAŞKAN – Hallediyor efendim, hallediyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangisi?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Silivri.

BAŞKAN – Üst geçit...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii, tabii, üst geçit tamam.

Büyükçekmece'yle ilgili de...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – O sonra efendim.

BAŞKAN – Gerek yok, gerek yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – ...biz izni vermişiz, Çevre ve Şehircilik Bakanlığında, oradan takip et, Çevre ve Şehircilik Bakanlığında duruyor.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – O sonra efendim, o sonra.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kanarya?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu yapacağız canım. Kanarya, 2015, tabii, öyle.

BAŞKAN – Mevlüt Bey ihlal etmeyin kuralları.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Tamam canım, ben bir şey demiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 73

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kazım Kurt, Eskişehir...
Kazım Bey, ne istiyorsun?
BAŞKAN – Çevre yolunu cevaplandırın.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Çevre yolunu cevaplandırdık.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Hayır, çevre yolu değil.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangisi?
KAZIM KURT (Eskişehir) – Şimdi, Konya, Samsun, Antep tramvaylarını TÜLOMSAŞ'a yaptırmadınız?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, önce bana şunun cevabını ver: Eskişehir niye TÜLOMSAŞ'tan almadı, dışarıdan aldı?
KAZIM KURT (Eskişehir) – İşte, bize onun cevabını söyleyin, siz onu bir söyleyin.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir dakika, bir dakika, onu sormadan önce, TÜLOMSAŞ Eskişehir'in göbeğinde, Eskişehir Büyükşehir Belediyesi niye dışarıdan aldı, Fransa'dan aldı, Almanya'dan aldı?
KAZIM KURT (Eskişehir) – Şu anda siz niye gidip Çekoslovakya'dan alıyorsunuz, İspanya'dan alıyorsunuz?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – E, onlar da aynı işte.
KAZIM KURT (Eskişehir) – E, o zaman bizi niye suçluyorsunuz?
BAŞKAN – Sayın Kurt...
MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Suçlamıyor "Aynı şey." diyor.
BAŞKAN – Aynı şey.
MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – "Aynı şey." diyor, niye suçlayalım?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, bakın, orası esprisi.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Ankara'yı Çin'e yaptırın, Konya'yı bilmem nereye yaptırın...
BAŞKAN – Sayın Kurt...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kazım Bey, o tarafı işin latifesi ama bu anlayışın arkadaşlarınızda olması lazım.
Biz, şu andaki şartnamelerimizde yüzde 51 yerli şartı koyuyoruz.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Niye alamıyoruz, niye?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Biz alıyoruz.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Alamadınız, Çek firması alıyor Konya'nın işini.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, belediyeleri değil bizimkini söylüyorsunuz.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Sizininki de İspanyollara yaptırıyorsunuz.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ama onun yarısından fazlasını Türkiye'de yaptırıyoruz gözünü seveyim.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Bizim bütün derdimiz, ulusal bir sanayi yaratın istiyoruz.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şu anda, demir yollarıyla ilgili 420 tane firma oldu. Biz, on senede sadece demir yolu yapmadık, yerli demir yolu sanayisini de oluşturduk. Ray yapıyoruz, makas yapıyoruz, travers yapıyoruz, bağlantı elemanları yapıyoruz, lokomotif yapıyoruz, tren setleri yapıyoruz.
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Bakanım, Bursa'da yerli tramvay yaptık.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Durmazlar yerli tren yapıyor.
SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Kurt, anladınız mı sonunda?
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Büyükşehir Belediye Başkanımız da Komisyon üyelerini Bursa'ya davet ediyor, mektup gönderdi.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, özet, zamanımız geçiyor: Yani, yerli sanayiye desteklemek hepimizin görevi. Büyükşehirlere biz genelge çıkardık, dedik ki: "Kardeşim, bundan sonraki işlerinizde, Türkiye'de bu imkânlar var, yerli firmalara öncelik verin." Bunun takibini de yapacağız. Bir kısmı biz bunu söylediğimizde bitirmişti işi, bir kısmı da daha...
KAZIM KURT (Eskişehir) – Eskişehir 1999'da başlamıştı bu işe, bunu bilmeniz lazım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – E, biliyorum da yani bu mazeret olamaz.
KAZIM KURT (Eskişehir) – 1999'da siz yoktunuz.
BAŞKAN – Sayın Kurt...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, o tartışmaya girmek istemiyorum ama bakımlarını da dışarı yaptırıyor, onu da söyleyeyim.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Artık o sözleşme yapılmış.
BAŞKAN – Sayın Kurt, Sayın Kurt...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – TÜLOMSAŞ orada duruyor, bakımlarını da dışarıya yaptırıyor, onun mazereti olamaz yani.
BAŞKAN – Sayın Kurt'unki bitti efendim, devam edelim.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hüseyin Şahin...
BAŞKAN – Hüseyin Bey'inkini sonra cevaplandırın efendim.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sonra, umumi istek.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 74

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hüseyin Şahin, benim sorularımı sordu zaten.

BAŞKAN – Sonra...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Vahap Seçer...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bu evinin yolu yapılacak mı, yapılmayacak mı?

BAŞKAN – Evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Çukurova havalimanı bence en önemlisi. Yap-işlet-devret modeliyle 2012'nin başında sözleşme yaptık, 2013'ün üçüncü ayında yer teslimi yaptık, yatırım dönemi fiilen başladı. Şu ana kadar -siz de ifade ettiniz- 8 milyon metrekare arazi kamulaştırıldı, 175 milyon ödeme yapıldı. Bu, yap-işlet-devret modeliyle olduğu için fiyat artışı, fiyat eksiği tamamen firmanın sorumluluğunda, bizim oraya vereceğimiz bir şey yok. Ancak, biz ilave iş yaptırırsak, sözleşme dışı yüzde 20 iş yaptırma hakkımız var, onu yaptırırsak ona süre karşılığı neyse onu verebiliriz -o paranın süre karşılığı- onun dışında başka bir şey yok. 2016'nın 15 Mart'ında da normal süresi bitiyor. Bazı krediyle ilgili sıkıntılar olduğunu biliyoruz, onu aşması için de elimizden gelen gayreti gösteriyoruz. Biz projeyi yaşatıp tamamlamayı hedefliyoruz. Bu konuda da sözleşme şartları çerçevesinde ne lazım gelirse o desteği de veriyoruz, yeter ki o havalimanı yapılsın. O bölge için çok önemli olduğunu da biliyoruz.

Sayın Müslim Sarı...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Yok efendim, Müslim Bey yok.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Sayın Bakanım, bir soru sormak istiyorum.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Müslim Bey'inki yazılı olsun efendim.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Size, müteahhitlik hizmeti veren firmaların şikâyeti var, "Ödemelerde iktidara yakın firmalara öncelik tanınıyor." deniyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Böyle bir şey yok.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Nasıl anlaşılıyor, metre mi var?

VAHAP SEÇER (Mersin) – "Davetiye usulü iş verirken adrese teslim ihaleler yapılıyor." diye şikâyetler geliyor.

Sizin görüşlerinizi almak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Seçer...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Vicdanınız rahat mı, bana onu söyleyin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Çok rahat, hiçbir tereddüt yok. Yaptığımız işler hukuk çerçevesinde, Kamu İhale Kanunu'nun bize verdiği yetkiler çerçevesinde yapılıyor. Ön yeterlilikli ihalelerimiz de var, büyük miktarda, büyük montanlı işleri böyle yapıyoruz. Çünkü, sıradan, küçük yüklenicilerin altından kalkamayacağı işler olduğu için büyük işleri böyle yapıyoruz. Ödemelerde usul bellidir, gelen istihkak, gelen hak edişler ayrılan paradan fazla oluyor. Standart ne kadarına tekabül ediyorsa, yüzde 30, yüzde 25, yüzde 40, bütün firmalara dağıtılıyor, veriliyor. Orada herhangi bir...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Vicdanınız rahatsa sorun yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Rahatız, bir problem yok.

Varsa net bir bilgi, onunla da ben ilgilenirim. Bunu da söyleyeyim buradan.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Benim sorum var Sayın Başkan.

BAŞKAN – ...tiyatro sanatçısı Nejat Uygur hayatını kaybetmiş.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle mi, Allah rahmet eylesin.

BAŞKAN - Allah'tan rahmet diliyoruz, yakınlarına ve tüm vatandaşlarımıza da başsağlığı diliyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Allah rahmet eylesin.

BAŞKAN – Evet, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, Sayın Sadık Badak...

Yok.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Yok efendim, yazılı. İktidar tarafını yazılı geçin efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Musa Çam, hemşehrim.

BAŞKAN – Musa Bey'in sorularını cevaplandırdık herhâlde.

MUSA ÇAM (İzmir) – İlk konuşmaya başlamadan önce, İstanbul mu, İzmir mi yoksa siyaset mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu toplantıdan sonra kulağına söyleyeceğim.

BAŞKAN – Evet, cevaplandırıldı efendim o da. Güzel...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Ekrem Çelebi, ya, senin soruların çok kapsamlı.

BAŞKAN – Sonra cevaplandırılır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu süre içerisinde cevap vermeye hakikaten imkân yok.

BAŞKAN – Sonra cevaplandırılır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Teşekkür ediyorum. Hoşgörünüz için teşekkür ediyorum Sayın Vekil.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Yani, bu kadar fazla soru sormasa Sayın Çelebi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Vedat Demiröz...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 75

BAŞKAN - Onunkini de sonra...

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Yok, yok, çok kısa...

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Bakanım, 240 kilometrelik bölünmüş yol, daha ne soracak?

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – 40 kilometrelik yol kırk senedir yapılıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangi yolu kastediyorsun?

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Bitlis-Baykan, Ziyaret'e kadar olan yol.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bitlis-Baykan yolu, şimdi o yol, diğer adı Dereyolu, o Dereyolu'nu bilirsiniz, gittiniz. "Kırk seneden beri yapılıyor." diyorsunuz ya, o yol asıl bizim dönemimizde yapıldı, ondan önce lafı yapıldı. Orada ne kadar zor şartlarda yol yaptığımızı bilir. O arazinin...

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Bir doğarken Bitlis'i görmüş, bir de vekil olarak...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O arazi o kadar zor bir arazi ki sürekli güzergâh değiştirmek zorunda kalıyoruz. Giriyoruz, heyelan yiyoruz; giriyoruz, yer altı suları akarsu gibi önümüze geliyor tünele, değiştirmek zorunda kalıyoruz. Ne zaman bitiyor Cahit Bey, Bitlis-Baykan? Ne kadar sanat yapısı var, ne zaman bitecek? Ne kadar bitirdik?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Sayın Bakanım, şu anda, güzergâh konusunda viyadüğe karar verdik. İhalesine yeni çıktık. Yaklaşık 1,5 kilometre uzunluğunda bir viyadük yapacağız. Dere üzerine, heyelan...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 1,5 kilometre viyadük. Dere üzerine...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – 6 tane tünel var o güzergâhta.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 6 tünel var. Yani, kısaca bu yol, 25 kilometre bir yol olmasına rağmen, Türkiye'nin en zor yolu ama bu yolun o bölge için hayati önemi haiz olduğunu biliyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Demiröz, bir gidelim o yola.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) -Aksi hâlde, Bitlis, Siirt'e doğru çıkmaz sokak oluyor. Nasıl Bitlis'i Tatvan'a, Muş'a, Van'a bağladığımız oradan da Siirt'e, Batman'a, Diyarbakır'a, Şırnak'a da bağlayacağız.

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – 2023'te tamam.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 2023'e kalmaz.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Bu ülkede adalet var Sayın Bakan.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, kalanları...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Bayraktutan... Yok.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bir dakika, Sayın Başkan, her şeye cevap verecek dediniz.

BAŞKAN – Sizininki cevaplandırdı, Malatya'yı cevaplandırdı. Çevre yolunu cevaplandırdı.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bana cevap vermedi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ha, buradasınız, affedersiniz Sayın Bayraktutan.

Şimdi, şu: Siz bilhassa Deriner Barajı'nın etrafındaki yollardan bahsettiniz, bir.

İkincisi: Ardahan-Ardanuç yolundan bahsettiniz.

Bir de Cankurtaran Tüneli'nden bahsettiniz.

Şimdi, bir kere, Deriner Barajı üzerindeki yollar bizim sorumluluğumuzda değil. Onlar, baraj yapılması dolayısıyla DSİ'nin yaptığı yollardır ve bizim kara yolları standardımıza uygun yollar da değildir. Bu konunun mutlaka Orman ve Su İşleri Bakanlığıyla bir koordinasyon içinde çözülmesi lazım. Oradan köylere geçecek viyadük çok önemli ve büyük bir yatırımdır. O yatırım, hani, sıradan bir köprü olsa, hadi, bizim sorumluluğumuzda değil, Sayıştay tenkidine de aldırış etmeyiz, yaparız çünkü ihtiyaç fakat oradaki iş büyük iş Uğur Bey, onu bilin. Bunu mutlaka...

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Ben onun avukatlığını yaptım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu, mutlaka, Orman ve Su İşleri Bakanlığının koordinasyonunda çözülmesi gereken bir konu.

Cankurtaran tünellerinde sıkıntı yok, planlandığı gibi gidiyor. Oradaki duraklama projeyi büyük ölçüde etkilemeyecek.

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Sayın Bakan, Muratlı Barajı'nda viyadük yapılacak mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nerede?

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Muratlı Barajı, Borçka Muratlı Barajı. En önemlisi oydu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O da gene bizim işimiz değil yani bizim işimiz değil. Barajdan dolayı ortaya çıkan bir konu varsa onu, mutlaka, barajı yaptırınla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Bakanım, benim sorularım var.

BAŞKAN –Müsaade edin arkadaşlar.

Sayın Bakanım...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Nasıl...

BAŞKAN – Lütfen arkadaşlar ya, lütfen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 76

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bak, cevabı bu: Valilik, Devlet Su İşleri, Karayollarının yaptığı protokolle...
(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)
UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Olacak mı efendim?
BAŞKAN – Sayın Bakanım...
VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Bakanım, bir dakika...
BAŞKAN – Sayın Bakanım...
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Bakanım, benim vardı ya.
BAŞKAN – Sayın Bakanım, çok özür diliyorum ama 21.00’de biz bitirmek zorundayız çünkü...
VELİ AĞBABA (Malatya) – Kısa cevap versin efendim.
BAŞKAN – Tamam yani 1-2... Sayın Ağbaba ve Demiröz’ün sorularını alalım ve bitirelim efendim.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Demiröz daha bir şey sormadı.
BAŞKAN – Sormadı, tamam o zaman.
VAHAP SEÇER (Mersin) – Yani, İlhan Bey’e kaba ve kırıcı sözler söylediniz Sayın Başkan.
BAŞKAN – Ne söyledim?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, Ağbaba, çevre yoluyla ilgili soruyu cevaplandırdım.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Çevre yolu sormadım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Neyse...
VELİ AĞBABA (Malatya) – Araya korsan yaptım onu.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Malatya’da hızlı tren konusu. Hızlı tren Erzincan’a gidiyor, Malatya’ya niye gelmiyor? Ben Malatya’yı...
VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemşehri olamayınca kirve olalım Sayın Bakan, belki o zaman gelir hızlı tren.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben Malatya’yı da severim, Erzincan’ı da severim, eyvallah. Çünkü, biz Arapgir üzerinden Malatya’ya iniyoruz veya siz Erzincan’a geliyorsunuz. Şimdi, şunu söyleyeyim: Malatya...
VELİ AĞBABA (Malatya) – Hemşehri olamayınca kirve olalım, belki o zaman gelir bize hızlı tren.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir dakika, şunu bitireyim.
Sivas, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır, güzergâh bu. Sivas, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır; bir kol böyle gidiyor, bir kol da Sivas’tan Erzincan, Erzurum, Kars diye gidiyor yani ikiye ayrılıyor. Nereden itibaren? Sivas’tan itibaren. Şimdi, proje çalışması için 2014’te başlıyoruz, daha proje yapılmadı.
FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Bir kol daha olması lazım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, o ayrı şimdi. Biz aynı aksı diyoruz, ya Feramuz, gözünü seveyim ya, araya niye giriyorsun?
VELİ AĞBABA (Malatya) – Malatya 2014’te yok, Erzincan var.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır. Ya mübarek, dinlesene, “yok” diye bir şey yok. Şimdi, bak, söylüyorum, yazılı söylüyorum bak.
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Erken doğma, erken...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kitaptan okuyorum. 2014’te proje yapımına başlıyoruz bu güzergâhın; tamam mı? Proje olmadan yapılır mı?
BAŞKAN – Evet.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Erzincan’a ne zaman yapılıyor?
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sivas, Erzincan, Kars, Tiflis, Bakü hattı üzerinde, Sivas, Erzincan’da da şu anda 3 tane hidroelektrik santral yapılıyor güzergâhta. O yüzden de uygun güzergâh henüz bulunamadı. Güzergâh arayışları devam ediyor. Erzincan’a bir şey yapıldığı yok. İkisi de aynı oranda gidecek. Şu ana kadar somut olarak yapılan, Sivas’a kadar demir yolu yapılıyor.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Kayseri-Malatya yolu...
BAŞKAN – Evet, yeter artık ya Sayın Ağbaba.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kayseri-Malatya değil, siz Sivas’a gelip oradan bineceksiniz.
BAŞKAN – Sayın Bakanım, bir de İlhan Demiröz’ün bir sorusu var.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Bu çekmeyen telefonlar var ya, hani kapsama alanı...
BAŞKAN – Evet, onu sonra...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Çekmeyen... Bir cümleyle söyleyeyim.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Cevaplamayın, bunu yaptırın lütfen.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya cevaba lüzum yok, söyledim, dinlemedin. 1.800 tane noktaya şu anda baz istasyonu yapıyoruz ve biz yapıyoruz.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Bunlar var da Malatya’da yine olmaz.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Var, hepsi var.
Bu 1.800...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 77

VELİ AĞBABA (Malatya) – Lütfen, rica ediyorum, buna bir bakın.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Kalan 1.800'ü yaptığımız zaman, nüfusu sıfır ile 500 arasında, 1 ile 500 arasında olan her yer çekecek. Bu kadar, yapılıyor.
Şu anda 64 tane varmış senin, böyle liste. Bizim listede yapılıyor onlar, 64...
VELİ AĞBABA (Malatya) – İnşallah...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yahu “Yapılıyor.” diyorum.
VELİ AĞBABA (Malatya) – Teşekkür ediyorum, yapılırsa teşekkür ederim Sayın Bakanım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Feramuz neredesin?
Kardeşim, biz gelip Kelkit'te açmadık mı?
FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, cep telefonu sağlığa zararlı değil mi?
BAŞKAN – Sayın Bakanım, bir de İlhan Demiröz'ün sorusu cevaplandıralım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Demiröz, ne vardı sizin?
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Yenişehir Havaalanı, bir. Bursa-Keles yolunu söylemiştim, iki.
BAŞKAN – Bir tane...
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Üçünden 1'ini seçsin.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangisi? Havaalanı.
Yenişehir Havaalanı, arkadaşlar, esasında çok teşkilatlı bir havaalanı, her şeyi var, terminaliyle, pistiyle, elektronik cihazlarıyla, vesaire, bir eksiği yok ama önemli olan ne? Şimdi, 50 kilometre mi Yenişehir Havaalanı Hüseyin Bey?
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Merkeze 55 kilometre Bakanım.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - 50 ya.
50 kilometre ama kırk dakikada gidiliyor.
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hayır efendim.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Gidilmiyor mu kırk dakikada kardeşim?
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Yirmi dakikaya gidiliyor, Hüseyin Şahin on beş dakikada gider.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben hız ihlali yapanlar için konuşmuyorum, kurallı gidenlerden bahsediyorum.
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Kural içinde yirmi beş dakikaya gidiyorum ben.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam, daha iyi, ben de kırk dedim.
Dünyanın her yerinde ölçü bir saattir. Bir saatin üstünde havaalanına erişiliyorsa mutlaka yeni havaalanı yapmak lazım. Dolayısıyla, Yenişehir için böyle bir problem yok.
Yenişehir'in problemi ne? Buraya şirketler sefer yapmıyor. Yapıyorlar, bırakıyorlar.
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Türk Hava Yolları da yapmıyor.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapmıyor da işte adam niye yapmıyor? Başladı, bıraktı. Türk Hava Yolları başladı, bıraktı, başkası başladı, bıraktı. 2 milyonluk Bursa'da...
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – 3 milyon...
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 3 milyon mu oldu?
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – 2 milyon 700 bin.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 2 milyon 700 binlik Bursa bir tane uçağı dolduramıyor. Ne yapayım ben?
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hiç alakası yok!
BAŞKAN – Sayın Demiröz, bu durum nedir ya?
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bir dakika, ciddi bir konuyu konuşuyoruz.
BAŞKAN – Biliyorum.
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Müsaade eder misiniz.
Sayın Şahin de burada.
Sayın Bakanım, buradaki olay şu: Sabiha Gökçen'e yolcu taşıyorsunuz.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ne yapayım? Engel mi olayım? Önüne mi çıkayım? Ne yapayım?
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hayır ama ne servis var, ne saati belli.
Bir gün arıyorsun, diyor ki: “Bugün iptal ettik.” Böyle şey mi olur? Yani Türkiye'nin her tarafına yolcu var, Bursa'dan, 3 milyonluk yerden, Erzurum'a yolcu yok, Antalya'ya yok, Diyarbakır'a yok.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben size bir teklifte bulunayım: Yenişehir'den nerelere sefer yapılmasını istiyorsanız bunun çalışmasını yapın, yüzde 60, yüzde 80-90 demiyorum, yüzde 60 da yolcu garantisini getirin, ben seferi ertesi günü koydurayım.
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Tamam.
BAŞKAN – Oldu mu Sayın Demiröz?
Sayın Bakanım, bu iş biraz zor. Sayın İlhan Demiröz kestane şekerini bile zor getiriyor buraya. Onun için, sıkıntılı bu iş.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 78

Sayın Bakanım, bitirelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi bir şey söyleyeyim, toparlayayım.

Dinleme konusu çok işlendi, değinmezsek ayıp olur.

Arkadaşlar, hakikaten dinlenme veya dinleme konusu... Gerçi biz dinlenmiyoruz çünkü vaktimiz yok çalışmaktan. Onun için, böyle bir derdimiz yok ama şunu söyleyeyim: Bu konu, hakikaten, bizim değil, dünyada bugün bilişimin teknolojisinin gelişmesiyle birlikte herkesin ortak derdi. Bakın, Alman Başbakanıyla Amerikan Başkanı arasında ciddi bir sürtüşme var, Fransa ile Amerika arasında var, İngiltere'de var.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Bizim de var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Bizde var, herkeste var yani bu, bu çağın en büyük tehdidi, en büyük sorunu, İnternet'le bu tehdit daha da büyük oldu, bunu bilelim.

Ne yapacağız yani yapacağımız şeyler ne? Sorunu doğru ortaya koyup çözümü de doğru yerde aramamız lazım. Bizim, Bakanlık olarak görevimiz iletişim altyapısını hazır hâle getirmek. Bizim temel görevimiz bu. Vatandaş telefonla konuşamıyorsa bunun sorumlusu bizim ama dinleniyorsa bunun sorumlusu biz olamayız.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Tayfun Bey mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Müsaade edin.

Tayfun Bey de değil.

Hakikaten, sizden özellikle istirhamım, bu konuda kimin ne görevi var onu bilelim.

Şimdi, bu dinleme, yasa dışı dinleme veya yasal dinlemenin muhatapları belli. Kim muhatap? Bir tarafında dinlenen var, bir tarafa dinleyen var, bir tarafta da bu dinlenenin dinlenmesinin yasaya uygun olup olmadığını denetleyerek, izin veren veya reddeden bir kurum var. Şimdi ne oluyor? MİT, polis, jandarma, bu kuruluşlar kendi kanunlarına göre ister önleme amaçlı, ister suçla mücadele amaçlı, isterse suç oluşuktan sonra delil toplama amaçlı dinleme yapabilirler. Bunlara bu hak verilmiş.

VAHAP SEÇER (Mersin) – “Haber verin, mertçe yapın.” diyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir dakika... Müsaade et birader!

Bu hak verilen kuruluşlar daha önce, 2006'dan önce hiçbir kurala tabi değildi, istedikleri gibi, götürü olarak bir bölgeyi hatta bütün Türkiye'yi karar alarak dinleyebiliyorlardı. Bu kadar geniş bir yetki alanı vardı çünkü yasal altyapı yoktu. Getirilen nedir? Getirilen şudur: Bu kuruluşlar savcılığa müracaat edecekler -polis, jandarma, MİT- savcılık çok acilse hemen bu talebi TİB'e gönderecek, yirmi dört saat içinde de bunu hâkim kararına dönüştürecek. Eğer yoksa, normal hâkime verecek, hâkim bu talebi yapacak. Gelen bu talebi TİB inceliyor. Ne yönden inceliyor? Kanuna uygun mu değil mi? Kanuna uygunluk ne? Kardeşim, işte süresi belli olacak, numarası belli olacak, hangi amaçları dinlendiği, hangi kanuna göre, Terörle Mücadele'ye göre mi, Ceza Kanunu'na göre mi, neye göre bu talep yapılıyor; bunları inceliyor oradaki hukukçular. Eğer uygunsa, onlara yazılı olarak diyor ki: “Tamam, bu talebiniz yerine getirilebilir, getirilir.” Kendisi yerine getirmiyor, onlara dinleme için yasal izin veriyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) - Uç veriyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Uç veriyor.

Yani, burada TİB'in dinleme diye bir yetkisi var mı? Yok.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Geliyorum sizin sorunuza da, bir dakika...

Ve bu şekilde gelen taleplerden 10 bin tanesini de geri çevirmiş. Bu kadar da titiz çalışıyorlar. Sorun ne? Sen şimdi bir mahkemesin, hâkimsin, beni dinliyorsun kardeşim. Diyorsun ki: “Kardeşim, beni niye dinledin, ne kadar dinledin, benim haberim olsun. Sonucu ne oldu?” Ee, bunun için yasal düzenleme lazım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yapalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapalım, itirazım yok.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şaibeden kurtulsun herkes. Amerika'da böyle.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Yanlışlık var, yazı geliyor dinlendiğine dair.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kime geliyor?

VELİ AĞBABA (Malatya) – Resmî dinlemede geliyor, bir de gayriresmî var ya.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, böyle bir şey yok.

NURETTİN DEMİR (Muğla) - Herkes dinlendiğine göre siz de dinleniyor musunuz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben dinlenmiyorum, çünkü çok işim var yani bir sürü yol yapıyoruz, iş yapıyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakan, arkadaşlar da burada, verelim bir kanun teklifi siz kabul ederseniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya nerede dinlenelim, on saatte çalışıyoruz ya, ara da vermedik.

VELİ AĞBABA (Malatya) – O anlamda demiyorum. O söylediğim şey var ya kulak meselesi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 79

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu söylediğimiz şeyi kanun teklifini getirin yapalım. Daha sonra da TİB bize...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, oraya geliyorum...

İşin latifesi bir tarafa, bazı ülkelerde bu var. Amerika'da şöyle, benim öğrendiğim kadarıyla, arkadaşların raporlarında: Dinlenme işlemi başladığı anda muhatabına haber veriyorlar dinleme yapılıyor diye.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yok, biz öyle istemiyoruz.

UĞUR AYDEMİR (Manisa) – O zaman dinlemenin ne anlamı var?

BAŞKAN - Arkadaşlar, bir dinleyelim, lütfen.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İşin özeti, sizin söylediğiniz dinleme bittikten sonra...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, bu konu herkesi rahatsız eden bir konu, eyvallah ama bakın, biz iki şey yaptık, bunu da çok önemsiyorum.

O kanunla birlikte, TİB Kanunu'yla birlikte dedik ki: Eğer, yasa dışı dinleme yaptıysanız, bu tespit edilirse Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddelerine göre cezalandırılacaksınız.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Nereden bileceksiniz onu?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, bir şekilde çıkıyor ortaya. O kovuşturma süreci...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Çıkan ses kayıtlarını ne yapıyor peki?

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Dinlemede oradaki komutan, vali ve emniyet müdürü veriyor, mahkeme kararına da gerek yok. Biz bunun araştırma Komisyonunu da kurduk...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hasip Bey, mahkeme kararı yoksa...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Kolluk kararıyla dinleme yapılıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mümkün değil, o tamamen yasa dışı dinlemedir.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Yasa dışı dinleme yapar en azından Sayın Bakan...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sayın Bakanım, bu ülkede dinlemeyi yapan yüzde 90 kamu görevlisi. Bütün usulsüzlükler devletin kurumlarından çıkıyor. Ben bu Komisyonda görev yaptım ve bu Komisyonda bizim tespitlerimizde "önleyici dinleme" adı altında, mahkeme kararı olmaksızın, her yerde emniyet müdürü bir telefon tutar, istediği gibi dinleyebilir.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Adana'da örneği var ya, meşhur vali, emniyet müdürü... Sayın Coş var ya hani, şu meşhur Vali!

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben size şunu söyleyeyim.

Şimdi...

BAŞKAN – Lütfen arkadaşlar...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu tartışma...

İkinci şey, bu dinlemeler delil niteliği taşıyor; bunu da biz getirdik, yoktu. Eskiden bu dinlemeler delil kabul ediliyordu ve hüküm veriliyordu.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Alıp götürüyorlar şimdi. Ergenekon'da...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, artık delil olarak kabul edilmiyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Adana'da örneği var, Coş, meşhur Vali.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanım, lütfen tamamlayalım.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Adana Valisi de dinletti sizin milletvekillerinizi.

BAŞKAN – Evet, Sayın Ağbaba, lütfen...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Dinletemez, öyle bir şey yapamaz.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Adana Valisi...

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanım çok teşekkür ediyoruz kapsamlı açıklamalarınız için...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Kalan sorular yazılı olarak cevaplandırılacak.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kalan soruların, Sayın Başkanım, özellikle bugünkü soruların cevapları zaten hazır, buradan çıkmadan da dağıtacağız.

BAŞKAN – Evet, çok teşekkür ediyorum Sayın Bakanımıza.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Değerli milletvekilleri, bütçeler üzerindeki görüşmelerimiz tamamlanmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

PROGRAMLAR

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2014 yılı bütçesi ve 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 80

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:
(Karayolları Genel Müdürlüğü 2014 yılı bütçesi ve 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)
BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:
(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2014 yılı bütçesi ve 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)
BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:
(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2014 yılı bütçesi ve 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)
BAŞKAN - Böylece, gündemimizin birinci bölümünde bulunan bütçe ve kesin hesaplar oylanmış ve kabul edilmiştir.

Hayırlı olsun diyorum.

Birleşime saat 22.00'ye kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati : 21.19

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 22.04

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

----- 0 -----

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

Komisyonumuzun 13'üncü Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Gündemimizde Kültür ve Turizm Bakanlığı, Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü, Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü ve Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Şimdi, sunumunu yapmak üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

Süreniz otuz dakika.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Saygıdeğer Başkanım, çok değerli milletvekilleri; öncelikle, huzurunuzda gelmeden önce acı bir haber aldık, Türkiye'nin yetiştirdiği büyük değerlerden tiyatrocumuz Nejat Uygur'un vefat haberini aldık. Kendisine Allah'tan rahmet diliyoruz, milletimizin ve sevenlerinin başı sağ olsun.

Kültür ve Turizm Bakanlığı ile bağlı kuruluşlarımızın 2013 yılı içerisinde gerçekleştirdiği faaliyetler ve 2014 yılında planlanan çalışmalarımızı sizlerle paylaşmak üzere çalışma arkadaşlarımızla birlikte huzurlarınızdayız. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle Bakanlığımın sorumluluk alanları olan kültür ve turizmle ilgili politika yaklaşımımızı belirleyen temel anlayışımızı paylaşacağım sizlerle.

Kültür, çevre koşullarından etkilendiği kadar hayatımızın her alanını etkileyen, beslendiği çevreyi de dönüştürebilen bir olgudur. Her birimiz, dünyayı sadece somut gerçekliğiyle değil, anlam ve değerlerle yaşıyoruz. Yaşadığımız dünya, her şeyden çok bir anlam ve değerler dünyası. Yapıp etmelerimiz, çevreyle ilişkilerimiz, ekonomi, siyaset, tüm hayatımız kültür tarafından şekillendiriliyor. Bu gerçek bugün daha iyi anlaşılıyor ve daha çok kabul ediliyor. Kültürü üçüncü sektör olarak gören anlayış çoktan aşılmış durumdadır ve dünyada kültüre yönelik diyebileceğimiz hareketlilik her toplumda az veya çok yaşanmaktadır.

Kültürle ilgili diğer önemli bir olgu da kültür alanındaki çeşitliliğin, varlık âlemindeki çeşitlilik kadar doğal ve normal olmasıdır. Bu yüzden, kültür, çoğulcu toplumsal yapıya saygılı siyasetin oluşturduğu iklim altında serpilip gelişir. Buradan bir politika yaklaşımı çıkarmak gerekirse toplumsal dinamiklerle uyumlu politikaların varlığı kültürün doğası gereğidir.

Toplumsal dinamiklerin önündeki engellerin kaldırılması ve destekleyici politikaların varlığı, kültürel kalkınmada hayati role sahiptir. Eğer ülkemizin dünyada kültürel gücüyle de saygın bir konuma ulaşmasını istiyorsak bu saygınlığı kültür coğrafyamıza sahip çıkarak, toplumsal değerleri ve kimlikleri kucaklayarak önce kendimiz inşa etmeliyiz. Bunu da vatandaşlarımızın öz güvenlerini ve öz saygılarını koruyabildikleri ve geliştirebildikleri bir iklim oluşturarak başarabiliriz. Kültür politikaları üzerinde konuşurken devraldığımız mirasın büyüklüğünü birbirimize hatırlatmanın ötesine geçmeliyiz. Geçmişten bugüne, kültürü kuşatan çevrenin değişimini ve içinde bulunduğumuz iklimin değerlendirmesini de yapmamız gerekir.

Bu değerlendirmeyi yaparken önce kültürün etimolojik kökenini hatırlamamız uygun olur. Uygun iklimde insan emeğiyle topraktan yetiştirilen mahsul ilk kültürün tanımı olarak önümüze geldi. Kültürün, ürün yetiştirmeye atfen kullanılan bu eski anlamında, günümüzde bile hâlâ geçerli olan unsurlar bulunuyor. Bunlar insan emeği, uygun iklim ve üründür. Kültürü ve kültürel kalkınmayı bu çerçevede ele alıyoruz.

Kültür yatırımlarından, kültür aktörlerinin kullandığı bütçeden daha önemli bir konu da kültürel yaşantının içinde bulunduğu ortam ve iklimdir. Hükümetimizin politikalarının demokrasimizin standartlarını yükseltmesi, toplumsal dinamiklerin önünün açılması, engellerin ve yasakların kaldırılması, tabuları yıkarak özgürlük alanının genişletilmesi, şüphesiz ki kültür hayatımızda olumlu etkileri olan icraatlardır. Bunlar kültürel ifadeleri teşvik etmekte ve kültürel kalkınmayı hızlandırmaktadır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 81

Üretici veya tüketici olarak kültür hayatına katılan bireyler, öncelikle anlam dünyalarıyla ve değerleriyle kabul görmek ve söz sahibi olmak isterler. Demokrasinin derinleşmesi ve toplumsal alan üzerindeki vesayetlerin kalkmasıyla, kültür, sanat potansiyelimiz açığa çıkmakta ve sektörel gelişmenin hızlandığı bir ortam oluşmaktadır.

Bu çerçevede, hükümetlerimizin çoğulcu toplumsal yapıya saygılı politikalarıyla kültürel çeşitliliğimizi korumuş ve değerlerimize sahip çıkmıştır. Ötekileştirmenin yerine her kesimi kucaklayan politikalarla, kültür alanında var olan çeşitliliğin ve dinamizmin açığa çıktığı, herkesin kendini özgürce ifade edebildiği bir kültür ortamı oluşmuştur. Bu ortam kültürel, sanatsal ifadeleri desteklemiş ve sektörel gelişmeyi de hızlandırmıştır. Bir yandan Bakanlığımızın atılımlarıyla, diğer yandan kültür, sanat çevrelerinin çalışmalarıyla, kültürel kalkınma ve kültürel diplomasi alanında önemli gelişmeler yaşanmaktadır.

Kültürel haklar konusu da değinmemiz gereken önemli bir konudur. Kültürel haklar konusu, bugün dünya kültür kamuoyunun önem verdiği bir haklar alanıdır. Türkiye, gelişmiş dünya standartlarında bir demokrasi inşa ederken, kültür alanında da dünya kültür kamuoyunun gündemini de yakından takip ederek bu alandaki hukuki ve kurumsal standartları yükseltmektedir. Bu çerçevede bir girişimimiz daha sonuçlanmak üzere. UNESCO Kültürel İfadelerin Çeşitliliklerinin Korunması ve Geliştirilmesi Sözleşmesi'ne Türkiye'nin taraf olmasına dair kanun tasarısını Meclis Genel Kurulunda önümüzdeki günlerde görüşeceğiz. Sizlerin de katkılarıyla bu yasa'yı çıkardığımızda kültür politikası alanında saygınlığını artıran, kültürel gücünü sınırlarının ötesine taşıyan bir ülke olarak daha güçlü bir şekilde yolumuza devam edeceğiz.

Çok Saygıdeğer Başkanım, çok saygıdeğer milletvekilleri; Kültür ve Turizm Bakanlığının yanı sıra turizm sektörünün çalışmalarıyla Türkiye, bugün dünya turizmde şampiyonlar ligindedir. Turizmde sahip olduğumuz potansiyelin açığa çıkması ve turizmimizin çeşitlendirilmesi için gösterilen çabalarla, on bir yılda 11 basamak yükselerek, turist sayısında dünya seyahat pazarının en büyük 6'ncı ülkesi olduk. Geçen yıl yerleştiğimiz bu konumu, gelir ve turist sayısını artırarak bu yıl da sürdürdük. Dünya Turizm Örgütü'nün raporuna göre, 2013 yılının ilk sekiz ayında turizm gelirini en hızlı artıran 3'üncü ülkeyiz. Yine aynı rapora göre, turist sayısında dünya turizmi ortalama yüzde 5,5 büyürken Türkiye yüzde 10,5 büyüyerek dünya ortalamasını ikiye katlamıştır. Şüphesiz, turizmde şampiyonlar ligine yükselmemizde en büyük pay rekabetçi ve dinamik turizm sektörümüze aittir. Yine, şüphesiz, turizmdeki bu gelişmede, on bir yıl boyunca sağlanan ekonomik istikrar ve büyüme ortamıyla hükümetlerimizin destekleyici politikalarının büyük katkısı vardır.

2013, turizmdeki başarılarımızın sürdüğü bir yıl olmuştur. Bu yılda yaşanan gelişmelerin ayrıntılarına biraz sonra değineceğim. Burada paylaşmak istediğim konu, bu yılın Türk turizmi için anlamlı ve özel bir yıl olmasıdır. 1963 yılında kurulan Turizm ve Tanıtma Bakanlığının 50'nci yıl dönümünü kutluyoruz. Bakanlığımız, turizm sektörünün gelişmesinde öncü ve örnek bir rol oynamış; turizm plan ve yatırımlarıyla, tanıtma faaliyetleriyle, yetiştirdiği turizmcilerle bugün sektör dinamizminin ve profesyonelliğinin temellerini atmıştır.

Kültür politikamızın değişmeyen önceliği Anadolu coğrafyasında bulunan medeniyet eserlerinin ve kültür varlıklarının korunması ve geleceğe aktarılmasıdır. İnsanlığın ortak hafızasının değerli unsurlarını barındıran ve zenginliğiyle göz kamaştırıcı kültür mirasımızı omuzlarımıza ağır sorumluluklar yüklemektedir. Tarihimize, geleceğimize ve insanlık ailesine karşı sorumluluklarımızın gereklerini yerine getirmek ve ülkemizin kültürel kalkınmasını hızlandırmak amacıyla kapsamlı bir faaliyet programı yürütüyoruz. Bu faaliyetlerden biri de müzecilik alanında yapılan çalışmalarıdır. Müzeler çekim ve ziyaret mekanları olarak kültür turizmimize, eğitime ve sosyal çevresine büyük katkılar sağlayan ve illerimizin marka değerini yükselten kültür yatırımlarımızdır.

2013 yılında ülkemize yeni iki müze daha kazandırdık. Balıkesir Taksıyarthıs Anıt Müzesi bu yıl ziyarete açılmıştır. Batman Müzesinin yapımı son aşamaya gelmiş olup, bu yıl sonuna kadar açılışı gerçekleştirilecektir. Bunun yanı sıra, restorasyon ve çevre düzenleme çalışmaları tamamlanmış olan İstanbul Türbeler Müzesi bağlı birimlerinden Şehzadebaşı Camisi Külliyesi Türbeleri ilk defa ziyarete açılacaktır.

Ayrıca, büyük müze inşaatlarımız da devam etmektedir. Hatay Arkeoloji Müzesi, Şanlıurfa Arkeoloji Müzesi ve Haleplibağçe Mozaik Müzesi ile arkeopark yapımlarında son aşamalarına gelmiştir. Kısmen tamamlanan bölümlerinin yıl sonuna kadar açılışa hazır hâle getirilmesi hedeflenen bu müzelerimiz, 2014'ün ilk yarısında tamamen ziyarete açılacaktır.

Yine, örnek nitelikteki Van Urartu Müzesi, Çanakkale Troya Müzesi, Uşak Müzesi, Afyonkarahisar Müzesi, Adana Arkeoloji Müzesi, Bitlis Ahlat Selçuklu Mezarlığı Müzesi ve Karşılama Merkezi, Diyarbakır İçkale'de Diyarbakır Müzesi ile Burdur Doğa Tarihi Müzesinin yapım çalışmaları devam etmekte olup, bunların da 2014 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Topkapı, dünyanın ve millî mirasımızın göz bebeğidir. 2013 yılı sonuna kadar İstanbul Topkapı Sarayı Müzesinde mutfaklar, Zülüflü Baltacılar, Hekimbaşı Kulesi, Hünkâr Sofrası, Karaağalar Mescidi, Harem Ağaları Mescidi; Ankara Anadolu Medeniyetleri Müzesi, İstanbul Ayasofya Müzesinde Birinci Mahmut Şadırvanı ile Aksaray Müzesi olmak üzere dört müzemizde yenileme çalışmalarını tamamlayıp tekrar ziyarete açmayı planlıyoruz.

Anadolu gibi âdeta bir höyükler coğrafyasında tarihsel mirası ve kültür-sanat birikimimizi sergilemek için arkeolojik eserlerin sergi edildiği bakanlık müzelerinin yanı sıra, diğer kurumlarımızın ve özel sektörün etnografya, şehir, sanat, tarih ve tematik müzeler açması son yıllarda yaşanan önemli gelişmelerden biridir.

2013 yılında, aralarında Ankara Sanayi ve Teknoloji Müzesi, Gaziantep Oyuncak Müzesi ve İstanbul Arkeoloji ve Kültür Tarihi Müzesi olmak üzere, yeni 15 müzeyle Bakanlığımız denetimindeki özel müze sayısı 184'e ulaşmıştır.

Ören yerlerimizin hizmete açık hâle getirilmesi, mevcut ören yerlerimizin ise ziyaretçi sayısının ve ziyaret kalitesinin yükseltilmesi Bakanlığımızın diğer bir faaliyet alanıdır. Çevre düzenleme uygulamaları kapsamında; karşılama merkezi, gişe, satış üniteleri, bilgilendirme levhaları, yürüyüş yolları, seyir terasları ve otopark yapımları gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede Bitlis Ahlat Selçuklu Mezarlığı ile İzmir Bergama Asklepion ören yerinin çevre düzenlemeleri bu yıl tamamlanmıştır. Yıl sonuna kadar İzmir Bergama Akropol, İzmir Metropolis, İzmir Teos ve Van

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 82

Akdamar Adası olmak üzere 4 ören yerinin daha çevre düzenlenmesinin tamamlanmasına çalışılmaktadır. Adıyaman Nemrut, İzmir Efes, Burdur Sagalassos ve Çanakkale Troya antik kentlerinin bulunduğu 13 ören yerinin de çevre düzenleme çalışmaları devam etmektedir.

Öte yandan, Aksaray İhlara Vadisi, Antalya Karain Mağarası, Gaziantep Nizip Rumkale, Sivas Divriği Kalesi, Şanlıurfa Göbeklitepe ören yerinin de aralarında bulunduğu 17 ören yerimizin projeleri hazırlanmış olup çevre düzenleme uygulamalarını yapmayı planlıyoruz.

Müze ve ören yerlerimizin gişe ve işletmelerinin modernizasyonu, hem ziyaretçi sayısında hem de gelirden yüksek artışlar sağlanmıştır. Bakanlığımıza bağlı müze ve ören yerlerinin 2002 yılında ziyaretçi sayısı 7 milyon 400 bin idi. Bu rakam 2012 yılında 4 katına çıkarak 28 milyon 780 bine ulaşmıştır. 2013 yılının ilk on ayında ise ziyaretçi sayısı 26 milyonu aşmıştır. Ayrıca, 2002 yılında 26 milyon lira olan müze ve ören yeri geliri, 2012 yılında 280 milyon lirayı aşmıştır. 2013 yılının ilk on ayında ise 212 milyon 800 bin lira gelir elde edilmiştir.

Bakanlığımız tarafından yapılan ve hâlen faaliyette olan kültür merkezi sayısını 93'e yükselttik. Bunlardan 72'si Bakanlığımıza bağlı olarak hizmet vermektedir. 21 kültür merkezi de il ve ilçe yerel yönetimlerine veya üniversitelere devredilmiş olup vatandaşlarımıza hizmet vermeye devam etmektedir.

2013 yılında Adana Yüreğir Kültür Merkezinin açılışını gerçekleştirdik. Elazığ Kültür Merkezinin de yapımı tamamlanarak açılışa hazır duruma getirilmiştir. Adana Kozan, Hakkâri Yüksekova, Kastamonu Cide ve Tekirdağ Şarköy kültür merkezlerinin de en kısa sürede tamamlanmalarına çalışılmaktadır. Ayrıca, yapımı devam eden 8 kültür merkezimizi daha 2014 yılında hizmete açmayı planlıyoruz.

Son on yılda uluslararası düzeyde kültür alanında yaşanan en dikkat çekici gelişmelerden biri de Dünya Mirası Listesi'ndeki varlık ve alanlarımızın sayısının 2 katına çıkarılmasıdır. Asıl listedeki kültür varlıklarımızın sayısı 9'dan 11'e, geçici listedeki varlıklarımızın sayısı ise 17'den 41'e yükselmiş; toplam varlık sayımız 26'dan 52'ye çıkarılmıştır. 2013 yılında; Laodikeia Antik Kenti, Sardes Antik Kenti ve Bintepeleler Lidya Tümülüsleri, Ceneviz Ticaret Yolu'nda Akdeniz'den Karadeniz'e Kadar Kale ve Surlu Yerleşimleri UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesi'ne kültür varlığı olarak alınmıştır. 2013 yılı içerisinde 60 kültürel miras unsurumuz Somut Olmayan Kültürel Miras Türkiye Ulusal Envanteri'ne kaydedilmiştir. İnsanın Somut Olmayan Kültürel Mirasının Temsili Listesi'ne kayıt ettirmek üzere dosya hazırlık çalışmaları da devam etmekte olup, UNESCO Temsili Listesi'ne kaydedilmek üzere "Türk Kahvesi Kültürü ve Geleneği" dosyası hazırlanmıştır.

Kültür değerlerimizi tanıtmamızın bir yolu da onları UNESCO kutlama ve anma programına dâhil ederek, yurt dışı ve yurt içi etkinlikler düzenlemektir. Bu kapsamda kültür tarihimizde önemli bir yeri olan "Pîrî Reis Dünya Haritası'nın 500.Yılı" Bakanlığımız teklifi ile UNESCO 2013 yılı kutlama programına alınmıştır.

Saygıdeğer Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; sahip olduğumuz tarihî mirası insanlığın ortak hafızasına ait değerlerdir. Bu eserleri korumak için yaptığımız çalışmaların yanı sıra yurt dışında da tanıtması büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda, yurt dışında önemli merkezlerde ve müzelerde eski eserlerden oluşan sergiler açılmakta ya da gerçekleştirilen sergilere eser gönderilerek katılım sağlanmaktadır. Hollanda'da Aralık 2012'de açılışı gerçekleştirilen "Troya, Homeros ve Türkiye" sergisinin teşhiri 5 Mayıs 2013 tarihine kadar devam etmiştir. "2013 Çin'de Türk Kültür Yılı" etkinlikleri kapsamında Şangay Müzesinde "Anadolu Medeniyetleri: Neolitik Çağ'dan Osmanlı İmparatorluğuna" sergisinin teşhiri gerçekleştirilecektir. Açılışı bugün yapılan serginin teşhiri Şubat 2014'e kadar sürecektir. Türkiye'nin tanıtımı ve kültürel gücünü uluslararası düzeye taşıyabilmesi çok yönlü bir kamu diplomasisi gerektirmektedir. Uluslararası ilişkilerde karşılıklı kültür ve turizm anlaşmaları son yıllarda daha çok gündeme gelmektedir. Karşılıklı kültür ve turizm ilişkilerine hukuki bir zemin kazandırılarak ilgili taraf ve sektörlerle birlikte çalışma imkânı sunulmaktadır. Türkiye'nin kültür ve turizm aktörlerinin dışa açılmalarına, birikimlerini ve dinamiklerini ülke dışına aktarmaları ve yüksek standartlarda çalışmalarına önem vermekteyiz. 2013 yılı itibarıyla toplam 65 ülkeyle turizm iş birliği anlaşması, 100 ülkeyle kültür iş birliği anlaşması, 56 ülkeyle kültürel değişim programı ve 34 mutabakat zaptı imzalamış durumdayız. Uluslararası iş birliği kapsamında, mevcut 255 resmî belgenin 147'si son on yılda düzenlenmiştir. Bu veri kültür ve turizm alanında ülkemizin yükselen gücünün önemli bir kanıtıdır.

Kültür diplomamızın omurgası olarak gördüğüm Yunus Emre kültür merkezleri, Türk dilini, kültürünü ve sanatını tanıtmak, dil, kültür ve sanatımızla ilgili eğitim almak isteyenlere yurt dışında hizmet vermeye 2013 yılında da devam etmiştir. Yunus Emre Araştırma Enstitüsü aracılığıyla 2009 yılından bugüne kadar açılan kültür merkezlerinin sayısı 25'ten 32'ye ulaşmıştır. En son Budapeşte'de eylül ayında benim de katıldığım törenle 32'nci kültür merkezimizin açılışını yaptık.

Kültür mirasımıza sahip çıkmanın bir diğer yönü de kazılar ve araştırmalardır. Arkeolojik kazı ve araştırmalara bütçe ve bütçe dışı kaynaklarımızla destek olmaya devam ediyoruz. 2013 yılında Ekim ayı sonu itibarıyla ülkemizde Bakanlar Kurulu kararıyla, Türk bilim adamlarınca gerçekleştirilen kazı çalışmalarının sayısı 123, yabancı bilim adamları tarafından gerçekleştirilen kazı sayısı 43 olmuştur. Ayrıca, Türk bilim adamlarınca gerçekleştirilen yüzey araştırması sayısı 84, yabancı bilim adamları tarafından gerçekleştirilen yüzey araştırması ise 15 olmuştur. 2013 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla kazı ve araştırma çalışmalarına Bakanlığımızca yaklaşık 31 milyon ödenek sağlanmıştır. 2013 yılı sonu itibarıyla Bakanlar Kurulu kararlı kazılar, yüzey araştırmaları, kurtarma kazıları ve diğer çalışmalar olmak üzere 500'e yakın bilimsel çalışmanın yapılması öngörülmektedir.

Marmaray Projesi hakkındaki bilgilerse çok önemlidir. Ülkemizin ve tarihimizin en görkemli projelerinden birinin gerçekleşmesi sürecinde, tarihe saygının gereklerine uyulmuş, gerektiğinde çalışmalara ara verilmiş ve arkeolojik çalışmalar yapılmıştır. Böylece, İstanbul tarihini yeniden yazdıracak önemli eserler de kültür hazinelerimize katılmıştır. Marmaray Projesi'nde 35 bin envanterlik eser kayda girmiş, 3.250 etütlük eserin restorasyon ve konservasyonları gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, kazılarda Bizans dönemine ait 37 gemi kalıntısı açığa çıkarılmıştır. Bulunan eserler Osmanlı'dan neolitik döneme kesintisiz olarak tarihlenmektedir. Yenikapı'da ortaya çıkarılan neolitik dönem yerleşmesiyle İstanbul'un

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 83

tarihin sekiz bin beş yüz yıl olduğu ortaya çıkmıştır. Marmaray Projesi, İpek Yolu'nun yeniden stratejik ekseninde birinci plana ulaştığı bir dönemin kapısını aralayan ve hayallerin gerçekleştiği büyük bir ulaşım projesi olduğu kadar, belki de dünyanın en verimli ve büyük arkeolojik çalışması olarak da tarihe geçmiştir. Eserler, İstanbul Arkeoloji Müzesinde geçici olarak sergilenmektedir. Her biri İstanbul'un zengin ve köklü tarihinin kalıntıları olan bu eserlerin kalıcı olarak sergilenenleri için yeni müze yapmayı planlıyoruz. Yenikapı'daki Marmaray aktarma istasyonunda planlanan müze ile Darphanede yapılacak restorasyonla oluşturulacak müzede bu eserler kalıcı olarak sergilenmektedir.

Ülkemiz topraklarında yaşamış medeniyetlerin kültür mirasına sahip çıkmak ve ait oldukları Anadolu topraklarına iadelerini sağlamak kültür politikamızın önceliklerindedir. Son yıllarda kültür varlığı kaçakçılığıyla mücadele uluslararası politikamızın önemli bir gündemi haline gelmiştir. Çalındığı veya kaybolduğu tespit edilen kültür varlıklarımızın bulunabilmesi, çalınan eserlerin fotoğraflı envanter bilgilerinin ilgili kurumlara iletilmesi için gerekli duyurular yapılmakta ve Interpol Çalıntı Sanat Eserleri Veri Tabanı'na kaydedilen eserlerin uluslararası düzeyde araştırılması sağlanmaktadır. Müzayede şirketlerinin ve müzelerin web sayfaları ile yayınları takip edilerek tespit edilen ülkemiz kökenli kültür varlıklarına ilişkin gerekli araştırmalar yapılmakta ve iadeleri için girişimlerde bulunulmaktadır.

Çalışmalarımız sonucunda, Uşak Müzesi Müdürlüğünden çalındığı 2005 yılında tespit edilerek Interpol Çalıntı Sanat Eserleri Veri Tabanı'nda yayınlanması sağlanan ve uluslararası alanda en çok aranan sanat eseri olarak yer alan Kanatlı Denizati Broşu'nun 2013 yılında Almanya'dan ülkemize iadesi sağlanmıştır. 2013 yılı Eylül ayı itibarıyla 1 adedi Almanya'dan, 23 adedi Avustralya'dan ve 4 adedi İngiltere'den olmak üzere toplam 28 eserin ülkemize iadesi sağlanmıştır. Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya, Fransa, Danimarka, Bulgaristan, İskoçya ve İngiltere'de bulunan eserlerimizin iade çalışmaları gerek hukuki gerekse diplomatik yollarla yoğun bir şekilde sürdürülmektedir.

Bakanlığımızca, 2005 yılından itibaren, korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescilli taşınmazların projelerinin elde edilmesi ve onarımlarının yapılabilmesi amacıyla, taşınmaz sahiplerine hibe şeklinde maddi destek sağlanmaktadır. Bu uygulama vatandaşlarımızın kültür mirasımızın korunmasına ortak yapıldığı ve desteklenerek koruma politikalarına dâhil edildiği örnek bir modeldir. Uygulamanın başladığı 2005 yılından bugüne kadar 2.091 adet tescilli kültür varlığına proje yardımı, 1.064'üne de onarım yardımı olmak üzere toplam 3.155 adet özel mülkiyetteki kültür varlığına Bakanlığımız bütçesinden yardım yapılmıştır. 2013 yılı sonuna kadar 431 adet proje yardımı ve 295 adet proje uygulama yardımı olmak üzere toplam 726 adet kültür varlığı projesine yardım yapılması öngörülmektedir.

AK PARTİ hükümetleri döneminde kültür alanında ülkemize kazandırılan modeller akılcı ve çözüm sunan politikaların oluşturduğu uygun iklimin ülkeyi nasıl bereketlendirdiği çok güzel bir şekilde görülmektedir. Kültür varlıklarının korunması amacıyla, her ilin kaynak oluşturup kullanması ilkesine dayalı bu modelle Türkiye genelinde çok sayıda kültür varlığı projesi gerçekleştirilmiştir. Rakamlarla ifade edersek, uygulamanın başladığı 2005 yılından 2013 Haziran sonuna kadar 6.926 proje için yaklaşık 755 milyon lira kullanılmıştır. 2012 yılı itibarıyla koleksiyonunda 3 milyon 68 bin 469 adet materyal bulunan Millî Kütüphanede 2013 yılı ilk altı ayında bu rakam 3 milyon 115 bin 621'e ulaşmıştır. 2013 yılında patoloji ve restorasyon laboratuvarında harita, gazete, nadir eser ve el yazmalarından oluşan toplam 264 eserin bakım ve onarımları yapılmıştır. 2014 yılında ise yaklaşık 280 eserin bakım ve onarımının yapılması planlanmaktadır.

Millî Kütüphaneyi herkesin ulaşabildiği ve yararlandığı bir bilgi merkezi haline getirmeye çalışıyoruz. Bu çerçevede, Konuşan Kitaplık Görme Engelliler Merkezinin arşivinde 5 bin kadar sesli kitap bulunmakta, yayındaki sesli kitap sayısı ise 3.347'ye ulaşmaktadır. 130 gönüllü okuyucunun desteğiyle kitap seslendirme çalışmaları devam etmektedir. Kitapları dinlemek ya da indirmek için sitemizi kullanan üyelerimizin yanı sıra İnternet olanağı kısıtlı üyelerimize de talepte buldukları takdirde istedikleri sesli kitaplar DVD ve CD formatında gönderilmektedir.

2013 yılından itibaren, üniversite öğrencilerinin Topluma Hizmet Uygulaması dersi kapsamında hazırladığı, görme engelli çocuklar için metin haline dönüştürdükleri yaklaşık 400 çocuk kitabı, ilköğretim çağındaki çocukların hizmetine sunulmaya başlanmıştır.

Bilgi toplumuna dönüşüm sürecinde kütüphanecilik hizmetlerinin de iyileştirilmesi, kütüphanelerin imkânlarının zenginleştirilmesi, çağın gerisinde kalmamaları için sosyal merkezler olarak yeniden yapılanmaları büyük önem arz etmektedir. Bakanlığımıza bağlı 1.118 kütüphane bulunmaktadır. Bunlardan 1.112'si halk ve çocuk kütüphanesi, 6'sı edebiyat müze kütüphanesi, 32'si gezici kütüphanedir. "Böyle bir kapasiteyi merkezî bir yapılanmayla daha ne kadar taşıyabileceğimiz, yerel kültür hizmetlerinin yerel yönetimlere devrinin ne zaman gerçekleşeceği" sorusuna da içtenlikle bir cevap arıyoruz. Ancak üzerimizde bir emanet var ve biz de elimizden geldiğince bunu taşımaya, kütüphanelerimizi açık tutmaya ve vatandaşlarımıza kütüphanecilik hizmetlerini geliştirerek sunmaya çalışıyoruz.

Bilgi teknolojilerinde yaşanan değişim ve e-devlet uygulamaları çerçevesinde, geniş halk kitlelerinin bilgiye erişimini kolaylaştırmak amacıyla halk kütüphanelerinde İnternet erişim merkezleri kuruyoruz. 2013 yılında kütüphanelerimizde 22 yeni İnternet erişim merkezi oluşturulmuş, kütüphanelerimizdeki İnternet erişim merkezi sayısı 345'e yükselmiştir. 2013 yılı içerisinde İzmir, Gümüşhane, Kütahya, Adana'da 4 kütüphane ilk defa hizmete açılmıştır. Yıl sonuna kadar Ankara Keçiören'de halk kütüphanesi, Erzurum ve Elâzığ'da çocuk kütüphaneleri olmak üzere 3 kütüphanenin daha hizmete açılması planlanmaktadır. Mevcut kütüphaneleri de iyileştirerek daha modern şartlarda hizmet veren merkezler haline getirmeye çalışıyoruz. Bu kapsamda, İzmir'de 5, Aydın, Çankırı, Kayseri ve Sinop'ta birer olmak üzere 9 kütüphanemizin yeniden yapılandırma ve iyileştirme çalışmaları devam etmekte olup 2013 yılı sonuna kadar hizmete açılacaktır. Kütüphane ve müze uygulamalarının entegre edildiği yeni kütüphanelerimizi vatandaşlarımıza sunmaya devam ediyoruz. Buldukları ilde ve çevre illerde doğmuş ya da uzun yıllar yaşamış yazarların eserleri ve kendileri hakkında yazılmış çalışmalardan oluşturulmuş özel koleksiyonlar ile yazarlara ait objeler, müze kütüphaneciliği felsefesine uygun kitaplar ve o yörede üretilmiş yazma eserlerin tıpkıbasımlarını bünyesinde barındıran 6 edebiyat müze kütüphanesi hizmete açılmıştır. En son Kütahya'da Evliya Çelebi Edebiyat Müze Kütüphanesi bu yılın mayıs ayında açılmıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 84

Türkçenin yazı dili birikiminin dünyaya tanıtılması ve Türk kültür, sanat ve edebiyatının dışa açılması kapsamında yurt dışında bulunan yayınevlerine mali destekte bulunuyor ve yurt dışındaki saygın ve tanınmış yayımcı kuruluşlarla yerli eserlerimizin çeviri ve yayımını gerçekleştiriyoruz. Türk edebiyatının dışa açılması, kısa adıyla TEDA programı kapsamında bugüne kadar 58 ülke ve 54 farklı dilde toplam 1.456 eser için yurt dışında bulunan 382 farklı yayınevine destek verilmiştir. Program kapsamında, yazarlarımızın eserlerinin en çok çevrildiği diller sırasıyla Almanca, Bulgarca, Arapça, Arnavutça, İngilizce, Farsça, Boşnakça, Fransızca ve Yunancadır. Destek sağlanan bu eserlerden 2013 yılı Ekim ayı itibarıyla, 1.023 adedi yayımlanmış ve okurlarıyla buluşmuştur. Bakanlığımızca ülkemizin kültür, sanat ve edebiyatının tanıtılması, uluslararası kurum ve kuruluşlarla kültürel ilişkilerimizin geliştirilmesi, ülkemiz yayıncılık sektörünün dışa açılmasına destek olunması, TEDA çeviri ve yayın destek programının tanıtılması amaçlarıyla, 2013 yılında 13 adet uluslararası kitap fuarına katılım sağlanmıştır. Bakanlığımız koordinatörlüğünde İstanbul Ticaret Odası, Yunus Emre Enstitüsü, British Council, İngiliz Yayıncılar Birliği, Türkiye Yayıncılar Birliği ve Basın Yayın Birliğiyle birlikte hazırlanan etkinliklerde Avrupa ve dünyanın sektörel açıdan en önemli fuarlarından biri olan Londra Kitap Fuarı'na 15-17 Nisan 2013 tarihlerinde onur konuğu olarak katılım sağlanmıştır.

Bakanlığımızca ülkemizin sahip olduğu kültür ve sanat birikiminin yaşatılması, geçmişten günümüze taşınması ve zenginleştirilerek geniş kitlelere aktarılması amacıyla estetik ve içerik açısından yeni zengin eserler üretilmesine yönelik yayın faaliyetleri sürdürülmektedir. Yayın politikamızda prestij ve nadir eser ortaya koymaya önem verirken tüm değerlerimizi kucaklayan ve bu düşünce dünyamızın çeşitliliğini ve zenginliğini yansıtan bir politika gütmeye önem veriyoruz. Bu yıl Abdülbaki Gölpınarlı, Ahmet Muhip Dıranas, Mehmet Kaplan, Sabahattin Ali, Sait Faik Abasıyanık anma ve armağan kitaplarıyla "Anadolu Kütüphaneleri" adlı eser ilk defa basılmıştır. Anma ve armağan kitaplarımızı ilk defa burada sizlere ulaştırıyoruz.

2010 yılında kurulan Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı yazma ve nadir basma eserlerimizin korunması, tanıtımı ve kütüphanelerimizin yönetimi bakımından tarihî bir görev yüklenmiş bulunmaktadır. Başkanlığa bağlı 17 yazma eser kütüphanemizde, 2013 yılı verilerine göre 182.973 eser bulunmaktadır. İstanbul, başta Süleymaniye Yazma Eser Kütüphanesi olmak üzere sahip olduğu yazma ve nadir eser koleksiyonu sayısı itibarıyla yazma eserler oranında bir merkez konumundadır. Sadece Süleymaniye Yazma Eser Kütüphanesiyle kendine bağlı kütüphanelerde Osmanlı dönemi padişah koleksiyonları, paha biçilmez minyatür, ebru ve tezhip sanatlarını içeren eserler ile tarihi 10'uncu yüzyıla kadar götürülebilen yazma eserler bulunmakta, eser sayısı 90 bini yazma eser, 67.959'u nadir basma eser olmak üzere toplam 158 bine kadar ulaşmaktadır. 2012 yılı içerisinde başlatılan çalışmayla Süleymaniye Kütüphanesi ve bağlı kütüphanelerde bulunan 19 bin yazma eserin kataloglanması tamamlanmıştır. İstanbul Süleymaniye ve Bursa İnebey yazma eser kütüphanelerinde bulunan ve katalog bilgileri henüz çıkarılmamış olan eserlerin kataloglarının oluşturulması çalışmalarının önümüzdeki birkaç yılı kapsayacak şekilde uzman akademisyenlerle birlikte yürütülmesi planlanmaktadır. Çeşitli şahıs ve kurumların elinde bulunan değerli yazma ve nadir basma eserlerin kurumumuz kütüphanelerine kazandırılması kapsamında, 2013 yılı Ağustos ayı itibarıyla da 770 eser satın alınarak kütüphanelerimize kazandırılmıştır. Kitap Şifahanesi ve Arşiv Dairesi Başkanlığıyla Süleymaniye Yazma Eser Kütüphanesi Müdürlüğü'nün çalışmalarıyla kurulan, yazma eserlerimizin muhafaza edildiği, yüksek standartlı, güvenilir ve koruma depo alanları bu yılın ağustos ayında hizmete açılmıştır. Son yıllarda el yazmalarına verilen önemin bir gereği olarak biri İstanbul'da Süleymaniye Kütüphanesi bünyesinde, diğeri Konya'da olmak üzere 2 adet yazma ve nadir eserler restorasyon araştırma merkezi yoğun faaliyetlerine devam etmektedir.

Kültür alanında üretimlerin artması, kültür endüstrilerinin gelişmesi ve sektörleşme fikrî mülkiyetin korunmasına bağlıdır. Bu konu Avrupa Birliği katılım müzakereleri kapsamında da ayrı bir fasıl olarak yer almaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığıyla Türk Patent Enstitüsü'nün eş başkanlığında yürütülmekte olan 7 no.lu fikrî mülkiyet hukuku faslı müzakereleri devam etmekte olup açılış ve kapanış kriterleri göz önünde bulundurularak gerekli çalışmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamda, fikrî mülkiyet hukuku faslının kapanış kriterlerinden ilki olan, Avrupa Birliği ile Türkiye arasında bir diyalog mekanizması tesis edilmesi kriterinin karşılanması amacıyla Fikrî Mülkiyet Hakları Çalışma Grubu oluşturulmuş olup çalışma grubunun koordinatörlüğü Bakanlığımızca yürütülmektedir.

Ülkemizde fikrî haklar ve sinai hakların birlikte ele alındığı bir yol haritası oluşturmaya yönelik önemli bir çalışmayı daha yürütüyoruz. Bu kapsamda, fikrî ve sinai mülkiyet hakları alanında kısa, orta, uzun vadeli stratejiler oluşturmak, koordinasyon ve iş birliğini geliştirmek ve uygulamada etkinliği sağlamak amacıyla ülkemizin fikrî ve sinai haklar alanındaki önceliklerini belirleyen bir strateji belgesi oluşturulmaktadır. Bu çalışmayla mevzuat ve politikalarının daha etkin ve sağlam bir zemine taşınarak bu alanda ülkemizin uluslararası standartların da ötesine yükseltilmesi hedeflenmektedir. 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve Avrupa Birliği müktesebatıyla büyük oranda uyumlu bulunmakla birlikte, AB müktesebatıyla tam uyumunun sağlanması, dijital alandaki gelişmelerin sebebiyet verdiği ihlallerin önüne geçilmesi, meslek birliklerinin etkin ve şeffaf işleyişlerinin temin edilmesi ve kullanıcıların lisanslanmasına yönelik sorunların çözüme kavuşturulması amaçlarıyla 5846 sayılı Kanun'da değişiklik öngören bir kanun taslağı hazırlık sürecinin sonuna gelinmiştir.

Ülkelerin kültürel ve ekonomik hayatına büyük katkılar sağlayan ve bu nedenle stratejik ve ayrıcalıklı bir sektör olan sinemada ülkemizde son yıllarda önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Bu gelişmelerin yaşanmasında sektörleşme dinamiklerini destekleyen politikalar ile sektöre yapılan devlet desteğinin rolü yadsınamaz. Son yıllarda, ülkemiz sinema eserlerinin üretiminde, dizilerimizin yurt dışına açılmasında ve izleyici sayısında çok büyük gelişmeler yaşanmaktadır. Dünyanın en önemli faaliyetlerinde, Türk filmlerinin festivallerinde Türk filmlerinin elde ettiği başarılar ve ödüller ülkemiz tanıtımına çok büyük katkı sağlamaktadır. Bakanlığımız tarafından destek sağlanan filmlerimizden biri, 35'inci Uluslararası Moskova Film Festivali'nde en iyi film ve en iyi kadın oyuncu ödülüne layık görülürken diğeri bir filmimiz Hollanda'da

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 85

düzenlenen Kırmızı Lale Film Festivali'nde en iyi film ve en iyi yönetmen ödüllerinin sahibi oldu. Ayrıca "Kelebeğin Rüyası" adlı film yabancı film dalında Oscar adayı olarak gündemdedir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; turizm alanında son on bir yılda ülkemizde sağlanan istikrar ve ekonomik büyüme ortamında çok hızlı gelişmeler yaşanmış olup Türkiye dünya turizminde şampiyonlar liginde yerleşmiştir. 2002 yılında gelen turist sayısı bakımından dünyada 17'nci sırada olan Türkiye, 11 sıra yükselerek 2012 yılında 6'ncı sraya yükselmiştir, 2013 yılında da 6'ncı sıradaki yerini korumuştur. 2013 yılı Ocak-Eylül döneminde ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 10'luk artış göstererek 28 milyon 355 bin kişiye ulaşmıştır.

Turizm gelirlerimize gelince, 2013 yılının ilk dokuz aylık döneminde elde edilen turizm gelirimiz 24,5 milyar dolar olmuştur. Bu başarılarımız uluslararası raporlarda da yansımaları bulmaktadır. Dünya Turizm Örgütü'nün yayınladığı 2013 Ekim parametresine göre 2013'ün ilk sekiz ayında turizm gelirlerini yüzde 22,2 artıran Türkiye, turizm geliri artış hızında dünya 3'üncüsü durumundadır.

Ülkemizin sadece deniz, kum, güneş turizminin yanında aynı zamanda alternatif turizm türlerinde de önemli başarılar kaydetmesini önemsiyoruz. Turizmde çeşitliliğin sağlanması ve yüksek gelir elde edilmesi kapsamında deniz, kum, güneş turizminin yanı sıra diğer turizm türlerinde de önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Bu kapsamda gerçekleştirilen yatırım ve tanıtım faaliyetleri sayesinde İstanbul 500 üzeri delege katılımlı kongrelerde dünya 1'inciliğine yerleşmiştir. Ülkemizin en büyük kongre merkezi yatırımını geçtiğimiz günlerde tamamladık. 2005-2013 döneminde yüzde 65'lik mali gerçekleştirme düzeyindeyken Bakanlığımızın öncülüğünde yapılan katkılarla yüzde 35'lik gerçekleştirilmesi sekiz ay gibi kısa sürede tamamlanan tesis Başbakanımız tarafından 30 Ekim 2013 tarihinde açılmıştır.

Türkiye yerli ve yabancı sermayenin son yıllarda turizm yatırımlarında daha çok tercih ettiği önemli bir ülkedir. Turizm sektörüne yapılan yatırımlar bu yıl da devam etmiş, Bakanlık belgeli yatak kapasitesi 2002 yılına göre yüzde 69 artarak Ekim 2013 itibarıyla 1 milyon 46 bine yükselmiştir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nda 4957 sayılı Kanun ile değişiklik yapılmasıyla Bakanlığımız turizm bölgelerinde yeni bir misyon üstlenmiştir. Buna göre, turizm alanları sektörel bazda değil tüm sektörleri kapsayacak şekilde ve koruma ilkelerini içerecek biçimde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, tamamlayabilir miyiz lütfen, birkaç dakika içinde.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – ...yeni bir planlama yaklaşımıyla ele alınmaktadır. 2013 yılında İzmir, Kütahya, Sakarya, Tokat ve Erzurum'da 5 yeni turizm merkezi ilan edilmiştir.

Son olarak, Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğümüz 6 senfoni orkestrası, 13 koro, 9 topluluk olmak üzere 28 sanat kurumu, 3 resim ve heykel müzesi ve 48 güzel sanatlar galerisiyle çalışmalarını yürütmektedir. Bu yıl içerisinde Bakanlığımız sanatçıları tarafından yurt içinde ve yurt dışında 1.977 etkinlik gerçekleştirilmiştir.

2014 yılında "Tiyatro Oyun Yazma Yarışması" düzenlenerek tiyatro alanındaki gelişmelerin daha da ilerletilmesi hedeflenmektedir. 2013-2014 sanat sezonunda 221 özel tiyatroya toplam 4 milyon 312 bin lira destek veriyoruz, böylece son yılların en büyük mali desteğine ulaşmış oluyoruz.

Aynı şekilde, Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü 9 yerleşik sahnede faaliyetlerini sürdürmektedir. 2011-2012 sezonunda toplam 908 temsil veren opera ve bale sanatçılarımız 2012-2013 sezonunda 1.004 temsil vermektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; elimizdeki bütçe imkânlarını mümkün olduğu kadar optimum kullanarak bu çalışmalarını yürütmekteyiz. Çeşitli alanlardaki çalışmalarımız özetle böyledir. Hepinize çok teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, bütçen yeterli mi?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Kültür ve sanata hiçbir zaman bütçe yetmez.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Arkadaşlar, duydunuz değil mi?

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanımıza sunuşları için çok teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, görüşmelere başlıyoruz.

Evet, arkadaşlarımızın bir talebi var, bürokrat arkadaşların kendilerini tanıtmalarını isterler.

Sayın Bakan Yardımcımızdan başlayalım, herkes tanıyor ama.

(Toplantıya katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz arkadaşlar.

Sayın Küçük, sizden başlıyoruz. Süreniz beş dakika. Buyurun lütfen.

SEDEF KÜÇÜK (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan Bütçe Komisyonu üyesi sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar; konuşmama büyük tiyatro ustamız Nejat Uygur'a önce Allah'tan rahmet, sanat camiamıza ve yakınlarına başsağlığı dileyerek ben de başlamak istiyorum.

Kültür ve Turizm Bakanlığı 2014 yılı bütçesinin de ülkemize ve kültür hayatımıza hayırlı olmasını temenni ediyorum. Bu bütçe Sayın Bakanın da ilk bütçesi. Kendisine de başarılar diliyorum.

Değerli milletvekilleri, geçtiğimiz iki bütçe döneminde de hem Genel Kurul hem Plan Bütçe Komisyonlarında Bakanlık bütçesi görüşülürken yaptığım konuşmalarda Cumhuriyet Halk Partisi olarak ülkemizin kültür ufkunu, uygarlık ufkunu genişletecek her girişimi destekleyeceğimizi, her girişimin arkasında da olacağımızı ifade etmiştim. Nitekim, Sayın Bakandan önce Kültür ve Turizm Bakanı olan Sayın Günay'ın özellikle devlet tiyatrolarının sayısının artırılması konusunda büyük çaba göstermesi ve bu konuda başarılı çalışmalara imza atması hepimiz tarafından övgüyle karşılanmıştır. Ben bu başarılı çalışmaların devam edeceğini umuyorum. Pek tabii ki Devlet Tiyatrolarının ve Devlet Opera ve Balesinin özelleştirileceği veya kapatılacağı konusunda söylentiler devam ettiği ve "Gezi protestolarına katıldılar." diye sanatçılar

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 86

hakkında soruşturmanın açıldığı bir ortamda Bakanlığın çalışmalarının nasıl başarılı olacağı hususunda soru işaretleri olması da doğaldır. Umarım kapatma ve özelleştirme yönündeki tasarılar hayata geçirilmez. Ayrıca, Gezi olaylarına destek verdikleri ve katıldıkları gerekçesiyle bazı özel tiyatrolara verilen desteğin kesildiği yolundaki haberler de basında yer aldı. Böyle bir kesinti söz konusuysa bu haksız ve hukuka uygun olmayan bir cezalandırma, bir cadı avı anlamına gelecektir. Ben Sayın Bakanın bu konularda yüreklere su serpecek bir açıklama yapması gerektiği düşüncesindeyim.

Değerli milletvekilleri, kültür ve sanat hayatımızda sorunlar o kadar çok ki hangisinden bahsedecek olsak eksik kalacaktır. Örneğin, geçtiğimiz hafta 23'üncü İstanbul Sanat Fuarında açılan "Müdahale Var Mı?" sergisindeki bir tablo sergiden kaldırılmıştır. Bir eser eleştiri içerebilir, hatta Hükümeti veya Sayın Başbakanı eleştiriyor da olabilir, eseri de beğenmeyebilirsiniz ama bunlar müdahaleyi haklı çıkarmaz. Bir eser hakkında şikâyet olsa dahi savcılığın soruşturma açması kabul edilemez. Bunu kabul etmek mümkün olmadığı gibi dizi senaryolarına kadar varan müdahaleleri de kabullenmek mümkün değildir. Gizli de olsa, örtülü de olsa, açık açık yapılsa da sansürün her türlüsüne karşı çıkılması gerekir. Bakanlığın böyle konularda sanattan ve sanatçıdan yana olması beklenir. Ve bildiğiniz gibi sanat sürekli yeni yönelimler ve bakış açıları arar. Bu anlamıyla sanatın doğası gereği huzursuz olduğunu söylemek yanlış olmaz ama bunu yanlış anlamamak lazım. Bu, sanatçıların huzursuz edilmesi anlamına gelmemektedir. Maalesef Türkiye'deki olan da budur. Türkiye'de sanatçılar baskı kurularak, sansürlenerek, haklarında soruşturma açılarak huzursuz edilmektedirler.

Değerli milletvekilleri, insanlığın ortak mirası olan kültür varlıklarımıza reva görülenler basında sıkça kendine yer bulabilmektedir. Üzerine AVM yapılan mı istersiniz, tonlarca ağırlıktaki mermer tozu yüklü tır çıkarılan iki bin üç yüzyıllık antik kent mi istersiniz, taş ocaklarına kurban edilen mi istersiniz! Hepsine tanık olmak mümkündür. Kültür varlıkları koruma kurullarının ekonomik gelişmenin önündeki engel gibi algılanmasının ve bu nedenle yetkilerinin sınırlandırılması sonrasında bu konuda inanılmaz bir hoyratlık görülmektedir.

Ayrıca, bütün bu genel çerçeveler dışında kamuoyunca merak edilen 2 sorun da mevcuttur. Birincisi, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasının yeni binasının inşaatı. 2010 yılı Aralık ayında yapılan açıklamada "İnşallah 2012'de biter." denildi. Geçen yıl da "İnşallah bu yıl bitecek." denildi.

BAŞKAN – Lütfen, tamamlar mısınız.

SEDEF KÜÇÜK (İstanbul) – Başkent yeni senfoni orkestrası binasına ne zaman kavuşacak?

İkinci olarak da Atatürk Kültür Merkezi konumuz var; Sayın Başbakan yıkılması gerektiğini ifade ederken siz Temmuz ayında yaptığınız açıklamada restorasyonun 2014'te tamamlanacağını ifade ettiniz. Hangi açıklama geçerli diye soruyorum.

Teşekkür ediyorum, bütçenin sanat hayatımıza, kültür hayatımıza ve ülkemize hayırlı olmasını bir kez daha diliyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Evet, çok teşekkür ediyoruz Sayın Küçük'e.

Ayrıca, çikolata ikramı için de teşekkür ediyoruz.

SEDEF KÜÇÜK (İstanbul) – Rica ederim, afiyet olsun, söz vermiştim.

BAŞKAN – Evet, unutmamışsınız, söz vermiştiniz, hatırlıyoruz.

Sayın Akçay, buyurun lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, Kültür Bakanlığımızın değerli mensupları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle değerli, büyük, güzide sanatçımız Nejat Uygur'a Allah'tan rahmet diliyorum.

Ben bu konuşmama da demokrasi kültürünün içinde bulunduğu duruma bir durum tespiti yaparak başlamak istiyorum.

Demokrasi, siyasi bir sistem olarak hak ve özgürlüklerin iktidara ve iktidar sahiplerine eleştirinin hukuk teminatı altında olduğu ve hoşgörüyle, toleransla karşılandığı bir sistemi ve anlayışı ifade eder. Demokrasinin bütün vatandaşlar tarafından, siyasiler tarafından ve bilhassa ve en fazla da iktidar sahipleri tarafından içselleştirilmesi gereken kültürel bir tutum olduğunu düşünüyorum, kültürel bir tutum. Bu tutum içinde eleştiriye tahammül en başta gelen özelliştir. İktidar sahipleri, ağır da olsa eleştiriye tahammül göstermek, hoşgörüyle karşılamak, tolerans göstermek zorundadırlar. Demokrasinin hukuk ve demokratik kültürle buluştuğu, sentezlendiği noktalardan biri de eleştiriye tahammül, hoşgörü ve toleranstır. Ancak on bir yıllık AKP döneminin bu bakımdan sicilinin iç açıcı olmadığını düşünüyorum.

1990 yılında, şimdiki Sayın Başbakanın okuduğu bir şiir yüzünden dört ay cezaevinde kaldığını ve Sayın Başbakanın da o dönemde kendisini antidemokratik tutumların ve önlemlerin bir kurbanı olarak nitelediğini hatırlıyoruz. Bu nitelendirme de doğrudur, katılıyoruz. Fakat, bu on bir yıllık dönem içinde Türkiye'de en çok tazminat ve ceza davası açan siyasetçi unvanı da Sayın Başbakan'a aittir. Davacı olduğu, mahkemelik olduğu gazeteci, siyasetçi, aydın kişilerle ilgili maalesef elimde bir istatistik bilgi olmadığı için bunları size aktaramıyorum. Kaldı ki bazı evrensel kriterler ve yargı kararlarını dikkate aldığımızda bu kriterler de eleştirinin sert, kırıcı ve hatta zaman zaman küçük düşürücü de olabileceğini öngörüyor.

Şimdi, ben burada, sadece yakın tarihimizle ilgili, böyle yüz otuz-yüz kırk yıllık bir yakın tarihimizden birkaç kesit, tablo sunarak sözlerime devam etmek istiyorum, ilginizi çekeceğini de umarak Sayın Bakan. Örneğin, bir yüz yıl önce durum neymiş veya bir altmış sene, elli sene evvel durum neymiş bir bakalım ve politik eleştiriye karşı bugüne geleceğiz.

Şimdi, bizim edebiyat tarihimizin en önemli hiciv şairlerinden birisi Şair Eşref'tir, malumunuz. 1846-1912 yılları arasında yaşamıştır. Şair Eşref aynı zamanda bir kaymakamdır yani kamu görevlisidir, mülki yöneticidir ve Eşref'in yaşadığı dönem pek çok kişi tarafından... Katılırız, katılmayız; ben bir kısmına katılırım, bir kısmına katılmam ama genel hatlarıyla bu devir, istibdat devri, hafiyelerin yoğun olduğu dönem, sansürün en koyu şekilde uygulandığı bir dönemdir ve Abdülhamit

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 87

dönemidir. Şair Eşref ve Padişah Abdülhamit hemen hemen aynı kuşak ve aynı dönemde bulunmuşlardır, biri padişah, biri kamu görevlisi. Bu kamu görevlisi ve Kaymakam Şair Eşref'in neler söylediğinden, padişahla ilgili söylediklerinden birkaç alıntı yapmak istiyorum. Yalnız, seçerken de fevkalade zorlandım Sayın Bakanım, hakikaten Eşref'ten böyle bir beyit, dörtlük seçip de böyle bir Komisyonda söyleyebilmek herkesin harcı değil. Dolayısıyla, bu Komisyonda benim ifade edemeyeceğim kadar galiz diyebileceğim eleştirileri var. Ben de hafif olanlarını, burada ifade edebileceklerimi seçtim yani ister istemez kendime sansür uyguladım, otosansür yaptık. Diyor ki dörtlüğün birinde:

"Her biri hâlince icrayı mezalim etmede,
Görse bir memuru insan, bir şâki zanneyliyor.
Eyleme beyhude ey biçare, feryadı figan,
Ahı mazlumlu hükümet, musiki zannediyor."

Şöyle tercüme edebiliriz: "Her memur kendi imkânı nispetinde halka zulmediyor. Vatandaş da, insanlar da bir memuru görse eşkiya zannediyor. Boşuna ey biçare feryat figan etme, mazlumun bu feryadını hükümet musiki zannediyor." Şimdi devam ediyoruz:

"Vech-i maymununu bir kere görenler bayılır,
Kafası balkabağı, burnu badılcan gibidir."

Bunu padişaha söylüyor ve o dönemin dergilerinde çıkıyor, kitaplarında da yayımlanıyor.

Bakanlar Kurulu için, Sayın Bakanım, bakın, çok enteresan bir beyti var:

"Vükelâyı sıraya çeksem eğer zâhir olur,

Kimisi hırsız, uğursuz, kimi nâdan gibidir." diyor yani o dönemin Vekiller Heyetini yerden yere vuruyor ve yine padişaha şöyle diyor:

"Değilsin padişah, satmak için mülkü münâdisin,
A zâlim, bahs edersin bir de kudretten, mehabetten."

Yani padişahı "mülkü satmak" gibi çok ağır ifadelerle...

Şimdi, bu yüz yıl evvelki durum, Sayın Bakan. Bir de cumhuriyet tarihimize geliyoruz. Bizim cumhuriyet tarihimizde -1947 yılına geldik, Millî Şef dönemi, tek parti dönemi- adı "Recep" olan 2 başbakanımız var. Biri Recep Peker, biri de şimdiki Başbakanımız Sayın Recep Erdoğan ve yıl 1947, 7 Eylülünde ilk devalüasyon yaşanmış. Bu dönemde bir defterdar var, devlet memuru, kamu görevlisi, yönetici Abdullah Çağlayan. Bu da meşhur bir şairdir. O tarihte bu devalüasyonla ilgili bir şiir yazmış, diyor ki:

"7 Eylül rahmeti düşmedi hiç tarlama,
Bu ne biçim kararmış, ne biçim ayarlama.
Dilimizi turalım, susalım dedik amma,
Nâne muhtaç eyledi bizi Keşmirin fendi (Keşmir, bir bakan kişi)
Bu kervan böyle gitmez Mori Recep Efendim."

Yani o dönemde, 1947 yılında, Millî Şef, tek parti döneminde Başbakana "Mori Recep Efendi" diye bir defterdar şiir yazıyor ve bu yayımlanıyor.

Ve devam ediyor:

"Hastalıklı bir tavuk çıktı yüzden üç yüze,
Bakmaz olduk aylardır bakkal kasap yüz yüze,
Av eti haram olsun üstad Aka Gündüz'e (O dönemin tek parti yazarlarından)
Çünkü bu işler artık hayli inada bindi,
Bu kervan böyle gitmez Mori Recep Efendi.

Kalemşorlar Ulus'ta halka satıyor caka, (Kalemşorlar, o zamanki Ulus gazetesi)

Kemal Çağlar'da yoktur Aykaç'taki fiyaka (O tek parti kodamanları bu isimler)

Kalmış deniz üstünde takayla Hasan Saka." (Hasan Saka da o dönemin Maliye Bakanı)

Şimdi, değerli arkadaşlar, demokrasi, hoşgörü, tahammül kültürü bakımından Türkiye'de Abdülhamit döneminden, Recep Peker döneminden Recep Tayyip Erdoğan dönemine girdiğimizin bu kesiti. Lütfen elinizi vicdanınıza koyun ve söyleyin, bugün bir kamu görevlisi iktidarı hafif de olsa eleştirebilen bir şiir yazabilir mi, makale düşeyebilir mi?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Tweet atanı soruşturuyorlar.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Şimdi, bunu böyle ifade ettikten sonra, "ileri demokrasi" dediniz yalnız demokrasi daha da gerilere gitmiştir. Türkiye tek kişilik keyfi bir yönetim anlayışının cenderesine girmiştir. Türkiye kurum ve kurallarıyla yönetilmemektedir. İktidar üç dönemdir tek başına hükümet etmektedir ancak iktidarın öz güveni yoktur veya en azından öz güveni hâlâ zayıftır. İktidarın sanata, kültüre, sanatçıya yaklaşımı, tutumu maalesef demokratça değildir. Açıkçası, iktidar sanatın ve sanatçının eleştirisinden, muhalif duruşlardan rahatsızdır ve çekinmektedir.

BAŞKAN – Sayın Akçay, tamamlayabilir miyiz lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tamamlamak üzere gayret göstereceğim Sayın Başkanım. Biliyorsunuz, bir Sayıştay hakkında soru...

BAŞKAN – Lütfen çünkü epey geç oldu. O nedenle bugün arkadaşlarımıza biraz sınırlı zaman vereceğim.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tamam Sayın Başkanım.

BAŞKAN – O nedenle siz de hoşgörülü olursanız lütfen.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hoşgörü olsun diye şiir okuyor.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Evet, ben Hükümete seslenmek istiyorum: Sanatçılar iktidarınıza iş beğendirmek zorunda olan müteahhitler değildir değerli arkadaşlar. Sanatçılar biraz da toplumlarının delileridir. İktidar sanatçıya biraz da

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 88

“Delidir, ne yapsa yeridir.” anlayışıyla da yaklaşabilmelidir. Hükümet kendi güdümüne girmeyen ve AKP’ye güzelleme yapmayan sanatçıları itiyor, yalnızlaştırıyor ve ötekileştiriyor ve hatta diyebiliriz ki sanki böyle gettolara mahkûm ediyor. Oysa, sanat yaygınlaştırılmalı, herkese hitap edebilecek ortamı bulmalı, toplumsal taleplere ve dinamiklere cevap verdiği için genel duruşu zaten sanatın biraz muhaliftir. İnsanın direndiği her haksızlığı dile getirir, dile getirmesi gerekir. Bu işlevinden dolayı sanattan ve sanatçıdan korkmamak gerekir. Ayrıca, sanatın birleştirici yönü de vardır sağlıklı kuşaklar yetiştirilmesi bakımından.

BAŞKAN – Sayın Akçay, lütfen...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Son cümlelerim Sayın Başkan, çok önemli olduğu için.

Özel tiyatrolara destek fonuyla ilgili tartışmaları yaşadığımız bir gün, o nedenle bu konuşmayı da yaptım. Tiyatro seyircisinin biletlerinden devletin aldığı harçtan ve tiyatrolardan alınan yüzde 18 KDV’den oluşan bu fon. Gezi Parkı olaylarına destek veren öğrenciler yurttan atıldığı gibi, yine destek veren tiyatrocuların çalıştığı tiyatrolara da ceza kesilmiş ve bu özel tiyatrolara yapılan yardımlardan da mahrum bırakılmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Son cümlelerim Sayın Başkan.

Bir komisyon 1 Ekimde toplanmış, kırk beş gün sonra, açıklamalar yapılıyor. Hangi kriterlere göre bu yardımlar yapıldı? Ülkenin pek çok önemli, uzun yıllardır köklü sanat kurumu hâline gelmiş, isim verecek olursam Ankara Sanat Tiyatrosu, Ankara Halk Tiyatrosu, Ortaoyuncular, Dostlar Tiyatrosu, Tiyatro Kare ve Duru Tiyatro, İstanbul Halk Tiyatrosu, Haluk Bilginer’in tiyatrosuna destek sağlanmamasının ardında ne vardır ki bu özel tiyatrolar şirket hâlinde çalışıyor ve çoğu kirada kalıyor ve kira ödüyor. Elektrik, su, personel, vergi, belediye vergilerini ödüyorlar ve çok kıt imkânlarla ayakta durmaya çalışıyorlar.

Sayın Başkanım, yine toleransınıza sığınarak, eğer Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğünde görevli personel için de bir iki şey söylemezsek o da yarım kalır. Aslında tüm Kültür Bakanlığı bünyesindeki personel için söylemek gerekir ancak...

AHMET ÖKSÜZKAYA (Kayseri) – Mustafa Bey söylesin onu da.

BAŞKAN – Lütfen...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Şimdi, 5441 sayılı Kanun uyarınca sanatkar memurlar, uygulatıcı uzman memurlar ve uzman memurların sanat ve yönetim kurulu kararı üzerine bir yıl süreli idari sözleşmelerle göreve alınacakları ve idari sözleşmeleri bu maddede belirtilen hizmet özelliğiyle yazılacağı belirtilmiş. Devlet Tiyatrolarında sözleşmeli personel alımı yapılmadığından, bu ihtiyaç yine Maliye Bakanlığıyla yapılan görüşmelerden sonra 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararname uyarınca vize edilen 615 adet süreli sözleşmeli personel istihdam edilmek suretiyle giderilmeye çalışılıyor ve bu şekilde çalışan personel yirmi altı günde yılda üç yüz gün prim ödenerek on bir buçuk ay olarak çalıştırılmaktadır ve bunların 5441 sayılı Kanun’un 5/C-3’üncü bendi, maddesine uygun bir biçimde idari sözleşmeye geçirilmesi hâlinde ek bir pozisyon ihdası gerekmeden sorun çözülebilecektir.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Akçay.

Sayın Kaplan...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, ilk bütçeniz hayırlı olsun fakat şaşırıldığımı söyleyeyim. Sanki hükümet değişikliği olmuş gibi bürokraside epey bir değişiklik gözlemledim. Tabii ki her bakan yeni ekibini kurar.

Bugün bir tiyatrocuyu daha kaybettik, Nejat Uygur’u, Allah rahmet eylesin ve Kültür Bakanlığı bütçesini görüşüyoruz. Anadolu gibi, Türkiye gibi, on binlerce yıllık tarihten gelen, her köşesi ayrı bir tarih olan, Potomya’dan Mezopotamya’ya, İyonya’dan ta Denizli’ye, Antalya’ya, Muğla’ya, bu kadar güzel bir ülkede, bu kadar güzel insanın, bu kadar güzel dilin, bu kadar güzel kültürün, bu kadar güzel halayın, zeybeğin, horonun, şarkıların, dillerin, inançların, ilahilerin olduğu bu ülkede siyasetinizin tek dil noktasında, teklifi noktasında biraz kültüre de karşı teklif konusunu kabullenemediğimizi açık ifade etmek istiyorum. Bu teklif konusunda, eğer kabullenemezsek zenginliğimizi algılayabiliriz ve inanın ben üzuldüm. Şimdi, çok klasik bir bütçe sunuşu geldi önümüze. Müzelerimiz şu kadar, kitaplarımız yazılı, şu kadar, kütüphaneler, müzeler, birkaç ev... Yeni ne var, yeni? Yeni bir heyecan var mı Sayın Bakan? Felsefik konuşalım, başka şeylerden konuşalım, şiiri, şarkıyı, ruhu, kitabı, edebiyatı.

Bakın, Diyarbakır’da bir düğün vardı. Feqiye Teyran’dan şarkılar söylediler. Feqiye Teyran dan bir beyit söyleyeceğim, çok fazla değil. Diyor ki: “...”^(*) Türkçesi, “Ey dilber, sen biliyorsun ki sen hem gülsün hem reyhansın, sen hem dertsin hem dermansın, hem hekimsin hem lokmansın, viran olmuşum.” Bu Feqiye Teyran’ın bir şiiri. Feqiye Teyran ise kuşların hocası olarak geçer, talebesi olarak geçer. Feqiye talebedir daha icazet almadığı için ve dünyada böyle bir yazar yok, suyla konuşan, kuşlarla konuşan, yazan. Bir Yunus Emre ama başka bir coğrafyada bir başka halkın, bir başka kültürün, bir başka dilde yazdığı için onu dünyaya evrenselleştiremiyoruz. Oysaki farklı dillerdeki zenginliklerimizi yapabiliriz. Bu, Türkiye’nin kazanımı olur ve Aram Tigran Ermeni bir sanatçı ama bu şarkıyı en güzel okuyan da, hatta Şivan’a okutan da Aram Tigran’dır, bu da bir gerçek.

Ben buradan şunu demek istiyorum: Evet, UNESCO Kültürel İfadelerin Çeşitliliği Sözleşmesi geldiği zaman en büyük desteği bizden göreceksiniz. Bu hepimizin desteğidir. Ta Kutadgu Bilig’e gidin, ta en derin çivi yazılarına gidin,

^(*)Bu bölümde Hatip tarafından Türkçe olmayan kelimeler ifade edildi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 89

Yukarı Mezopotamya'da Babillere, Sümerlere gidin yani bunca kültürü var, kaleleri var, sit alanları var ve bunların yaşatılması gibi bir durum var, bir de güncellik var.

Evet, Atatürk Kültür Merkezinin de Marmaray'la açılacağı konuşulurken bugünkü durumu bir virandır, bir harabedir. Bunu nasıl yaşatmak...

Yani, o Taksim Meydanı'nda hakikaten 21'inci yüzyılın çok güzel bir eseri halka sorarak, halkla konuşarak, ortaklaştırarak yaratılamaz mı?

Tiyatro konusunda, ben, biraz tiyatroculara haksızlık yaptığımı düşünüyorum Hükümetin. Bir ara, Sayın Başbakanın kavga etmesi gibi bir durum oldu. Şimdi, aynı kaygıyı opera ve bale sanatçıları yaşıyor. Bir sanat kurulunun kurulacağı, bunların işlerine, görevlerine son verileceğine dair bazı şeyler konuşuluyor. Yani, Allah aşkına, bir Stinger füzesi bile etmez bu bütçeler. Baleye, tiyatroya, şeye ayrılan bütçe bir Sikorsky parası etmiyor. Yani, bu çözüm sürecinde bir yıldır silah patlamıyor. Bu çözüm sürecinde, farz edin ki, bu masraflardan birini kıstık biraz da kültüre verdik, biraz tiyatroya, biraz sinemaya, biraz müziğe verdik. Birçok ülkeye gittiğiniz zaman, İspanya'da bunun en güzel örneğini görürsünüz, şöyle: Cadiz'e gidin, Endülüs'e gidin, Sevilla'ya gidin, sizi gezdirdikten sonra size bir CD hediye ederler. O CD'de İspanyolca vardır ama Katalan'sa Katalanca vardır veya Arapça bir müzik vardır veya bir şey vardır mutlaka, orayı tanıta, çok basit bir CD'dir.

Ben bir şey söyleyeceğim ama utanarak söyleyeceğim bunu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Utanma ağabey, utanma.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Her gittiğimiz yerde koca koca tabakları götürüyoruz seramikten, bir ay yıldız üzerinde, 2 tane işleme kenarında, üstünde de büyük harflerle "Türkiye Büyük Millet Meclisi" yazıyor. Allah aşkına, bu mudur Türkiye'yi, Meclisi tanıtacak kültürel faaliyet? Yapmayın, etmeyin, eylemeyin, bir çuval tabakla gidiyoruz, bir sandık tabakla gidiyoruz gittiğimiz yerlere ve herkese de aynı tabaktan veriyoruz. Bırakın, o tabağın yerine bir CD, şu kadar küçük bir kutu içinde CD...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sizin dünküler gibi altın getirememiş, ne yapsın, cebinde olanı getiriyor, katırla altın getiremiyor.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Allah aşkına, konuştuğunuz zaman sizden zengini yok, konuştuğunuz zaman sizden güçlüsü yok, konuştuğunuz zaman 16 cumhuriyet kurmuşsunuz. Biz, bir federasyon kurduk, ondan bile biz daha çok ses çıkarıyoruz, ya biraz daha güçlendirelim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Kaplan, ay yıldızdan rahatsız mı oluyorsun?

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Sadece mesele ay yıldız değil.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Hayır, aydan, yıldızdan, güneşten asla rahatsız olmaliyiz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Dün hediye olarak katır yüküyle getirmişler de onu diyorum, bizimkiler ancak çanak götürebiliyorlar.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ay yıldızdan rahatsız olunmaz.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Şimdi, ben, şunu ifade etmek istiyorum: Evet, bir filmin Oscar yarışmasına katılması...

Allah aşkına, şunu açık konuşacağız: Sayın Başbakan, Ahmet Kaya'yla ilgili çıktı, konuştu, daha önce de Şivan'la ilgili konuştu. Yani, Yılmaz Güney'in filmlerinin negatifi 12 Eylül darbesinde nereye gitti, ulaştınız mı? Bunlardan 28 tanesinin Kültür ve Turizm Bakanlığı'nda olduğu söyleniyor, bir kısmının -11 tanesinin- restorasyonu yapılmış, bir kısmının da... Ben, Adana milletvekili ve Bakan olarak sizin biraz daha sorumluluk taşıdığınızı düşünüyorum. Yılmaz Güney Vakfının avukatı olduğum dönemlerde bir kısmının restorasyonunda, kurtulmasını da biz sağladık. Ve acıyarak, üzülerken söylüyorum: Dünya ölçeğinde yabancı misyona hediye ettiğimiz bu DVD'lere neden TRT yasak koyuyor? Neden Türkiye'deki ulusal kanallarda gösterimi yasak? Her gün Salako filmi izliyoruz -bir şey demiyorum ama- her gün o bayatlamış Teksas filmlerini izliyoruz. Yani arada bir... Gerçekten, ödül almış, bu kadar sanat kaliteleri olan şeyler neden yasaklı hâlâ?

Yine, burada şunu üzülerken söylüyorum: Bu uluslararası Türkiye sinema tanıtım günleri olduğu zaman, kesinlikle en başta gözükene, gidilen Yılmaz Güney filmlerinden birkaç tanesi var. Ben 12 Eylülde avukattım Selimiye'de, 1. Ordu'da, iyi biliyorum, Sayın Bakanım, Adana Milletvekili olarak, bu negatifer İçişleri Bakanlığının ve 1. Ordu Komutanlığının depolarındadır, ben size söylüyorum. Ben, bunun denize atıldığını, yakıldığını düşünmüyorum. Biraz gayret ederseniz, 120 kusura filmin orijinaline ulaşabilirsiniz çünkü negatiferin hepsi yok edilmedi.

Diğer bir konu sit alanları ve kentleşmenin...

BAŞKAN – Sayın Kaplan, tamamlayabilir misiniz lütfen?

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Toparlıyorum, evet.

BAŞKAN – Sizden bu akşam biraz fedakârlık istiyorum.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Yorulduğunuzun farkındayım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Evet, yarın sabah programımız da var.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Sit ve kentleşmeyle ilgili mevzuattan sonra Kültür Bakanlığının çok daha dikkatli ve uyanık olması gerekiyor, yoksa tarihin tahribatının önüne geçemezsiniz. Hasankeyf belki bir dahaki bütçe görüşmemizde suyun altında kalacak.

Ve son olarak Cizre'de restorasyonu başlayan bizim belediyenin de, Millî Emlakın ve Kültür Bakanlığının katkısıyla olan bir çalışma var. Eminim, çok zengin bir kültür barındırıyor. Romalılardan günümüze dek gelen bir zenginliği içeriyor, ona da katkılarınızı bekliyoruz.

Teşekkür ediyoruz, başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Evet, çok teşekkür ediyorum Sayın Kaplan.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 90

Evet, Sayın Bilgiç, süreniz beş dakika.

Buyurunuz.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Sayın Başkan, çok teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, bürokrat arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Sayın Bilgiç, bir sorun var galiba?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bilgiç, lütfen...

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Yok, hayır, herhangi bir sorun yok.

Sayın Bakanım, böylesi zengin bir coğrafyanın kültürel miraslarının açığa çıkartılmasının, korunmasının - sunumunuzda ifade ettiğiniz gibi- böyle 30 milyonluk bir bütçeyle karşılanmasının mümkün olmadığını düşünüyorum. Aynı zamanda, Sayın Bakanlığınızın ülke ekonomimize yapmış olduğu etkiyi, yaratmış olduğu, vermiş olduğu katma değerini yatırım bütçesine paralel olduğunu düşünmüyorum. Sizin Bakanlığınızın yatırım bütçesinin çok daha yukarılarda olması gerekiyor. Ama yine bunların ışığında, sizin de bildiğiniz bir hususu bir kez daha size arz etmek istiyorum.

Sayın Bakanım, bildiğiniz gibi "Antiocheia Pisidia" bizim Isparta ilimizin Yalvaç ilçemizin merkezinde en önemli kültür miraslarımızdan bir tanesi. Milattan önce 281 yılında Pisidia bölgesinin başkenti olarak kurulan, sonra milattan önce yine 25 yılında Romanın bir askerî kolonisi olarak İmparator Augustus tarafından düzenlenen ve o günkü şartlarda 3 bin Romalının getirilip yerleştirilmiş olduğu bir kent.

Hristiyanlar açısından önem arz eden kısmı ise, Perge'den başlayan, ta Antiocheia Pisidia'da son bulan Saint Paul Yolu'nun son durağı, bir başka deyişle, Saint Paul ve Saint Barnabas'la başlayan yeni dinin misyoner hareketinin yapmış olduğu üç önemli ziyaretin ilk ziyaret merkezinin Antiocheia Pisidia olduğunu düşündüğümüzde bugün Hristiyan camiası açısından da hakikaten neredeyse bir Efes kadar, bir Perge kadar önem arz eden, önemli noktalardan, duraklardan bir tanesi. Şöyle baktığımızda, 3 kilometreyi bulan ta Helenistik devirde yapılan ihtişamlı surları -ki sur içerisinde 47 hektarlık bir alan var, burada şu an kazılar Süleyman Demirel Üniversitesi tarafından sürdürüyor- Augustus Tapınağı, işte Anıtsal Giriş (Propylon), kent girişleri, Tiberius Salonu, Sütunlu Cadde, Stadyum, Antik Tiyatro -ki Antik Tiyatro son derece önemli, kaya oyma olarak yapılmış tek olan bir antik tiyatro ve bugüne kadar Türkiye'de hiçbir antik tiyatroyun altında böylesine 60 metre uzunluğunda ve 8 metre genişliğinde, çapında bir tüneli de yok, böyle bir tünele de sahip olan çok değişik bir antik tiyatro- su kemerleri, 10 kilometrelik su yolu, hamamı, Saint Paul Kilisesi, küçük kilise, şapeller, sinagog, biraz 20 kilometre ötesinde Men Tapınağı, işte Men Kutsal Alanı gibi son derece önemli bir antik şehirden bahsediyoruz.

Fakat, Sayın Bakanım, maalesef, Bakanlığın bütçeleriyle -yani, burada, zaten bunu bölüştürseniz ne kadar bölüştürecekmiş- verimli bir kazı çalışmaları yapılabilmesi mümkün değil. Belki bu söylediklerim sadece Antiocheia Pisidia için değil, diğer alanlar için de geçerli. Mutlak surette, bir şekilde, bir formül bularak bu sponsorluk meselesini yani bu Sagalassos'da, hani Ağlasun'da yapıldığı gibi, bir şekilde bizim oluşturmamız gerekiyor ve ben hakikaten, Türkiye'nin en önemli kültürel merkezlerinden biri olan bu Antiocheia Pisidia'ya bir dikkat çekmek istedim çünkü hakikaten zaman zaman buranın unutulduğunu düşünüyoruz. Bu hususu arz ediyorum.

Hakikaten de bütçenizin getirinizle, yarattığınız katma değerle paralel olmadığını da samimiyetle düşündüğümü de ifade etmek istiyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İlave yapalım Sayın Bilgiç. İmza atar mısın?

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Ama siz de hiç hareket görmüyorum Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İmza atar mısın?

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu, sakın olunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İmza atar mısın? Ben atarsam imza atar mısın? Ben atmazsam namerdim.

SÜREYYA SADI BİLGİÇ (Isparta) – Ben imza atarım ama yani Komisyon ne kadar kabul eder, orasını bilmem.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sen at imzanı.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, 2 Adana milletvekili gelince biz de zannettik ki bugün

cezerye gelecek bize.

BAŞKAN – Gelir, gelir.

Evet, Sayın Demir, size söz vereceğim.

Bu arada, geçmiş olsun Sayın Demir.

Buyurun.

Süreniz beş dakika.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

İyileşme yolunda iyi yollar katediyorum.

Efendim, Sayın Başkan, Sayın Bakan; bütçeniz hayırlı, uğurlu olsun.

Komisyonun değerli üyeleri ve Bakanlık yetkilileri, değerli basın mensupları; saygıyla sizleri selamlıyorum.

Nejat Uygur'a Allah'tan rahmet diliyor, ailesine ve sanat dünyasına başsağlığı dileklerimi sunuyorum.

Sayın Bakan, gayet güzel rakamlar sundunuz, çalışmalar sundunuz. Arkeolojiden ve yapılanlardan güzel şeyler algıladık. Ancak, tabii ki, özellikle Kültür ve Turizm Bakanlığının asıl mayası insan, sanatçı. Dolayısıyla ben -siz çalışanlarla ilgili olarak hiçbir açıklamada bulunmadınız- onların durumlarının iyileştirilmesi, onların gelişmesi konusunda, özellikle sanatçılarımızın durumlarıyla ilgili bir veriler alamadım. Özellikle siz genç bir Bakan olarak, geldiğinizden bu yana,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 91

çalışanlarınızın, özellikle sanat çevresinin, sanatçıların büyük bir baskı altında olduğunu, mobbing uygulandığını, soruşturma sayılarının son yıllarda çok arttığını duyuyoruz ve üzülmüyoruz.

Ben tabii birkaç konuya değinmek istiyorum. Bunlar soru şeklinde olacak. Özellikle Koruma Kurulunun üyelerinin sıkıntılarının son yıllarda arttığını görüyoruz ve Koruma Kurulu üyeleriyle ilgili, sıkı bir soruşturmada geçtiğini duyuyoruz. Bakanlığın soruşturmaya tabi tuttuğu bu Koruma Kurulu personel sayısı ne kadardır? Burada, özellikle "AKP Bakanlığının ve Hükümetin isteğinin, ayrıcalıklarının yerine getirilmediği için..." söylemleri var; doğru mudur?

Dün akşam Almanya'nın Frankfurt kentindeydim. Fazıl Say ve 100'ü aşkın sanatçı, çok başarılı bir oratoryo sergilediler; çok büyük gurur duydum; gerçekten, bayrağımızı en iyi şekilde, orada sergilediler. Ancak, gördüğüm kadarıyla Bakanlığın, Başkonsolosluğun yeterince ilgi göstermediğini, desteklemediğini orada duydum ve bundan da üzüntü duyduğumu belirtmek isterim. Çünkü, mazeret bildirmiş Başkonsolosluk, sadece, orada yetkili bir memuru temsilci olarak göndermiş ama Frankfurt'un özellikle, Büyükşehir Belediye Başkanı geldi, övücü ve güzel bir konuşma yaptı, birçok yerel milletvekilleri oradaydı. Keşke, bizim de devletin temsilcileri gelseydi, orada görseydik, mutlu olurduk.

Özellikle sanatçılara ve personele karşı, bitmeyen mobbing, baskı, sürgün, baskılar sizin Bakanlığa gelişinizden itibaren maalesef arttı. Biz onların, daha çok sanat üretmeye, ürün üretmeye ve desteklenmeye ve örgütlenmelerine ve teşvik edilmesinden yana olduğunu düşünüyoruz. Çünkü sanatçılar ince ruhlu, hassas insanlar, dolayısıyla bir taşeron gibi görmemek gerekir düşüncesindeyim.

Sayın Bakan, 2010 Avrupa Başkenti Ajansı'na İstanbul AKM'nin yapımı için ayrılmış olan ödenek ne kadardır? Akıbeti konusunda bir açıklama yapabilir misiniz? Ne oldu? Bu paralar uçtu mu, buharlaştı mı?

BAŞKAN – Sayın Demir, lütfen tamamlayabilir misiniz.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Müze ve ören yerlerinin gişeleri ve satış birimlerini özelleştirirken gerekçe olarak kamu görevlilerinin yolsuzluğu gösterilmektedir, açıklamalar böyledir. Bakanlık bu konuda araştırma, soruşturma yapmış mıdır? Söz konusu bu zararlaşan miktar ne kadardır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Kaç kamu görevlisine dava açılmıştır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Demir.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ben de usta ve saygın sanatçımız Nejat Uygur'a Allah'tan rahmet, ailesine, sevenlerine ve sanat dünyamıza başsağlığı diliyorum.

Sayın Bakanım, size de görevinizde başarılar diliyorum, bütçenizin de hayırlı hizmetlere vesile olmasını temenni ediyorum.

Sayın Bakan, geçtiğimiz aylarda, basında, sanatla ilgili tüm konulardaki yetkinin, 11 kişiden oluşacak ve "Türkiye Sanat Kurulu" adı verilecek özerk bir kurula bırakılacağı yönünde haberler çıktı. Haberlerde, Hükümetin bir taslak hazırladığı ve bu taslakta Devlet Tiyatroları ve Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüklerinin kapatılmasının öngörüldüğü belirtiliyor. Şu anda çalışan sanatçıların emekliliğe sevkini de öngören taslak yasalarsa, yetişmiş olan yüzlerce sanatçı devlet kurumlarından uzaklaştırılacak, Bakanlığa bağlı genel müdürlüklerde şube müdürü ve üzeri kadrolarda görev yapan tüm bürokratlar görevlerinden alınmış sayılacak. Nitelikli, kalitesi çok yüksek eserler üreten, bunu Türkiye'nin her bölgesinde halkın ayağına çok uygun fiyatlarla götüren kurumların yok edilmesinin kesinlikle kabul edilmeyeceğini, edilemeyeceğini düşünüyoruz. Bu çalışmanın amacının ne olduğunu, bu taslakla ilgili çalışmaların sürüp sürmediğini, bu konuda Komisyonumuza bir bilgi verebilirseniz memnun olurum.

Seçim bölgemle ilgili birkaç konuya değineceğim Sayın Bakanım. Konya, doğal, tarihî ve kültürel değerleriyle önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Ancak, Konya, inanç kültürü, tarih turizminin başkenti konumunda olmasına rağmen, turizmden ekonomik anlamda kendisine düşen payı alamamakta ve sahip olduğu imkânlarla bir cazibe merkezine dönüşmemektedir. Konya'ya her yıl yaklaşık, 300 bini yabancı olmak üzere, 2 milyon turist gelmekte ama turizm geliri açısından beklenenin altında duruma karşılaşılmaktadır. Bu sorunun çözümü için, turizm altyapısının kurulması, turizmin çeşitlendirilmesi ve gelen turistin Konya'da konaklamasının yollarının bulunması gerekiyor. Yeni teşvik sisteminde, kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde yapılacak turizm yatırımları öncelikli yatırımlar kapsamına alınarak, Türkiye'nin hangi ilinde yapılırsa yapılırsın 5'inci bölge desteklerinden yararlanması öngörülmektedir. Geçmiş yıllarda, 20 ilde, toplam 28 kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi belirlenmiştir. Bu il ve bölgeler arasında maalesef Konya ve bölgesi yoktur.

Konya kent merkezi, tarihî ve kültürel eserleriyle açık hava müzesi görünümünde bir şehir olup Mevlânâ Müzesi, İnce Minare, Karatay Medresesi, Selçuklu Köşkü, Selçuklu ve Osmanlı dönemi camileri, Akmanastır, Sille, Aya-Elena Kilisesi, Kilistra, Çatalhöyük, Iğın ve Köşk kaplıcaları, Beyşehir Gölü, Kubadabad Sarayı, Eflatun Pınarı, Fasıllar Anıtı, İvriz Kaya Anıtı, Isaura kalıntıları, obruklar ve Meke Gölü, Yerköprü Şelalesi, Tınaztepe Mağarası gibi yerler kültürel açıdan ve turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerlerdir. Dolayısıyla, Konya'da kültür ve turizm yönünden önem taşıyan hiçbir yer bulamamak Konya'ya haksızlıktır. Bugün, sadece Mevlânâ Müzesi en fazla ziyaretçisi bulunan yerler arasındadır. Bu itibarla, Konya'da kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ilan edilerek, turizm alanında yapılacak yatırımların 5'inci bölge teşviklerinden yararlandırılması Konya turizmi ve ekonomisi açısından önem arz etmektedir. Bu konuda Bakanlığınıza yapılmış bir müracaat ya da Bakanlığınızın yaptığı bir çalışma var mı? Bilgi verirseniz memnun olurum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 92

Bir kanyonla ilgili kısa bir bilgi vereceğim Sayın Bakanım. Mavi Boğaz, Çarşamba Çayı üzerinde, yaklaşık 35 kilometre uzunluğunda, iki tarafı dik kayalarla çevrili, yer yer 20 metreye kadar daralan, yer yer 100 metreyi aşan genişlikte cennet gibi bir kanyon. Mavi Kanyon da denilen bölgenin turizme açılması, Konya'nın Ahırlı, Yalılıyük, Akören ve Bozkır ilçelerinin sosyoekonomik yönden gelişmesine katkı sağlayacak, bölgeyi turizm açısından bir cazibe merkezi hâline getirecektir. Konya İl Genel Meclisi Mavi Kanyon'a sahip çıktı. Tabii ki, dileğimiz, isteğimiz Bakanlığımızın da bu kanyona ilgi ve destek göstermesi, destek vermesi.

Yine, Konya'nın Bozkır ilçesi sınırlarında iki bin yıl önce yapıldığı tahmin edilen Zengibar Kalesi ya da diğer adıyla Isaura kenti kalıntıları bulunmaktadır. Tarihçilerimizin, araştırmacıların ifadelerine göre, Efes'ten daha büyük bir kültürel miras, her geçen yıl daha da yok olmakta. Daha önceki bütçe görüşmelerimizde Isaura kentinin özelliklerini, önemini burada anlattım. Bakanlığımız da açıkçası sahip çıktı ve 1 öğretim üyemizin yaptığı başvuruya onay verdi. Hazırlanacak raporu takiben kazı çalışmalarına da başlanacağı ifade edildi.

Sayın Bakanım, rapor Bakanlığa verildi. Şimdi, kazı çalışmalarının yapılması ve desteklenmesi gerekmekte. Isaura kentinin, açıkçası Isaura medeniyetinin gün ışığına çıkarılması hem kültürel açıdan hem de turizm yönünden ülkemize, özellikle de Bozkır ve Konya bölgemize önemli katkı sağlayacaktır.

Ben, bütçemizin tekrar hayırlı olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, çok teşekkür ediyorum hassasiyetiniz için.

Sayın Zozani...

Süreniz beş dakika.

Buyurun.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri)- Teşekkür ederim Sayın Başkan.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, mobbing uyguluyorsunuz, mobbing.

BAŞKAN – Ne demek mobbing ya?

Bakar mısın oraya kaç dakika görünüyor?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – “Beş dakika” diyorsun Sayın Zozani'ye.

BAŞKAN – Diyebilirim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Diyemezsin.

BAŞKAN – Ama benim açtığım kronometreye bak.

Sizinle ilgili bir hadise değil. Hayrola? BDP'ye falan mı geçtin?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Zozani'nin haklarını korumak da bana düşüyor.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Aslanoğlu'na İstanbul'da ihtiyacımız var Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Zozani, serbestsiniz, istediğiniz kadar konuşun.

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarımız, değerli bürokratlarımız, sevgili basın mensupları; hepinizi selamlıyorum.

Ben de Değerli Tiyatro Sanatçısı Nejat Uygur'a Allah'tan rahmet diliyorum, ailesine başsağlığı diliyorum. Ülkemiz açısından önemli bir değerdi. Eminim, eserleriyle yaşamaya devam edecektir. Bu temennilerle ben de başlamak istiyorum Sayın Bakanım.

Ben, müsaadenizle, iki üç cümleyle arzu etmediğim şeyleri ifade edeceğim, ondan sonra mademki son dönemlerde Martin Luther King hep çok konuşulur, o hayalî konuşulur, ben de hayalimi ifade ederek bitireceğim, özlü olacak, buna emin olabilirsiniz Sayın Başkan.

Öncelikle, ben bizim ülkemizin yaşadığı yakın coğrafyada Brezilya dizilerini andırır dizilerle tanınmasını arzu etmiyorum. Bu iyi bir tanıtım retoriği değildir. Diziler, bizi hiçbir yere... Hele hele bugünkü formatlarıyla çekilen dizilerin bizim tanıtımımıza katkı sunmadığını düşünenlerdenim. Buna muhalefetime ifade ederek başlamak istiyorum.

İkinci itiraz noktam şu: Bakanlığın yok olmakta olan ya da tehlike altında olan kültürel değerlerimize daha etkin sahip çıkması gerektiğini düşünüyorum, hem tarihî değerler hem kültürel değerlerimiz maalesef itinayla korunmuyor. Bu konuda daha etkin bir çaba içerisinde olmanızı umut ediyorum.

Herkes kendine göre kültürün bir tanımını yapar, mutlaka herkes bir pencereden bakar ve değerlendirir ama sonuçta, kültürün değişmeyen bir tanımı vardır. Kültür, yaşanacak olanı değil yaşanmış ifade eder yani geçmişî ifade eder, geleceği ifade etmez. O kültürel zemine sağlam basarak geleceği yaşarsınız. Siz o geçmişteki kültürel zemini ne kadar sağlam tutarsanız, ne kadar görünür kılarsanız geleceğe de o kadar sağlam bir yatırım yapmış oluyorsunuz.

Geçtiğimiz bir iki ay içerisinde Londra'da Büyük Müzeyi gezdim. Hem kıskandım hem üzüldüm. Üzüldüğüm taraf şu: Bu coğrafyanın bütün kültürel değerlerinin orada olduğunu gördüm, bizde değil. Mezopotamya, Anadolu odalarını gezdiğim zaman “Ya, bu bizde niye yok?” dedim. Kıskandım, almışlar adamlar, sergilemişler ve onun üzerinden bir tanıtım yapıyorlar. Dünyanın her tarafında bir British Museum vardır, herkes onu bilir ve bunu tanıtırken de bize yaslanarak yapıyorlar, bizim tarihimize, kültürümüze, geçmişimize dayanarak adamlar kendi tanıtımlarını yapıyorlar. Aslında orada tanıtıktıkları Anadolu, Mezopotamya değil, kendileridir. Biz sahip çıkmadığımız için götürüyorlar, onun üzerinden kendi pazarlamalarını yapıyorlar. Tıpkı Hindistan çayında olduğu gibi. Mesela İngilizlerin hiç çayı yoktur, Hindistan çayını almışlar, götürmüşler, orada herkese “İngiliz çayı” diye yutturuyorlar ama esasında, kökeni Hindistan çayıdır yani onu şey yapıyor. Kültürde de böyle bir şey yapıyorlar. Böyle bir kültürel sömürge mekanizmasını kurmuşlar adamlar kendi açılardan.

Anadolu kentlerinin her birinin kendine ait özgünlükleri vardır. Lütfen sizler de not alırsanız sevinirim. Benim Diyarbakır'la ilgili olarak, Diyarbakır Suriçi bölgesiyle, surla ilgili şöyle bir hayalim vardır: Biz, bir bütün olarak Anadolu'yu,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 93

Mezopotamya'ya, Diyarbakır'ın o surlarının içerisinde yaşanır kılabilir miyiz? Öyle bir proje geliştirebilir miyiz? Bu pencereden bakıyorum. Şu ana kadar Diyarbakır'ın Suriçi semti, Suriçi bölgesi maalesef gecekondü semti görünümündedir. On-on beş yıldır sadece surların etrafını boşalttırdık, o da güç bela. Devlet, belediye, her yönüyle girdi, ikna etmeye çalıştı, başaramadılar. Ama bir bütün olarak Kültür Bakanlığı bu konuda bir proje geliştirip, Diyarbakır Suriçi'nin tamamını boşalttırdı, tamamını açık müze durumuna getirebilirse ve Anadolu'yu, Mezopotamya'ya bir bütün olarak ... Yani Diyarbakır Suriçi'ni Anadolu ve Mezopotamya tarih ve kültürünün maket şehrine dönüştürebilirse çok büyük bir iş yapmış olur yani orada yaşayan insan oradan çıktığı zaman bir şey kaybetmez ama bir bütün olarak hepimiz çok şey kazanacağız, öyle bir şey var. Ama geçmişte ne yapılmış? "Diyarbakır surlarının restorasyonu" adı altında trilyonlarca para harcanmış, sadece duvar sıvanmış. Çok şükür, sonradan duyarlılığı olan bir insan çıkıp o sur duvarlarının sıvanmasına karşı bir tepki oluşturdu ve o ucube restorasyon faaliyetini durdurdu. 90'lı yıllarda bir durum yaşandı. İsmi, sonra... İçinde çok farklı şeylerin olduğu farklı bir uygulama. Ama Sayın Bakanım, eğer böylesi bir proje, bir vizyon proje konulursa, Türkiye'nin dört bir yanından zenginliğin içinde barındığı bir projeye dönüştürülürse çok muazzam bir şey yapar.

Son olarak da sizden ricam Sayın Bakanım, üç yıldır bu Komisyondayım ve üçüncü yılda dile getiriyorum: Diyarbakır Kalesi'ni istiyoruz. Üçüncü yılda ifade ediyorum: Diyarbakır Kalesi'ni istiyoruz. Bu sene sizin girişiminizle bunu alabileceğimize olan inancımı korumak istiyorum.

Askeriyenin elindedir, askeriye oradan çıkarılırsa, kente kazandırılırsa çok iyi bir iş başarmış oluruz.

Diliyorum, Yüksekova'daki kültür merkezini de yirmi yıl sonra bitirmiş olacağız.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyoruz, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz.

Havalar ısınsın, Sayın Zozani'yle birlikte Hakkâri'ye gideceğiz tüm Komisyon, hep beraber inşallah.

ADİL ZOZANI (Hakkâri) – Kış gelince söylüyor Sayın Bakan ama yaz gelince yok.

BAŞKAN - Sayın Kurt, buyurunuz lütfen.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, iyi akşamlar diliyorum. Yeni göreviniz hayırlı olsun.

Şimdi, Kültür ve Turizm Bakanlığı; Bakanlığın bütçesi 1 milyar 974 milyon. Devlet Opera ve Balesi 226 milyon, Devlet Tiyatroları 187 milyon şeklinde gidiyor. Ve bu Bakanlık bünyesindeki bütçenin içinde Tanıtma Genel Müdürlüğü'nün bütçesi bu diğerlerinden daha yüksek, 213 milyon küsur. Dolayısıyla, en önemli işlerinizden birisinin Türkiye'yi tanıtmak olduğu hem anlaşılıyor hem de burada ciddi bir çalışma yapılması gerektiği noktasında bir bütçe talep ediyorsunuz.

Şunu öğrenmek isterim, bu konuda değişik duyularım da var: Eski Bakan Sayın Günay döneminde bu Tanıtma Genel Müdürlüğü'nün yurt dışı tanıtımları biraz daha katılımcı bir biçimde organize edilerek sivil toplum örgütlerinin, sendikaların ve özellikle turizm iş kolunda çalışan kuruluşların da katkısıyla belli koşulları oluşturulup da ihale şartları belirleniyor iken, sizin döneminizde sadece 1 kişi bu işi üstleniyor ve onun tanıtım direktifi doğrultusunda bir organizasyon yapılacağı konusunda duyular alınıyor ya da yapıldığı konusunda.

Şimdi, bu konunun açıklığa kavuşturulmasında yarar olduğunu ve çalışmaların hangi aşamada olduğunu hem öğrenmek isterim hem arkadaşlarımızın da bilmesinde yarar olur diye düşünüyorum.

Sayın Bakanım, kültür ve turizm, gerçekten, insanların en küçük biriminden bütün ülkenin tamamını ilgilendiren bir alan ve dolayısıyla, 1 milyar 900 küsur lirayla da bu işin çözülme şansı yok. Ama bununla bu işi organize etmeniz gerekiyor ve anladığım kadarıyla da bazı işleri, bazı işlemleri belki demokratik düşünce gerekçesi de katarak başka yerlere aktarmayı düşünüyorsunuz. Yani kütüphaneleri, müzeleri -sizin söyleminizde de vardı- yerel yönetimlere alsın istiyorsunuz ama yerel yönetimlerde Türkiye'de şimdiye kadar bu konuda çok ciddi adımlar atan belediyeler de yok, olmamış çünkü onlar da bu konuda para harcamayı zor görüyor ve kabul edilebilir saymıyorlar.

Biz Eskişehir'de bunun tersini yapıyoruz gerçi, Eskişehir Belediyesinin ciddi anlamda 7-8 müzesi, 8 tane sahnesi, tiyatrosu, efendim orkestrası söz konusu ama bunun bir örnek çalışmayla gerçekleştirilmesinde yarar var diye düşünüyorum. Bu konuda bir çalıştay, bir kurultay gibi bir şey yapar mısınız, böyle bir hedefiniz var mı? Yani eğer bu işler, müzecilik ve kütüphanecilik yerel yönetimlere devredilecekse nasıl olması gerektiği konusunda bence katılımcı bir tercih yapmakta yarar var diye düşünüyorum.

Arkadaşlarımız biraz önce söyledi, Atatürk Kültür Merkezi ne olacak? Gerçekten, Taksim'in ortasında herkesi sıkıntıya sokan ve ciddiye de alınmayan bir yapı gibi duruyor. Bu konuda da yine bir çalışmayı hızlandırmakta yarar olduğunu düşünüyorum.

Bakanlığınız bünyesinde kurulu, yetkili sendika KÜLTÜR SANATSEN, özellikle personel hareketlerinde ciddi sıkıntılar, ciddi şikâyetler dile getiriyor ve bu şikâyetlerin toplu sözleşmeyle de aşılamadığını, çünkü orada çalışan insanların sanatçı olması nedeniyle diğer memurlarla aynı çerçevede düşünülmemesi gerektiğini iddia ediyor, ki doğru söylüyor bana göre.

O nedenle, taleplerini şöyle bize iletiler, ben de size çok daha net olsun ve tutanaklara geçsin diye iletmek istiyorum:

"Genel bütçedeki Kültür ve Turizm Bakanlığının payı en az Diyanet İşleri Başkanlığının payı kadar olmalıdır." diyor.

"Ödenekli sanat kurumları katkı payları ile amatör ve özel tiyatrolara verilen mali destek en az iki kat artırılmalıdır." Yani aslında ben de bir matematik işlemi yaptım, 221 özel tiyatroya yardım yapılıyor ve yıllık 19.500 lira gibi bir para düşüyor buradan ayrılan paraya göre. Burada tercihler nasıl ortaya çıkıyor? Yani hangi tiyatroya ne kadar para verileceğine kim karar veriyor ve burada bir adalet, hakkaniyet var mı, ben de merak ediyorum ve bunun bir kurala bağlanmasının daha doğru olacağını düşünüyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 94

“Sanatın özgür ve özerk olabilmesi için siyasi müdahaleler yapılmamalıdır. Bu kurumların mevzuatları kendi taraflarından hazırlanmalıdır.” diyor ki bazı konularda da işte sansür derecesine varacak biçimde uygulamalar olduğunu da duyuyoruz. Bu konuda, asla, birinci görevi kültür olan bir bakanlığın böyle bir sansüre yeltenmemesi gerektiğini vurgulamak istiyorum.

“Kadrolu, iş güvenceli, sendika hakkı olan istihdam biçimi yaratılmalıdır, olgunlaştırılmalıdır.”

“Sanat mekânları ivedilikle halka ve sanata açılmalı, yeni sanat ortamları için yatırım yapılmalıdır.”

“Sanatın çeşitli dalları okullarda mutlaka ders olarak yer almalıdır.”

“Sanatçıların özlük ve mali hakları yeniden düzenlenmeli ve devlet tiyatrolarını özelleştirme ve kültür ve sanat kurumlarını piyasa ilişkileri içine çekme sevdasından vazgeçilmelidir.”

“Sanatçıların idari sözleşmeli olarak bir defa sözleşme yapmalı, kadrolu olarak istihdam edilmeli ve misafir sanatçı uygulamasına son verilmelidir.”

Şimdi, burada gerçekten bu sıkıntılı. Yani bir aylık ya da bir ayluk bir çalışma biçimi gerçekten güvencesiz bir çalışma ve insanları sıkıntıya sokan bir çalışma, bunun düzene sokulmasında ben de yine yarar umuyorum.

BAŞKAN – Sayın Kurt...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Bitiriyorum efendim, az kalmış.

“Hiçbir yasal dayanağı bulunmayan, performans dayalı çalışma uygulamalarına da son verilmeli.” şeklinde sendikanın bu talepleri.

Size zaman zaman iletilebile...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Son cümleyi anlamadım, performans dayalı olarak son verilmeli mi?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Evet efendim.

Bu talepleri ciddi anlamda yetkili sendikayla tartışamayan bir toplu sözleşme, toplu görüşme düzeni var, bunu aşmanın yolunu belki Bakan inisiyatifıyla siz kendiniz gerçekleştirebilirsiniz, bunu sağlamakta yarar olduğunu düşünüyorum.

Yine, sonuna doğru Eskişehir’le ilgili bir şey söylemeden olmaz. Türk Dünyası Kültür Başkenti Eskişehir. Ama maalesef burada bütün şehri kucaklamadan, bütün şehrin dinamiklerini yan yana getirilmeden yürüyor. Sanki AKP il örgütü gibi çalışıyor, ciddi söylüyorum, samimi söylüyorum bunu.

Bu konuda en son şöyle bir şey oldu, 31/12/2013’te bitiyor biliyorsunuz yasal düzenleme ve 31/12/2013’ten itibaren, yani 1 Ocaktan itibaren tasfiye sürecine girecek, hiçbir eylem ve işlem yapamayacak, ama Odunpazarı Belediyesi, AKP’li belediyeye ait bir binayı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAZIM KURT (Eskişehir) – ...on beş yıllığına kiralamak ya da satın almak gibi bir tasarruf yapmak üzere şu an. Yani işte, iki ay sonra işi bitecek, görevi bitecek bir kurumun, AKP’li bir belediyenin böyle bir binayı satın alması para aktarmak demektir. Dolayısıyla, “Burada bir sıkıntı olur.” dediğimiz zaman da “Biz bunu uzatırız.” diyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, niye “evet” diyorsun, “olmaz” desene!

KAZIM KURT (Eskişehir) – Böyle bir uygulama mümkün müdür? Yani Kültür Başkenti Ajansı 31/12’de bitmeyecek mi, altı ay uzatmak kimin hakkı, kimin yetkisi, bu konuları da öğrenmek isterim.

Son olarak da, yine Eskişehir’de Küllüoba Höyüğü kazı çalışmalarında yirmi yıldır -benim kendi köyümdür- benim akrabalarımın arazilerinde çalışma yapılıyor. Biz hiçbir bedel talep etmeden bu çalışmaya izin verdik, ama alan büyüdü, alan büyüdükçe tarla sahipleri rahatsız olmaya başladı, burada 1 santim bile kamulaştırma yapılmadı, artık dayanamaz hâle geldiler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAZIM KURT (Eskişehir) – Yani buranın kamulaştırma işini bir an önce başlatmanızı diliyorum.

Bütçeniz hayırlı olsun.

Saygılar sunuyorum.

Başkan, hep kapattın yani, bu tutanaklara geçmedi...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, o tasfiye olacak şeye “evet” dedi...

BAŞKAN – Öyle bir şey demedim.

Sayın Aslanoğlu, bitirmesi için “evet” dedim, bitirmesi anlamında...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Ama gerçekten bir yasa çıkardık, yasa bizi...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, bir kurum...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Evet...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, senin etik değer budur yani!

BAŞKAN – Bakın, Sayın Bakanımız not alıyor, bunların cevabını verecek sizlere.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama sen de “olmaz” diyeceksin ki...

BAŞKAN – Evet, Sayın Denizli buyurunuz.

Süreniz beş dakika.

İLKNUR DENİZLİ (İzmir) – Sayın Bakanım, turizmde son yıllarda çok ciddi adımlar atıldığı bir gerçek, hem turizm gelirlerimizde hem gelen turist sayımızda; özellikle de tabii, güneşle, denizle uyumlu bir profilimizin olduğu da açık, ancak son zamanlarda dünyada çok daha fazla turizm çeşitleri gündemde ve turizmin dünya üzerindeki gidişatı da bu çeşitlenme çerçevesinde, buralardan alınacak paylarla birlikte ülkelerin turizm gelirlerinin de çok daha yukarılara çıkacağı bir gerçek; özellikle agro turizm, eko turizm, sağlık turizmi gibi alanlarda dünyada çok ciddi adımlar atılıyor. Bu konuyla ilgili olarak

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 95

ülkemizde de Turizm Bakanlığınız çerçevesinde de birtakım çalışmalar yapılıyor, birtakım teşvikler veriliyor, birtakım organizasyonlar yapılıyor, ama geldiğimiz nokta itibarıyla, bazı ülkeler biraz daha erken adım attılar. Örneğin sağlık turizmi, termal turizm konusunda Macaristan inanılmaz yatırımlar yaptı, ama agro turizm ve eko turizm konusunda ülkemizin çok bakir olduğu ve özellikle bu anlamıyla bir fırsatlar penceresi olduğu da açık Anadolu topraklarının. Bunların desteklenmesi ve bu çeşitlendirmeden ülkemizin de en ciddi payı alabilmesi adına birtakım teşvikler, birtakım uygulamalar yapılabilir mi acaba, bu konuyla ilgili olarak bazı çalışmaların yapılması gündeminizde mi diye merak ettim, bir onunla ilgili fikrinizi almak istiyorum.

(Başkanlığa Başkan Vekili Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

İLKNUR DENİZLİ (İzmir) – Bu arada, tabii, doğu ve güneydoğu hep sanki terörle anılan bir bölgeydi, ama son dönemde artık oranın turizm açısından da bir fırsat penceresi olduğu da çok açık bir biçimde ortaya çıktı, önümüzdeki süreçte bunun Türk turizminin gelişimi açısından ve elde ettiğimiz gelir açısından çok önemli bir fırsat olduğu açık.

Bir diğer konu da kültür endüstrisiyle ilgili. Dünyada çok ciddi biçimde kültür endüstrisi üzerinde birtakım çalışmalar yapılıyor ve bu konu, hem düşünülüp tartışılan hem de bu anlamıyla yatırım yapılan bir alan hâline dönüştü, ülkemizde de bazı kentlerimiz, özellikle kültür turizminin gelişmesi açısından çok önemli diye düşünüyorum, çünkü bu turizmi geliştirirken, biraz bohem bir hayata da ihtiyaç var herhâlde, bazı kentlerimizde de bunun ben önemli bir fırsat penceresi olabileceğini düşünüyorum. Bu anlamıyla yapılacak çalışmalar, turizm çeşitliliğimiz anlamında ve turizm gelirlerimiz anlamında da bir kapı aralayacaktır diye düşünüyorum.

Sağlık turizmiyle ilgili çok önemli bir fırsat var önümüzde, ama hukuki anlamıyla birtakım problemlerden dolayı sağlık turizminden istediğimiz kadar pay alamıyoruz, özellikle sağlıkla ilgili sigorta sistemimizle karşılıklık anlamında birtakım problemlerle karşı karşıyayız. Örneğin Almanya'da yatılı bakımla ilgili olarak Türkiye'yle arasında bir anlaşma olmadığı için, biz sağlık turizminden gerekli payı alamıyoruz.

Bu anlamıyla, özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde bu problemlerin halledilmesiyle ilişkili olarak bazı adımlar atılabilir mi ve bu çerçevede, özellikle yataklı bakımda -ki onda süre çok daha uzundur ve getirisi çok daha yüksektir- bu anlamıyla birtakım çalışmalar yapılabilir mi?

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, bir dakika ya! Sen de mobbingcisin ya! Teşekkür ederiz, teşekkür ederiz ya!

BAŞKAN – Yok, estağfurullah.

İLKNUR DENİZLİ (İzmir) – Bir tek cümle ifade etmek istiyorum. 27'sinde İzmir'in EXPO adaylığıyla ilgili bir oylama yapılacak, umuyorum siz de Paris'te olacaksınız, 2015 için çok ciddi bir talihsizlik yaşamıştık, umuyorum bunca çabamız, hem yerel anlamda hem Hükümet olarak hepimizin çabası ve bütün milletvekillerimizin, çünkü dostluk gruplarıyla herkes çok ciddi bir çaba gösterdi, bu anlamıyla İzmir'e ve Türkiye'ye EXPO'yu kazandırabiliriz ve bu yarıştan başarıyla çıkabiliriz diye düşünüyorum, umuyorum 27'sinde başarıyla ülkemize geri döneriz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

İLKNUR DENİZLİ (İzmir) – Sağ olun.

Hayırlı olsun bütçeniz.

BAŞKAN – Evet, arkadaşlar, bütçeler üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bilgiç, hanımefendi “Bütün milletvekillerine” dedi. Sayın Bakan, bir âdet vardır, bu ilk bütçeniz, burada, gecenin bu saatinde kalan insanlara, Bakanlığınızın özellikle belediyelere yardım, mutlaka bir şey vardır, bunu vermeden giderseniz günahımız boynunuza olur, onu söyleyeyim.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Evet, Sayın Bilgiç, bekliyorum.

BAŞKAN – Bir basın o zaman da hangi arkadaşlar konuşma yapmak istiyor bir göreyim, şu an önümde hiç...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Liste yok mu?

BAŞKAN – Hayır, burada hiç konuşmak isteyen yok.

Peki, Sayın Seçer, buyurun.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepimizi saygıyla selamlıyorum. Bakanlığımızın bütçesi yetersiz Sayın Bakan. Türkiye, 76 milyon nüfusuyla kadim topraklar üzerinde çok farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış, üç semavi dine, değişik inanç gruplarına, değişik medeniyetlere, değişik kültürlerle ev sahipliği yapmış ve gerçekten sadece içinde bulunduğumuz coğrafyada değil, komşu coğrafyalarla da, Trakya'yla, Balkanlarla, Mağrip'le Orta Doğu'yla bu anlamda önemli birtakım ortaklıklar kurmuş, ortak mazisi, ortak kültürü, ortak yaşamı değerlendirilmesi gereken topraklar olarak değerlendiriyorum.

Bakanlığınızda personelinize ilişkin mobbing uyguladığınız ya da haklarında soruşturma açtığınız konusunda önemli iddialar var, şimdilik bunu iddia olarak kabul ediyorum, çünkü bunları siz yanıtlayacaksınız.

Yalnız, siz Adanalısınız...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sen de Mersinlisin.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Ben de Mersinliyim.

Bizim topraklar, mezalimin karşısında olan, zulme karşı mücadele eden çok önemli şairler, yazarlar, son zamanlarda sinema sanatçıları, Müslüm Gürses gibi, Ferdi Tayfur gibi, gerçekten yoksul kesimlerin içerisinde çıkan, o kesimlerin sesini tüm Türkiye'ye duyuran, dertlerini duyuran, feryatlarını, taleplerini, isyanlarını duyuran insanların çıktığı topraklar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 96

Ben, sizin yapınızla, sizin görüntünüzle, dünya görüşünüzle, yaşam biçiminizle bu suçlamaları örtüştüremiyorum açıkçası.

Son dönemlerde, bu sizin bakanlığınız döneminde değil, sadece sizin bakanlığınıza yönelik suçlamalarda değil ama Hükûmetinize yönelik özellikle son birkaç yıldır sanat yapanların Hükûmetin icraatlarını ya da yönetimde iş başında olan insanların politikalarını eleştirme anlamında önemli sıkıntılar yaşıyor sanatçılar. Önceden, hatırlayınız, televizyon ekranlarında değişik sanatçılar devlet büyüklerini, başbakanlarını, cumhurbaşkanlarını, bakanlarını hicvederek onların uygulamalarını, politikalarını eleştirirlerdi. Bugün bunları ekranlarda görmemiz mümkün değil. Aslında, mizah da en güçlü muhalefet. Sanatın, sanatçının özünde de muhaliflik var. Zaten sanatçının hangi alanda olursa olsun, hangi alanda sanat yaparsa yapsın işlediği temayı yaratan iktidardır, oradan esinlenerek sanatını icra eder. Ülkelerde sanatı yapanlar, türkülerini yapanlar, şarkıları yapanlar, şiirleri yapanlar asla unutulmuyor ama yasaları yapanlar unutuluyor.

Bakın, geçtiğimiz günlerde Diyarbakır'da Barzani'yi ağırladı Sayın Başbakan. Şivan Perwer, İbrahim Tatlıses beraber şarkılar söylediler o yöreye ait. İnsanların duygularını kabartacak, gerçekten toplumsal acıları, toplumsal birlikteliği, duyguları, sevinçleri, aşkları ifade eden şarkılar söylediler ve Sayın Başbakan dedi ki: "İsterdim ki Ahmet Kaya da olsun." Ama o yaşasaydı cezaevinde olurdu. Bu, paradoksal bir durum. Dün Ahmet Kaya'ya müsamaha göstermeyenleri, dün Ahmet Kaya'yı sille tokat bu ülkeden kovanları, dün Ahmet Kaya'yı bölücülükle suçlayanları, dün Ahmet Kaya'yı bu ülkeyi satmakla suçlayanları yadırgayan bir Başbakan, bugün kendi iktidarına eleştiri getirenlere müsamaha göstermiyor. Bakınız, bu iddiaları yine yanıtlayacaksınız, Gezi olaylarından sonra Gezi olaylarına destek veren sanatçıları ya da onların sanat yaptığı birtakım sanatsal kurumları cezalandırdığınız söyleniyor. En azından sizin inisiyatifinizde olan o sanatsal kurumlara desteği kestiğiniz söyleniyor. Umut ediyorum bu iddialar abartılı iddialardır. Biraz sonra cevap verirken, diliyorum, "Hayır, böyle bir şey yok." diyeceksiniz.

Siz aynı zamanda Sayın Başbakanın dış politikayla ilgili danışmanlığını da yapıyorsunuz, şu anda da hâlâ sürdürdüğünüzü söylüyorlar ama göreviniz Kültür ve Turizm Bakanı. 30 Mayıs'ta bir beyanat veriyorsunuz bir İngiliz gazetesine, Suriye ile ilgili olarak Cenevre Konferansı'nda sonuç alınmazsa muhaliflere toplu silah sevkiyatı yapılması çağrısında bulunuyorsunuz. Bunu son derece yadırgıyorum.

Sanatçı savaştı olmaz, savaştıdan da sanatçı çıkmaz. Siz, Türkiye'de kültürü, sanatı temsil ediyorsunuz, onu sevk ve idare ediyorsunuz, en az onlar kadar sanatçı ruhlu olduğunuzu inanıyorum.

Turizm konusunda geleceğim, Türkiye'nin bacasız fabrikası. Türkiye'de işsizlik aslında resmî rakamların çok üzerinde, bunu hepimiz biliyoruz. Turizm yoğun emek bir sektör. Doğrudur, son yıllarda ciddi adımlar atılmış olabilir ama yetersiz olduğunu da biliyoruz. 36 milyon turist, yaklaşık 30 milyar dolar turizm geliri ama mukayese edebileceğimiz bizim gibi Akdeniz ülkeleri ya da birçok anlamda aynı dinamiklere sahip, ekolojik koşulları, iklimi, coğrafyası, kültürel yapısı, tarihî geçmişi olan birçok ülke bizden çok daha ileride.

Turizm son otuz yılın Türkiye'de yükselen değeri. "Aslında, on bir yılda on bir adım attık, turist sayısı bakımından dünyanın 6'ncı sırasına yükseldik." dediniz. Türkiye'de sadece bir ya da birkaç alanda turizmi geliştirmekten ziyade birçok alanda... Bakın, Adanalısınız, Akdeniz'i gayet iyi biliyorsunuz, sadece doğa turizmi, yaz turizmi, kış turizmi değil, din turizmi de yapabiliriz, inanç turizmi yapabiliriz. Ben 2007 yılında milletvekili oldum, 2008'de Saint Paul yılıydı. Çok önemli bir hamle olabilirdi, atraksiyon olabilirdi, mesela o fırsatlar ıskalandı.

Benim ilçem Tarsus. Çocukluğumda hatırlıyorum, her kazma vurulduğunda bir inşaat yapımı için, mutlaka altından tarihî eser çıkardı. Hep o şansları Türkiye ıskaladı. Bunlar tabii ki sizlerin, bizlerin suçları değil. Otuz yıl, kırk yıl, elli yıl, altmış yıl önce tarih bilinci yoktu. Bugün açık hava müzesi olabilecek kentlerimizin üzerinde beton yığınları var, Adana da bunlardan birisi.

Çok alanda, kültürel alanda, spor turizmi alanında birçok yatırımlara imza atabiliriz. Türkiye turizmde markalaşamıyor. Elin adamı, çok ilginç, Dan Brown'un "Da Vinci Şifresi" diye bir kitabı vardı. Orada, Milano'da bir kilise işleniyor, o kitapta, o romanda geçiyor. 2000'li yıllardan bu yana -2003 yılında bu kitap yazılmış- o tarihlerden sonra İtalya kitapta geçen kiliseyi binlerce insana pazarlayabildi. Romeo ve Jüliet'i yüz yıllardır bize pazarlayabiliyorlar ama biz bu anlamda pazarlayabileceğimiz onca tarihî değerimiz varken, ki Anadolu neolitik dönemden sekiz bin yıllık tarih, İstanbul'dan Hakkâri'sine, Hakkâri'sinden doğusuna, doğusundan batısına tüm Türkiye sathında pazarlayabileceğimiz onlarca marka yaratırken bu anlamda sıkıntı yaşıyoruz.

Hacı Bektaş Veli Külliyesinden bahsetmek istiyorum, bu konudaki görüşünüzü almak istiyorum. Alevi toplumunun bir toplumsal talebi var. Alevi yurttaşlar "Bizim inanç alanımız, manevi alanımız olan Hacı Bektaş Veli Külliyesi bugün müze statüsündedir..."

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Vahap Bey, ilave sürenizi de bitirdiniz. Son bir dakika veriyorum, keseceğim.

VAHAP SEÇER (Mersin) – ...ve biz o alana bedel ödeyerek, bilet alarak giriyoruz." Bu alanın bu statüden çıkartılıp Alevi toplumunun istifadesine sunulmasını nasıl karşılırsınız?

Son bir cümle Sayın Başkan, bitiyorum.

7.600 yataklı bir projedir Tarsus-Kazanlı Sahil Bandı Projesi, önemli bir proje. Bunun tüm hukuksal engelleri 2008 yılında Turizm Teşvik Yasası'nda bir değişiklikle ortadan kaldırıldı. Son teşvik paketinde adrese teslim teşvik de verildi orası için, bir an önce hayata geçirilsin diye -bunlar benim de desteklediğim hamleleri- ama hâlâ orada sıkıntılar yaşanıyor. Bu konuda Turizm Bakanlığı olarak neler yapıyorsunuz onu öğrenmek istiyorum.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum. Bütçe konusunda bir önerge verilirse, muhalefet milletvekili olarak destekleyeceğimi ifade ediyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 97

Değerli arkadaşlar, birleşime yirmi geçeye kadar ara veriyorum, on dakika ara.

Kapanma Saati: 00.10

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 00.26

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, 13'üncü Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Görüşmelerimize devam ediyoruz.

Sayın İslam, buyurunuz.

AYŞENUR İSLAM (Sakarya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, biraz önce arkadaşlarımız konuşmalarını yaparken bu yılki tiyatro destekleri üzerinde durdular.

Ben de aradan istifade ederek Bakanlığınızın yayımladığı destek nispetlerine baktım ve aslında burada biraz da iftihar edilmesi gereken bir durumun var olduğunu gördüm çünkü bu yıl 4 milyon liranın üzerinde bir tiyatro desteği dağıtıldığı anlaşılıyor. 2002'den bu yana baktığımızda yaklaşık yüzde 275 bir artış, yaklaşık 4 katına çıktığı görülüyor ödeneğin. Toplam ödenekteki artış oranı yüzde 407. 2002-2013 Türk oyun yazarlarına ait eserlerin aldığı destek, profesyonel tiyatrolarda yüzde 136, 2002 yılına göre yaklaşık 2,5 kat artmış görünüyor. Dolayısıyla, Türk oyunlarının daha fazla desteklendiğini görüyoruz. İstanbul dışında yardım alan tiyatrolar sayısında müthiş bir artış var. Sadece oranları söyleyeyim, yüzde 330; yine 2002'yle karşılaştığımızda yaklaşık 4,5 kat bir artış var. 2002 yılında toplam yardım alan 59 özel tiyatro var ve bunların içerisinde ilk defa bu yardımdan yararlanan özel tiyatro sayısı sadece 6. Ama, 2013 yılına baktığımız zaman 221 özel tiyatronun yardım aldığını görüyoruz ve ilk defa yararlanan özel tiyatro sayısı 87 yani yüzde 40 oranında bir artış var. 2002-2013 yardımlarından ilk defa yararlanan özel tiyatro sayısındaki artış oranı 13 kat. 2012 yılında yardım alıp 2013 yılında yardım alamayan profesyonel özel tiyatro sayısı 17, hem 2012 yılında hem de 2013 yılında yardım alan profesyonel özel tiyatro sayısı ise 38. Dolayısıyla, tiyatrolara bu yıl rekor seviyede bir destek yapıldığı görülüyor. 2002'yle karşılaştığımızda 5 kat bir artışın olduğu görülüyor. Dağılımın niye böyle olduğu düşünüldüğünde de İstanbul dışındaki tiyatrolara daha fazla destek verdiğinizi görüyoruz, ilk defa perde açan tiyatrolara çok daha fazla destek verdiğinizi görüyoruz, daha yerleşmiş, daha kurumsallaşmış tiyatroların destek miktarının bu ilk defa perde açanlara yaygınlaştırıldığını görüyoruz. Aslında, meseleye böyle bakmak gerektiğini düşünüyorum. "Niye oraya verildi, niye buraya verilmedi?" konusunu bu şekilde görsek, desteğin yaygınlaştırıldığını, teşvik edici bir konuma yükseltildiğini fark etmemek mümkün değil. Bu desteğin daha artmasını diliyoruz elbette. Özel sektörün sanat alanında desteklenmesinin teşvik edilmesini istiyoruz, bekliyoruz. Bakanlığımızın bu manada birtakım çalışmaları olduğunu biliyoruz. Belki bu konuda bizleri biraz daha aydınlatırsınız bu görüşmede diye umut ediyoruz.

Bütçemizin hayırlı olmasını diliyoruz.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın İslam.

Sayın Sarı, buyurun lütfen.

MÜSLİM SARI (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Komisyon üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, sayın basın mensupları; herkese iyi geceler diliyorum.

Tabii, vakit bayağı ilerledi. Dolayısıyla, konuşmalarımızı mümkün olduğu kadar kısa ve öz tutmak durumundayız ama birkaç tane noktaya değinmeden de geçmek olmaz. Birincisi: Sayın Bakanım, bir defa, sunuşunuzun içeriğine bir eleştirim ve itirazım var. Bu bir bütçe sunuşu ama bütçeye dair hiçbir rakama yer vermediniz yani âdeta bir faaliyet raporu sundunuz, özellikle son on bir yıla dair ama sadece sunuşunuzu izleyen bir kişi Kültür Bakanlığının ne kadar bütçe talep ettiğini bilmez. En azından, belli büyüklükler itibarıyla, bütçenin büyüklüğünü belli kalemler itibarıyla vermiş olmanız gerekirdi ki bunun üzerinden bir değerlendirme yapabilelim. Tabii, bu, Bakanlıktaki ilk yılınız. Biraz acemiliğinize veriyoruz bu durumu da.

Şimdi, Sayın Bakanım, ben daha çok turizm konusunda birkaç tane hususa değinmek istiyorum. Şimdi, turizmde uygulanan politikalar, tabii, olumlu gelişmelerle beraber olumsuz birtakım gelişmeleri de beraberinde getiriyor. Biraz bardağın boş tarafına bakacak olursak Türk turizminin uygulanan politikalar sebebiyle, özellikle Akdeniz ve Ege kıyılarına aşırı yüklenmenin ortaya çıktığı bir durum olduğunu görüyoruz. Bunlara bağlı olarak kıyının hemen gerisinde bir çarpık kentleşme ve çarpık yerleşme söz konusu olduğunu da görüyoruz. Altyapı yetersizliği ve çevre sorunlarının da bunun peşinden ortaya çıktığını görüyoruz. Biraz önce Sayın Denizli de söyledi. Türkiye'nin aslında, kıyı turizmi, deniz ve güneş turizminin ötesinde başka potansiyelleri de var. Örneğin, sağlık gibi, termal gibi, kış sporları gibi, doğa ve yayla turizmi gibi kırsal ya da ekoturizm gibi, kongre, fuar turizmi, kruvaziyer, yat turizmi gibi. Bunların içinde özellikle sağlık turizmini ben çok önemsiyorum ve sağlık turizmi konusunda Türkiye'nin ciddi potansiyellerinin olduğunu da biliyoruz ama bu konuların da yeterince değerlendirilemediğini ve turizmde çeşitlenme konusunda çok ciddi mesafeler katemediğimizi görüyorum. Dolayısıyla, sadece belli bir alana ve belli bir çerçeveye yoğunlaşmış bir stratejinin olduğunu görüyoruz. Bence

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 98

Bakanlığınızın bundan sonra turizm gelirlerini çeşitlendirmek, artırmak gibi bir hedefi içinde, turizm alanlarını da çeşitlendirmek gibi bir stratejisi olmalı ve bu konuda ciddi çabalar sarf etmek gerekir diye düşünüyorum.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 üzerinden de birkaç tane şey söylemek istiyorum Sayın Bakanım. Buradaki hedeflere baktığımız zaman, 63 milyon turist hedefi koymuşsunuz, 86 milyar dolar turizm geliri ve ortalama kişi başına gelir olarak da 1.350 dolar kişi başına turizm harcaması olarak da 1.350 dolarlık bir hedefin konulduğunu görüyoruz. Şimdi, Türkiye’de son dönemde turizmde katedilen büyüme hızlarına baktığımız zaman -ki bu 29 milyar turizm gelirine denk geliyor- her ne kadar burada birtakım hesap uyarlamaları varsa da... Çünkü bununla ilgili yaklaşık 4-5 milyar dolarlık, eski hesaba göre, fark çıkıyor biliyorsunuz. Bu uyarlamaları kattığımız zaman, 29 milyar, 30 milyar dolara yaklaşan bir turizm geliri; 30 milyon civarında, 31 milyon civarında bir turist sayısı; işte, 36 milyon da ziyaretçi sayısına ulaştığını görüyoruz ama hedeflere ve gelişim hızlarına baktığımız zaman 86 milyar dolarlık turizm geliri hedefi çok mümkün görünmüyor bugünden baktığımızda. Hele ki 1.350 dolar kişi başına turizm geliri hedefi de mevcut politikalar ışığında çok mümkün değil. Burada daha derinlemesine bir değişikliğe ihtiyaç var çünkü sen on yıla baktığımız zaman, kişi başına turizm gelirinin hep 600-700 dolarlar civarında kaldığını, turizm geliri artsa bile gelen kişi sayısı artsa bile kişi başına turizm gelirinin bir türlü arttırılmadığını görüyoruz. Bu, bence üzerinde durulması gereken bir nokta. Özellikle yabancılardan -bu, paket turizminin de belki bir sonucudur, ben turizm uzmanı değilim, bilmiyorum ama- Türkiye’yi ziyaret eden, Türkiye’de turistik faaliyette bulunan yabancıların kişi başına turizm gelirinin çok düşük seviyelerde kaldığını yani 577 dolarlar gibi çok düşük seviyelerde kaldığını görüyoruz ve bunu ortalama 700’e yükselten de aslında yurt dışında ikamet eden Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları. Yani onların bin doların üzerinde, onları kattığımız zaman, kişi başına turizm gelirleri 700’lerde kalıyor. Dolayısıyla, bu konunun mutlaka çalışılmaya, geliştirilmeye ihtiyacı var. Ne tür bir önlem alınacaksa, ne tür bir çerçevede yaklaşılacaksa bununla ilgili birtakım düzenlemeler yapmaya ihtiyaç var, dünyanın ortalamasının çok altında diye düşünüyorum.

Daha dört dakikam var ama on dakikanın tamamını kullanmayacağım. Son olarak üzerinde durmak istediğim nokta, Sayın Bakanım, özellikle devlet tiyatrolarında ve devlet opera ve balesinde gündeme gelen özelleştirme tartışmaları. Bu konuyu Sayın Başbakan gündeme getirdi fakat henüz ne olacağı netlik kazanmamış olmakla beraber, bu sektörde çalışan sanatçıların, burada bulunan insanların ciddi bir tedirginlik içinde olduğunu biliyoruz. Bakanlık uzmanlarının Türkiye’ye özgü bir model üzerinde çalıştıklarını biliyoruz. Bununla ilgili, özellikle, yurt dışına giden ve yurt dışında rapor yazan uzmanların olduğunu biliyoruz, dünyanın çeşitli ülkelerini incelediklerini biliyoruz ama Türkiye’ye özgü yani Türkiye’nin koşullarını göz önünde bulundurmadan, örneğin “Amerika Birleşik Devletlerinde şu kadar tiyatro vardır, şu kadar opera vardır, şu kadar iş adamı şu kadar bale açmıştır.” deyip o tür modelleri Türkiye’ye uyarlamaya çalışmanın Türkiye’nin gelenekleriyle de çok uyumlu olmadığını biliyoruz ama en iyi ihtimalle böyle bir özelleştirme olmasa bile esnek ve güvencesiz çalıştırma modelleri ve piyasalaştırmayla bu sektörün karşı karşıya kalacağına ilişkin birtakım tedirginlikler var. Özellikle sanatın ki herkesin üzerinde uzlaştığı, insanın üretkenliğine, toplumun estetize edilmesi konusundaki katkılarını göz önünde bulundurarak bu konuda ne düşünüldüğünü ve en azından sektörün tedirginliğinin ortadan kaldırılması açısından ne düşünüldüğü konusunda birinci elden bilgi sahibi olmaya ihtiyaç var diye düşünüyorum. Bu konudaki düşüncelerinizi de bizlerle paylaşsanız memnun olurum.

İki dakika kırk beş saniyeyi de sonraki bakanlıklarda kullanmak üzere bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum. Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

Buyurun Sayın Günal.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, hâlâ burada duran basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, hayırlı olsun. Hoş geldiniz diyoruz ama sizi Antalya’da ve turizm işinde daha çok görmek istiyoruz. Arkadaşlarımız biliyorlar, Sayın Türel’e de bir görev vermiştik ama “Sayın Bakanı getir, hep birlikte bir şey yapalım, bizim kanunumuzu çıkarsın.” diye. Onun için ben kitabın sonundan başlıyorum, son söyleyeceğimi baştan söyleyeyim. Neden diyeceksiniz? Hızlıca, her seferinde gösteriyorum, Sayın Günay’a da gösteriyordum. Turizm Stratejisi 2023’ün eylem planı, birincisi, bu sene bitti ve en başında aldığımız yerde, sürekli benim dosyamda duruyor, başında “örgütlenme” kısmı var ve başta Bakanlığınızın yeniden yapılanması olmak üzere turizm konseyleri, diğer şeyler bir çerçeve turizm... Boyuna torba çıkarıyoruz biz “Bir de turizm için torba çıkaralım.” dedik. Maalesef hâlâ başaramadık. Sadık Bey buradaydı, o gitmiş. Dolayısıyla, başta teşkilatlanma yapısı olmak üzere sektördeki bütün meslek kuruluşlarını da içine alacak şekilde Teşvik Kanunu, çalışma hayatıyla ilgili, hepsi yani kısmi istihdam gibi, ecri misil gibi bütün konuları içeren bir şeye ihtiyacımız var, derli toplu bir turizm planlamasına ihtiyacımız var. İkinci eylem planı dönemini de boşa harcarsak 2023 zaten gelmiş olacak. Onun için, en önemli önceliğimiz, işte, “Efendim, hepsi var, her şey dahil var, o var, esnafın sorunu var.” ama asıl sorun, turizmde maalesef bir başıboşluk var yani bunu hepimiz kabul etmek durumundayız. Bana arkadaşlarım sordular: “Hocam, bir çalışman var mı?” Dedim ki: Bakanlık ne getirirse ben kabul edeceğim yani zaten bir taslak var. Ha, eksiği olur, fazlası olur, burada düzeltiriz, sektörden arkadaşlarımızın bize ilettikleri var, size ilettikleri var. Bürokrat arkadaşlarımız zaten biliyor. Burada önemli olan, siyasi bir irade olarak sizin masaya yumruğunuzu vurup daha doğrusu Bakanlar Kuruluna bunun önceliğini izah edip Sayın Başbakanın bunun geçmesini talep etmek olacak ve gerisini burada arkadaşlarımız zaten teknik olarak alt komisyonda, üst komisyonda yapacaklardır diye düşünüyorum. Aksi takdirde, biz bunları çalışıyor olacağız. Değerli Bakan Yardımcımız orada zaten, şikâyetlerin çoğu ona da geliyor, siz de biliyorsunuz. Maalesef güncel birtakım başka meselelerle yok müzeydi, yok restorasyondur, yok kiliseydi, açılıştı derken zaman geçiyor. Ben diğer bakanlara da söylüyorum: Yapısal olarak alınması gereken önlemler neyse oturalım önce onu çıkaralım,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 99

muhalefet olarak da anlaşalım. Nasıl ki Ticaret Kanunu'nda, Borçlar Kanunu'nda yaptıysak diyorum burada lazım. Diyorsunuz: "En büyük sorun cari açık.", bütün ekonomi bakanları: "En önemli sorun tasarruf oranının düşüklüğü." Siz de şimdi rakamları verdiniz, bizde de var. Cari açığın önemli bir kısmını kapattığımız turizm gelirlerine gerekli ihtimamı göstermiyoruz, bu nasıl oluyor ben anlamıyorum. Yani "En önemli sorun." diyoruz, ilacın olduğu yere gereken önemi vermiyoruz. Dolayısıyla, sizin burada bir liderliğimize ve liderliğin ötesinde biraz zorlamamıza ihtiyacımız var çünkü öyle yoğun geçiyor ki Bakanlar Kurulunun gündemi, birtakım kısır çekişmelerle geçiyor, ziyaretlerle geçiyor, varıp gidiyor. Yani, bir Şivan Perwer'le İbrahim Tatlıses'in düeti gündemin çok önemli bir yerine oturabiliyor. Bir yanda Diyarbakır tartışılıyor. Bütün bakanlar, hepsi birden 15 kişi Sayın Başbakanla beraber oraya gidiyor, biz de burada uğraşıp duruyoruz bir yapısal bir şey çıkaralım, bir kanun çıksın, gece-gündüz arada bir şey çıksın diye. Onun için, arkadaşlarımız başlarken birtakım şeyler söylediler, onların ayrıntısına burada girmeyeceğim ama sadece verilen süreyi söyleyeyim size: Eylem planında 2007'de başlayıp iki yıl içerisinde bütün örgütsel yapının bitmesi öngörülüyordu yani geldiğimiz noktanın vahametini anlatmak açısından. Onun için daha fazla bir şey söyleyemeyim. Esnafla ilgili, telif haklarıyla ilgili sıkıntılar var, turizm planlarıyla ilgili gelen şikâyetler var. Burada söylemişsiniz "Denizli'de, şurada burada değişik turizm alanları çalıştık." diye ama, şimdi, geliyor, diyorlar ki: "Efendim, ya, hâlâ uygulama planları Bakanlıkta, dokuz aydır bekliyor." O zaman ben şaşırıyorum hadi baştan bir geçiş vardı falan deyince. Bir an önce bu önlemleri alıp yatırımcının önünü açıp gerekli yapısal düzenlemeleri, esnek düzenlemeleri yapmamız gerekiyor diyorum.

Şimdi, kültür tarafını çok fazla konuşmadan, az önce arkadaşlarımızın söylediği Diyarbakır'la da ilgili bazı arkadaşlarımıza bir üç-dört yıl önce okumuştum, tam gündeme oturdu, şiirli, sözlü gidiyor. Bu haftanın gündemi de Diyarbakır ve düetler olduğu için ben de size Diyarbakırlı Türkmen'in isyanından kısa bir pasaj okuyacağım Sayın Bakanım.

Diyor ki:

"Yıkın On Gözlü Köprü'yü, Ben-u Sen'i,

Diyarbakır'da, nefret ettiğiniz Türkmenlere ait hiç bir şey kalmasın!

Akkoyunlu Hükümdarı özbeöz Diyarbakırlı Uzun Hasan'ı,

Yine Diyarbakırlı Karayülük Osman'ı zaten bilmiyorsunuz ama biliyorsanız da; kahramanlıklarını, Osmanlı'ya nasıl kök söktürdüklerini anlatmayın.

300 yüzyıl Orta Doğu'ya hükmettiklerini resmi tarih bize anlatmadı.

Aksine, Diyarbakır merkezli özbeöz Türkmen devleti olan Akkoyunlular resmî tarihe göre Osmanlı'yı arkadan vuran hain barbarlardı.

Her gün kadim şehirde onlarcasını gördüğümüz eserleri bırakan ve Diyarbakır'ı Başkent yapan Artuklular'ı hiç yaşamamış sayın.

Diyarbakır ile ilgili en kapsamlı tarihî araştırma olan 15'inci yüzyılda yaşamış İranlı tarihçi Ebubekir Tıhrani'ye ait Kitab-ı Diyarbekriyye'yi bulduğunuz yerde yakın çünkü o kitapta Diyarbakır'ın dağılımı taşını yurt edinen Bayındır Türkmenlerinden dolayı yüzyıllarca 'Bayındırıye' diye bilindiğini anlatır. Bu bilgi sizin için sakıncalıdır.

Yakın! Osmanlı kayıt defterlerini yakın çünkü aşiret aşiret, isim isim kayıtları vardır Diyarbakırlıların. Sizi şaşırtacaktır oradaki bilgiler, belki de kızdıracaktır.

Ulu Cami'nin, Anadolu coğrafyasının Orta Asya Türk mimarisine göre kiliseden camiye çevrilen ilk eseri olduğunu ancak sanat tarihçileri bilir, o nedenle tehlikeli bilgi değildir. Ama yine de sizin için tehlikeli ise orayı da yıkın.

Yedi Kardeş Burcu'nu mutlaka yakın çünkü orada öz Türkçe isimleri ile esere konu olan Diyarbakırlı yedi kardeşin ismi var, hem de taşta kazılı.

Kendini öz Türk zanneden bazı Batılı cahillerin dalga geçtiği, karaladığı Diyarbakır ağzını yasaklayın ki kimse konuşmasın. Çünkü tekmeye tepik, alkışa çepik, beze çapıt, merdivene gezemek, teyzeye dayze, amcaya ami, yiğit'e iğit, düğüne toy, tencereye kuşkana gibi Diyarbakır'a özgü en az beş bin yıllık binlerce bozulmamış kelime aslında Türkçe'nin bozulmuş hâli olan İstanbul ağzına göre milyon kat daha öz Türkçedir.

Hep şikâyet ettiğiniz sistem Kürtçe isimleri yasaklattı, siz de en az bin yıllık Türkçe isimleri yasaklayın Diyarbakır'da. Mesela değiştirin 'Karacadağ' ismini; Türkçedir, tehlikelidir. Değiştirin Bismil'in adını çünkü akrabaları hala Orta Asya Harzem'de yaşayan 'Basmıl Türkmenleri'nden alır ismini.

Her gün küfredin Çermikli Ziya Gökalp'e, Süleyman Nazif'e çünkü onlar sürgün pahasına emperyalizme karşı Diyarbakır duruşu sergilemişlerdi. Yok sayın Seyyid Nuh'u, klasik Türk musikisine yüzlerce eser vermiş Diyarbakırlıdır. Yok olmaya yüz tutmuş Türkçe'nin asli kaynaklarını tekrar kazandıran Diyarbakırlı Ali Emiri'ye de küfür basın. İhanet ile suçlayın Celal Güzelses'i, Cahit Sıtkı'yı, Orhan Asema'yı, Adnan Binyazar'ı, Özer Ozankaya'yı sizden farklı düşündükleri için.

Külliyen reddedin Diyarbakır'ın en azından bin yıllık tarihini, dost edinin elinden kan damlayan İngilizin, Fransızın sözüm ona size dost görünenlerini.

Sisteme haklı öfkenizi, tarihinize ihanet ile gösterin. Unutturun Diyarbakır'ı Diyarbakır yapan renklerinden dikkat buyurun Türk değil Türkmen'e ait ne varsa külliyen yok sayın.

Size göre Diyarbakır'da Kürtler, Zazalar, Süryaniler, Keldaniler, Ermeniler herkes yaşadı. Bir tek Türkmenler uğramadı bu kadim şehre burayı başkent yaparak dört devlet kurmalarına rağmen.

Bu devletleri kuran Artukoğulları, İnaloğulları, Nisanoğulları, Akkoyunlular, on binlerce çadırılık Türkmen aşiretleri buhar olup uçup gitti. O zaman soralım, 18'inci, 19'uncu yüzyılda yaşayan Ermeni ozanlar neden Diyarbakır ağzı ile Türkçe yazdı, Türkçe söyledi? Çocuğu olmayan ailelere neden bir Diyarbakırlı 'kör ocak' der tıpkı Divanı Lügati't Türk'te olduğu gibi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 100

Neden bir Diyarbakırlı kelime başına gelen 'y' sesini okumaz? Mesela 'yılan' değil 'ilan', 'yüksek' değil 'üksek', 'yıldız' değil 'ıldız' der tıpkı Kaşgarlı Mahmut gibi. Hatta mutlaka aranızda yapanlar olacaktır, bu satırların yazarı hemşehrimize küfredin, önemli değil o sizi önce tarihe ardından Allah'a havale edecektir." diye devam ediyor.

BAŞKAN – Evet.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Onun için, bugünkü Diyarbakır tiplemesine ben de bir katkıda bulunayım istedim. Ne kadar Şivan Perwer'le İbrahim Tatlıses'in düetinin üzerine tarihten bir kesit arkadaşlarıma sunmuştum geçen dönemde ama çok yeni arkadaşlarımız var, sizlerin de bilgisine sunmuş oldum kültür anlamında katkı olsun diye. Turizm kesimine gereklerini söylemişim. Bunun üzerine de fazla bir şey söylemeye gerek yok diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Evet, Sayın Çelebi, buyurun lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, sunumunuzda belirttiğiniz gibi kısa süreçte ülkemize yaptığınız katkılardan dolayı ben zatıalilerinize çok teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum.

Sayın Bakanım, "Kültür Bakanlığı" deyince akla tarih gelir. Tabii ki tarihin başladığı yer bizim için 1071 Sultan Alparslan'la başlar. Evet, sizleri ve değerli hazırunu 1071'e, yani biraz geriye götürmek istiyorum.

Büyük Selçuklu Devleti Sultan Alparslan ile Bizans İmparatoru Romen Diyojen kuvvetleri arasında 26 Ağustos 1071 tarihinde Doğu Anadolu'da Malazgirt Ovası'nda meydana gelen Malazgirt Muharebesi dinî, millî, siyasi, askerî neticeleri ve Türk İslam tarihinin en büyük zaferlerinden biri olması bakımından bizim açımızdan çok önemlidir. Sultan Alparslan ordusuyla birlikte Ahlat'tan hareketle Ahlat-Patnos üçgeninde bulunan Sarısu mevkinde gelmektedir. Burası şu anda özellikle Sarısu bölgesi dediğimiz Çaputlu köyü, Bağbaşı köyü, Köşeler köyü, Sarıdibek köyü, Aktepe köyü, Kazanbey köyü, Gençali köyü ve Özdemir köy sınırlarıyla müteşekkil olan bir bölgedir. Burayı neden arz etmek istiyorum zatıalilerinize: Burası Sultan Alparslan'ın özellikle Sarısu dediğimiz yerde kendi ordusunu konaklattığı ve bizim şu anda Patnos sınırları içerisinde bulunan Ahlat'la birlikte Süphan Dağı'nın eteklerinde bulunan bir yer. Dolayısıyla, kendi atlarını bu bölgede özellikle Romen Diyojen'e karşı sulayıp da tekrar savaşa sürdüğü bir yerdir burası. Ahlat-Malazgirt arasında bulunan Rahva Ovası'na gelip ordusunun su ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yörelerdeki dağlardan inen sularla beslenen bölgede karargâhını kurmuştur. Buradaki tepeleri de ele geçirerek ovaya hakim olup kontrolü altına aldıktan sonra Süphan Dağı'nın Malazgirt yönündeki kuzey eteklerinde bulunan Sultan ve Ziyaret tepelerine, Sultan Alparslan kendi karargâhını burada kurmasıyla birlikte buraya Sultan ve Ziyaret tepeleri ismi verilmiştir. Bu tepeler ve anılan yerler bugün Patnos'un sınırları içerisinde bulunmaktadır. Savaşın yapıldığı bölge gidilip görüldüğünde Sultan Alparslan'ın Malazgirt Ovası'na hakim vaziyette olan Sultan ve Ziyaret tepelerinin Sultan'ın genel karargâhının bulunduğu yerlerde olduğu tespit edilmiştir.

Yukarıda belirttiğim bölgeler o tarihte idari yönden Malazgirt sınırları içerisinde bulunmaktaydı ama şu anda Ağrı ilinin Patnos ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Tepelerin eteğinde kurulan Doğansu köyünün tarihi, hakkında yer alan bilgilere göre, köyün ismi "Sultanmut" yani "Siltamut" olup Malazgirt Savaşı sırasında Sultan Alparslan'ın kız kardeşinin savaş sırasında şehit edilmesi üzerine birinin çıkıp da "Sultan mev" yani sultanın kardeşi öldüğü anlamına gelmesinden dolayı bu köyün adının "Sultanmut" olarak kayıtlara geçtiği tarafımızca bilinmektedir. Görüldüğü üzere, Ağrı ilimizin Patnos ilçesinin Doğansu köyü, Selçukluların Anadolu'ya girişi tarihi olarak bilinen 1071 tarihinde yapılan Malazgirt Meydan Muharebesi'nde önemli bir yer tutmuştur. Sultan Alparslan, Doğansu köyünde, Gırıbudo Tepesi'nde beyaz elbiselerini giyerek, 2 rekat namaz kılarak savaşın komutunu vermiş olduğu bir yerdir. Bugün Patnos'un Doğansu köyünde, Gırıbudo Tepesi'nde Sultan Alparslan'ın savaş emrini verdiği yerde bulunan tarihî şehitlikler ve çevresini kültür değerleri arasına katabilmemiz için 30/10/2012 tarihinde sizin Bakanlığınıza vermiş olduğum bir dilekçe neticesinde mevcut yer birinci ve üçüncü derece arkeolojik sit alanı ilan edilmiş bulunmaktadır. Sit alanı ilan edilerek bölgemizin sahip olduğu tarihî bir değerlerin halkın kültürüne sunulması konusunda ve buraya bir kümbet ve diğer kalan kısmının da etrafının en azından çevrilerinde daha önce askerî alan olarak yani askerlerin atış yeri olarak kullanıldığından dolayı tabii ki o tarihte bulunan mezarlıkların birçoğunun tahrip edildiği... Ben de gittim, özellikle orayı gezdim. Dolayısıyla, bu bölgenin rehabilite edilmesi hususunda zatıalilerinize bu konuyla ilgili bir dosya da sunmak istiyorum.

En son, Ağrı Valiliğinin 15 Kasım 2013 tarihli bir yazısı ve Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesinin de buranın bir Selçuklu toprağı olduğunu, dolayısıyla Selçukluların 1071'de Alparslan'ın Patnos ve Doğansu köyleri arasında, bugünkü adıyla Gırıbudo Tepesi dediğimiz yerde... Ki bu bölge ovaya çok hâkim olan bir yer. Bunu bir dosya şeklinde zatıalilerinize arz edeceğim ve bunun içerisindeki bizim çizmiş olduğumuz projeye destek vermenizi ben özellikle istirham ediyorum.

Bununla birlikte, 2014 yılı bütçenizin hayırlı olmasını diler, saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çelebi.

Sayın Aslanoğlu, Sayın Demiröz'e şunu söyleyeceğim...

FERİT MEVLÛT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Demiröz de teşekkür edecek.

BAŞKAN – ...bir kere, Patnos, Ahlat'ı geçti, haberin olsun.

Sayın Baloğlu, buyurun lütfen.

MUSTAFA BALOĞLU (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, ben de hepinize hayırlı geceler diliyorum.

Sayın Bakanım, yıllardır hat sanatıyla amatör olarak uğraşan biri olarak, özellikle yazma eserler konusunda birkaç söz söylemek istiyorum. Geçmişte yazma eserlerin tozun, toprağın içinde olduğunu, çatı aralarında, bodrumlarda, nemli ortamlarda, sellerin, suların içerisinde olduğu dönemden... Geçtiğimiz yaz ayında zannediyorum, Süleymaniye'de yazma eserleri, yeni restorasyondan sonra açmış olduğunuz kütüphaneyi gördükten sonra ne kadar sevinçli olduğumu, ne

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 101

kadar gururlu olduğumu burada kelimelerle ifade edemem. Bunu özellikle belirtmek istiyorum ve bu konuda emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum.

Gerçekten yazma eserler, akıllara elçi, ilimlere hüccet ve medeniyetlere senet olarak her zaman bizim önümüzde durmuştur. Süleymaniye gibi, geçmişte birçok yazma eserin kaybolduğu, neyin nerede olduğu belli olmayan, araştırmacıların gelip aradığı bir eseri günlerce bulamadığı bir ortamdan şu anda birçok elektronik sistemle, âdeta bir tuşla istediği yazma esere ulaşabilen, bütün yazma eserlerin dijital ortama aktarıldığı, yangına karşı, bin derece sıcaklığa karşı yüz yirmi dakika dayanabilen o ortamı sağladığınız için gerçekten size ve Yazma Eserler Kurumu Başkanımıza çok teşekkür ediyorum.

Bununla ilgili, siz de çok iyi biliyorsunuz, Türkiye’de 3 tane bölge müdürlüğü var, Konya da bunlardan bir tanesi. Konya’da Yazma Eserler Bölge Müdürlüğümüz var ve şu anda onunla ilgili yeni bir bina yapma çalışmamız var. Şehrin dışında bir arsamız vardı. Belediyelerimizin sayesinde bunu şehrin en prestijli yerinde yani Konya Mevlânâ Türbesi’ne yakın, onun yanında, yine Mevlânâ Kültür Merkezinin yanında 10 bin metrekarelik bir alanı belediyemiz bize tahsis etti ve şu anda Bakanlığımızın programında hızlı bir şekilde proje çalışmaları, arsa devrinden sonra, devam ediyor. Gerçekten bu çok güzel bir hizmet, Konya Süleymaniye’yi yakalayabilecek bir seviyeye yazma eserlerde inşallah gelecek. Yine tabii ki Konya’da restorasyon da yapılıyor. Çok kısa bir süre önce Hacı Bektaş’ta bulunan hat levhalar Konya’da restore edilerek yerlerine iade edildi.

Tabii, biz sadece yazma eserler kütüphanesi değil, ayrıca Türkiye’nin en önemli hat müzesi olabilecek bir binaya da imza atmak istiyoruz. Bunun için de bir çalışma yapmak istiyoruz sizin desteğinizle. Bununla ilgili, Etnografya Müzesinde bulunan -tekke ve zaviyelerin kapatılmasıyla birlikte- yaklaşık 1.200’e yakın nadide hat levha var. Bunların da biz, Konya Yazma Eserler Bölge Müdürlüğü olarak, hem restorasyonuna hem de restorasyonundan sonra yeni binamızda bir hat müzesi olarak bunların sergilenmesine talibiz. Bunlarda zaten gerekli desteği sizlerden alıyoruz.

Ben bir kere daha özellikle bu yazma eserlere verilen destek için emeği geçen herkese çok çok teşekkür ediyorum.

Tabii, hat sanatı, Osmanlı döneminden sonra şu dönemde en itibarlı dönemini yaşıyor. Hat sanatında, daha doğrusu klasik sanatlarda, tezhip gibi, hat gibi sanatlarda bir icazet geleneği var ama tabii, bu itibarının hızlı yükselmesinden dolayı sağlıklı bir gelişme sağlanabilmesi için mutlaka Bakanlığımızın bu sanatı icra eden kişilerle ilgili bir düzenleme yapması ve bunun birtakım standartlara bağlanmasını gerekli kılıyor. Ben bu konuyla ilgili de bir çalışma yapacağımıza inanıyorum çünkü önemli bir konu. Tabii, hızlı yükselişlerde sanatçıların birtakım suistimalleri, özellikle bazı ülkelerden Türkiye’ye gelen sanatçıların bu sanat dalını suistimal etmesi gibi birtakım olumsuz şeyler de kulağımıza geliyor. Mutlaka bunun için Bakanlığımızın bu sanat dalına el atması lazım, birtakım disipline edici kararların ve yaptırımların alınması lazım.

Bunun dışında, yine Bakanlığımızın Konya’da birçok yatırımı var ama ben yedi yıl Belediye Başkanlığını yaptığım Akşehir’de bir sokak sağlıklaştırma projesi de başlatmıştım. Bu projenin ilk etabı 2005 ve 2007 yılında bitti ama maalesef aynı bizim tozlu raflardaki yazma eserlerimiz gibi ikinci ve üçüncü etap üç dört yıldır yapılamıyor. Bütün projeleri hazır, kurul tarafından onaylanmış ve Bakanlığımıza ulaştırılmış durumda. Eğer bu Akşehir’in... Çünkü sivil mimari örnekleri olarak Türkiye’nin gerçekten önder yerlerinden biri. Bugün hep Safranbolu evleri söylenir ama Safranbolu’nun çok çok üzerinde - Müzeler Genel Müdürlüğümüz bunu çok iyi bilirler- sivil mimari örneklerine sahip. Bunun da olmasının sebebi, geçmiş yıllarda müzede görev yapan müdürlerimizin çok hassas davranarak bu bölgenin yapısına, kat yüksekliklerine, yeni yapılaşmaya izin verilmemiş olması yani Kültür Bakanlığımızın, müzelerimizin doğru uygulamalarına örnek olabilecek bir yer. Bunlarla ilgili de ikinci ve üçüncü etap için sokak sağlıklaştırma projesine 2014 yılında destek verebilirseniz çok memnun oluruz.

Ben tekrar bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum, emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Baloğlu.

Sayın Çam, buyurun lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kamu kurumlarının çok değerli yöneticileri, saygıdeğer basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tiyatro sanatçımız Nejat Uygur’a Tanrı’dan rahmet, sevenlerin ailesine başsağlığı diliyorum.

Ayrıca, Sayın Bakan, sizin de ilk bütçeniz, size de yeni görevinizde başarılar diliyorum.

Görüşmelerini sürdürdüğümüz Kültür ve Turizm Bakanlığının kültür alanına ilişkin önce bir tespitle bulunmak isterim. AKP iktidarı denildiğinde, karşımızda sanata ve sanatçıya, kültürel alanlara ve bu alanların yarattığı özgürlük fikrine hiçbir şekilde dost olarak görülemeyecek bir Başbakan ve Hükümet var. Kurumlara, bireylere, tarihe, binalara varana kadar her şeyiyle kültür alanıyla mücadele etmek isteyen bu düşünce yapısıyla, destek vermek yerine hakaret etmeyi, yıkma, yok etme isteğini sıklıkla ifade eden bu ideolojik bakış açısı ile karşı karşıyayız. Tüm Türkiye’ye mal olmuş, uluslararası alanda saygınlığı, kariyeri olan sanatçılarımız, Gezi olaylarına destek verdikleri gerekçesiyle ve doğrudan AKP baskısıyla bedelini ödemeye devam ediyorlar. Sanatçıların işlerine, AKP etkisine açık her alanda son veriliyor. Gezi olaylarına destek iddiasıyla televizyon dizileri birer birer yayından kaldırılıyor, tiyatroların ödenekleri kesilerek nefes alma imkânları ortadan kaldırılıyor. Tiyatrolar da sokaklarda bulabildikleri her mekân ve zeminde sanat uğruna türlü yoksunlukla mücadele eden bu bir avuç değer reva görülen uygulama nedir? Karakollara düşüyorlar, itibarları yok edilmeye çalışılıyor. Sözcülerinizin Gezi olaylarının faiz lobisinden sonra en önemli sorumlusu olduğunu iddia ettiği bir tiyatro oyuncusuna yapılmak istenen karakter linç herkesin hafızasında. Olaylardan aylar önce sahneye konulma hazırlıkları başlamış bir oyunu, kendi kibrinin ve kininin esiri olarak yol açtığı krizin sebebi görmek sizlere makul gelebilir ama bizler makul kabul etmiyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 102

Devlet Tiyatrolarını performansa dayalı sisteme geçirmek ve özelleştirme niyetindedesiniz. Bunu söylüyorsunuz, hem de söylediğinizin akılla, mantıkla, ekonomi bilgisiyile açıklanabilir olup olmadığına bakmadan. Bu, Türkiye’de sanata darbe vurur, tiyatroyu ve onun beslendiği sinema, televizyon ve her tür sahne sanatını öldürür. Tiyatro sanatını, bundan böyle Başbakanlıkta kurulacak bir kurulun projelere destek vermesiyle Türkiye’de rekabete açacakmışsınız. Yani, Sayın Başbakanın onayladığı müsamereleri desteklemenin yeterli olduğu düşüncesini tepeden inme kabul ettireceksiniz. Bu, sanata vurulabilecek en büyük darbedir.

AKP’nin kültüre bakışı aslında iktidara geldiği ilk dönemde belli olmuş, Kültür Bakanlığı kendisiyle ilgisi olmayan turizm alanıyla birleştirilerek bir nevi işlevsizleştirilmiştir. AKP’nin kültür sanata bakışının diğer bir örneği ise İstanbul Atatürk Kültür Merkezini yıkma kararı ve bu alanda yaşanan olumsuzluklardır. Atatürk Kültür Merkezi önce yıkılmak istenmiş, karar büyük tepki yarattınca sözde onarılmak vaadiyle AKP eliyle 1 Haziran 2008 tarihinde kapatılmıştır. Kapatma kararıyla birlikte, AKM’de görev yapan tüm sanat kurumları, sanatçıları ve çalışanlarıyla birlikte âdeta sokağa bırakılmışlardır. Birçoğu ise mekân yokluğundan gezici kumpanyalara dönüştürülmüşlerdir. Türkiye’nin en büyük kentinin merkezinde bulunan AKM’de sergilenen kültür sanat etkinliklerini bir sezonda izleyen yaklaşık 1 milyon insan AKM’den de, sanattan da uzaklaştırılmıştır.

İstanbul AKM’den sonra, son dönemde dikkat çekmeye çalıştığım İzmir Atatürk Müzesi aynı akıbete benzemektedir. Acaba Adalet ve Kalkınma Partisi, isminde Atatürk olan tüm kurumları işlevsizleştirmenin yolunu böyle mi bulmuştur? Bilindiği üzere, İzmir Atatürk Müzesi de restorasyon gerekçesiyle iki yıldır kapalı tutulmaktadır. Proje aşamasının bu kadar uzun sürmesi ve bu süreçte müzenin kapalı tutulması bilinçli bir tercih olsa gerek. Müzede son durum nedir Sayın Bakan? Restorasyon ne zaman başlayacak? Müzeyi tekrar açacak mısınız?

2 Nisan 1948 yılında sanat üretimine başlayan ve bugüne kadar toplumun sanat hayatını yönlendirmiş sanat kurumları, sosyal hayata da eğitim yönüyle büyük bir katkı sağlamıştır. Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü 6 yerleşik operasında -Ankara, İstanbul, İzmir, Mersin, Antalya, Samsun- sanat üretimine tüm hızıyla devam ederken yaptığı turnelerle tüm yurt genelinde, tüm sanatseverlere ulaşmıştır. Bu kapsamda, bir kültürel hizmeti herhangi bir özel kuruluşun veya amatör bir topluluğun yapabilmesi mümkün değildir. Sanat kurumlarının planlandığı şekilde il kültür müdürlüklerine bağlanıp yasaları ve fiziki şartları ortadan kaldırması hâlinde, proje bazlı sanat üretimi mümkün değildir. Bu sanatların sürdürülebilirliği, çalışma devamlılığı ve yerleşik çalışma alanlarıyla mümkündür.

Dikkat çekilmesi gereken diğer bir konu ise altmış beş yılda oluşturduğumuz opera bale geleneği bu düzenlemelerle yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Nitelikli, kalitesi çok yüksek eserleri üreten ve bu üretimi çok uygun fiyatlarla götüren kurumlarımız açısından, basından aldığımız bilgilere göre Aralık döneminde torba yasa kapsamında sanat kurumları ile ilgili bir çalışma yürütüldüğü bilinmekte. Bu çalışma kimler tarafından yapılmaktadır? Bu çalışma yapılırken konuyla ilgili sanatçılar, sanatçı bürokratlar sürece dâhil edildi mi? TÜSAK adı verilen ve 11 kişiden oluşması planlanan sanat kurumları üst kurulu var mıdır? Sanat kurumlarının il kültür müdürlüklerine bağlanması durumu tasarı içerisinde var mıdır? Bölge operalarını kapatma ihtimali var mıdır? Yukarıda belirttiğim sorularımın bir tanesinin bile gerçek olma ihtimali var ise bu, altmış beş yılda büyük emekle oluşturulan ve yaşatılan bu kurumların yok olması demektir. Yapılacak hatalar geri dönülmesi mümkün olmayan durumlar yaratacağı ve bu enkazın toplanması, tekrar inşa edilmesi mümkün olmayacaktır.

Performans bilgileri bölümünde “Yapılan düzenlemelerle sosyal güvenceden yoksun durumdaki kültür ve sanat çalışanlarının sosyal güvenceye kavuşmaları sağlanmıştır.” belirlemesi yer almıştır. Sayın Bakan, bu durumda ya sizin bir yanışınız var ya da önemli hak mahrumiyetine uğradıkları iddiasında olan sanat ve kültür emekçilerinin çünkü sosyal güvenceden yoksun kültür ve sanat emekçilerinin sosyal güvenceye kavuşmaları bir yana, mevcut hak kayıpları emekçinin en büyük sorunlarındandır. Görevli personelin hakları arasında giderek açılan uçurum da işin cabasıdır. Uzun bir süredir mesleki sivil toplum örgütlerinin konuyla ilgili iyileştirme taleplerinin sürdürüldüğü bilinen bir olgudur. Turne ödeneklerini turnelerden sonra alabilen ya da hiç alamayan sanatçıların daha başka türlü olumsuzluklara rağmen görev yapmaya çalıştıkları açıktır. Sanat kurumlarında kadro sınavı açmayan Bakanlık, on yıllık konservatuvarlardan mezun sanatçıları “misafir sanatçı” adı altında günlük 40-50 TL yevmiyeye çalıştırmaktadır. Bu kişilerin 657 sayılı Kanun’un 4 ve 5’inci maddesi gereği kamu görevlisi mi yoksa işçi mi oldukları yani istihdamdaki hukuki statüleri sorulduğunda, Devlet Personel Başkanlığı ne kamu görevlisi ne de işçi olmadıklarını söyleyebilmektedir. On senelik sanat eğitimi almış sanatçılara bir kadro bile layık görülmemekte, bir anlamda, kamuda yasa dışı istihdam yapıldığı açıkça beyan edilmektedir.

Ülkemizde doğa ve tarih tahrifatı fazla söze gerek bırakmayacak kadar açıktır. Kendinize misyon edindiğiniz “Ülkemizin doğal, kültürel ve tarihî değerlerini ortaya çıkarmak, korumak, geliştirmek, gelecek nesillere aktarmak ve toplumsal bilincin oluşmasında bilgiye ulaşımı kolaylaştırmak, turizmi çeşitlendirmek, pazarlamak, teşvik etmek, denetlemek; dinamik kültür ve turizm politikaları ile ülkemizin dünya turizminde alacağı payı artırmak ve Türk kültürünü dünyaya tanıtmak” ifadeleri hiç de inandırıcı görülmemektedir. Gerek doğal gerekse tarihî mirasımızın koruma ve yenileme çalışmaları Bakanlığınız döneminde geçer not alamamaktadır. Sizin büyük ölçüde seyirci rolünü üstlendiğiniz ancak diğer bakanlıklar aracılığıyla gerçekleştirilen doğa ve tarih talanı büyük oranlara ulaşmıştır. Mıncır, granit ve taş ocakları ve balık çiftlikleriyle ilgili verilen izinlerle yapılan doğa tahrifatı sonuçta tarihî dokuyu da yok etmeye başlamıştır. Çeşitli şehircilik uygulamaları de benzer etkiler göstermeye başlamış, şehircilik adına yapılan icraatlar önce doğayı, sonra tarihî mirasımızı tehdit eder hâle gelmiştir. Bunların en başında da Çanakkale Kaz Dağlarından sonra İzmir Karaburun Yarımadası’dır. Karaburun Yarımadası’nda özellikle taş ocaklarına, mıncır, granit ocaklarına ve mermer ocaklarına verilen ruhsatlarla, balık çiftliklerine verilen ruhsatlarla, özellikle Karaburun Yarımadası’nda, Karareis’te, Gerence’de, Badembükü’nde balık çiftlikleri büyük bir kirlilik yaratmaktadır ve turizmi de bu nedenle ortadan kaldırmaktadır. Bu bölgenin mutlaka koruma altına alınması gerekmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 103

Hükümetinizin, Bakanlığınızın tamamına ayırdığı bütçe ortadayken bağlı kuruluşlarınızın bütçelerinden söz etmek de bir hayli anlamsızlaşmaktadır. TOMA'lara, Akreplere bütçe ayırmakta hiçbir fedakârlıktan kaçınmayan Hükümetiniz, müzelerle, opera ve baleye ve tiyatroya ise, onları özelleştirerek, neredeyse bütçe ayırmama eğilimindedir. Bakanlığınızın müzelerde, kütüphanelerde eski eser restorasyonu ve konservasyonunda bulunan birçok biriminde yok hükmündeki bütçelerle elbette yapılması gereken asgari hizmetin de çok altındadır.

Bu nedenle Bakanlığın ve ilgili kurumların bütçelerini yeterli bulmadığımı belirtiyor, bütçenizin, 2014 yılının hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Saygılarımla.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Önder, hoş geldiniz.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Hoş bulduk.

BAŞKAN – Hayrola?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hangi şapkanla geldin buraya? İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkan adaylığıyla mı yoksa milletvekili şapkanla mı yoksa sanatçı şapkanla mı?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Rahmetli Erbakan gibi iki partiyi de yakalamışım, kadayıfın altı kızardı mı, kızarmadı mı...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Belediye başkan adaylığı şapkanla mı geldin buraya?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) - Hayır efendim -sayarsanız- ben de bir sanatçı kimliğiyle...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – He, sanatçı, tamam, alkışlarım o zaman.

BAŞKAN – Evet, Sayın Arslan buyurun lütfen.

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli hazırım; ben de 2014 yılı bütçenizin hayırlı olması temennisiyle herkesi saygıyla selamlıyorum.

Bakanlıkla ilgili biraz daha uzun bir konuşma öngörmüştüm ancak bu akşam bu saatlere kalmış olması hasebiyle sadece Kars'tan örnek vererek birkaç ifade sunmak istiyorum.

Birincisi, Sayın Çelebi 1071'den bahsetti ancak ondan önce 1064'te Sultan Alparslan'ın Kars'ta özellikle Ani Örenyeri'nde, Anadolu coğrafyasında ilk camiye yaptırdığını -Manuçehr'i- ve bununla birlikte Selçukluların Kars'ta ilk kaleyi yaptıklarını ifade ederek, Kars'ın gerek inanç gerek kültür turizmi anlamında birçok değere sahip olduğunu ve bugün özellikle Sarıkamış'ta kış turizminin de buna paralel olarak geliştirilmesi gerektiğini ifade edeyim.

Bizim Kars'ta "Tahdüzü" dediğimiz alanda tarihî yapıların tekrar restore edilmesi, sokak sağlıklılaştırılması gibi birçok proje var. Ani Örenyeri'ndeki kazılar da dâhil olmak üzere, Bakanlığınız, bizim gerek Kars merkezde gerek Ani'de gerek Sarıkamış'ta bu tarihî değerlerimizin gün yüzüne çıkarılması, bunların aynı zamanda turizme kazandırılması, buna paralel olarak gelen insanların kış turizmi anlamında da Sarıkamış'tan veya bölgemizden yararlanması konusunda birçok projeye destek veriyor ve vermeye devam ediyor.

Ben bu cümleden hareketle, gerek sizlere gerek Bakanlığın her kademesindeki çalışma arkadaşlarınıza özellikle teşekkür etmek istiyorum. Biliyorum ki, Kars, tarım ve hayvancılık bölgesi olmakla birlikte sahip olduğu bu değerleri sizin Bakanlığınız sayesinde biraz daha gün yüzüne çıkararak bundan da yararlanan şehir hâline gelecektir diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Sayı Önder, konuşmak ister misiniz?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Yok, zaten seçmene selam kabilinden Adıyaman'ı söyleyeceğim, Sayın Bakan yapmayacak da daha niye kendimizi şey edelim, 5 tane vekilleri var, onlar söylesin.

BAŞKAN – Peki efendim, teşekkür ediyoruz.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ben, sadece izlemek için geldim.

Teşekkür ediyorum ayrıca, sağ olun.

BAŞKAN – Hoş geldiniz diyoruz tekrar.

Adaylığınız da hayırlı olsun.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Aday adayı oldum.

BAŞKAN – Aday adaylığınız, evet.

Evet, Sayın Aslanoğlu, buyurunuz lütfen.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ama satışma olursa, bak...

BAŞKAN – Şimdi, şöyle bir şey oldu: "Kravatı yok." dediler, varsın olsun, otursun orada, ne olacak dedim?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kim dedi ya?

BAŞKAN – Birileri dedi.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – İç Tüzük'te komisyon için böyle bir zorunluluk yok.

BAŞKAN – Yok.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Biz de iyi kötü onu tahsil ettik.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Aslanoğlu.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ben bütün İçişleri Komisyonu toplantılarına kravatsız katıldım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Biz öyle bir şey söylemedik ya.

BAŞKAN – Öyle bir şey söylemedi Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Senin buraya gelmen bizim için bir şereftir.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Eyvallah.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 104

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sen, her ne kadar kadayfın altını da getirsen üstünü de getirsen o kadayfı yiyemezsin sen de...

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Gaybı Allah bilir, hele bakalım ne olacak?

BAŞKAN – Buyurunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, çok değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcım, Kültür ve Turizm Bakanlığının çok değerli bürokratları, değerli basın; hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım, geçen yıl da aynı şey oldu, yine üvey evlat muamelesi görüyorsunuz. Bütçeniz geçen yıl da çok yetersizdi, geçen yıl da Sayın Bakana burada hakikaten hepimiz, tüm Komisyon üyeleri bu bütçeye çok üzüldüğümüzü, bu bütçeyle Kültür ve Turizm Bakanlığının başarıya ulaşamayacağını belirtmiştik. Daha sonra, tüm milletvekili arkadaşlarım burada bir önerge verip artıralım dedik, sonra da Maliye Bakanlığı bütçesinde bu önergeyi biz hazırlarken -iktidarı, muhalefeti tüm arkadaşlarım imzalayacaktı- Sayın Maliye Bakanı “Bu önergeyi vermeyin, ben yıl içinde ödenek aktarırım.” dedi, biz de önergeyi vermedik, doğru mu Başkanım? Ama şimdi görüyorum ki, bu yıl da aynı şekilde yine çok küçük bir bütçeyle gelinmiş. Yani, Hükümetin gücü, Bakanlar Kurulunun gücü acaba...

BAŞKAN – Yalnız, Sayın Aslanoğlu -orada yanlış anlaşılma olmasın- şunu ifade edeyim: Yıl içerisinde bir destek verildi, onu biliyorum, yani çok fazla olmayabilir ama herhâlde 30 milyon lira civarında bir ilave destek sağlandı.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani, bu sene de yine... Bu iş 30 milyonlarla, 40 milyonlarla olacak iş değil Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, şimdi, bu Bakanlık üretiyor. Ben, geçen, Ekonomi Bakanlığı bütçesinde de söyledim, Türkiye'nin geleceği insanların mutlu olmasının tek yolunun yani millî gelir artışının ancak ihracattan geçtiğine inanan kişiyim. Türkiye'de, ihracatın belli rakamlara gelmesi tüm sektörleri harekete geçirir ve Türkiye'de istihdamı da, Türkiye'de her şeyi de çözecek en iyi çözüm yollarından biri olduğuna inanıyorum.

Yine, aynı şekilde turizmin -aynı ihracatta konuştuğum gibi- Türkiye'nin en önemli gelir kaynaklarını... Turizm sektörü, Gaziantep'te yazma oyalayan kadınımdan tutun, bilmem Şanlıurfa'daki veya bilmem neredeki insanlara kadar bir zincir. Yani paranın, turizm gelirinin çok kılcıl damarlara gittiği bir sektördür turizm. Yani, bir yerde kalmıyor, ülkenin her tarafına giren bir gelir. Yani, Isparta'daki halıcıdan tut herkese kadar, toplumun her kesiminde gelir paylaşımına çok büyük katkı veren bir sektör. Bu açıdan bu sektörü hepimiz desteklemek zorundayız. Kültüre geleceğim biraz sonra.

O açıdan, yani, burada “Tavuk mu yumurtadan yumurta mı tavuktan?” Ama siz, eğer, bu turizm bütçesini -özellikle kültürden şu anda bahsetmiyorum- belirli bir yere getirmezseniz... Yani “Dünyada 6'ncı büyük ülke olduk.” diyoruz ama bu ülkenin potansiyeli var. Ne olursunuz gelin cuma günü hep birlikte -eğer Sayın Bakanım izin verirse, isterse- yine aynı fevranı aynı şekilde Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesinin artırılması yönünde hep birlikte hareket edelim. Biz buna hazırız ülke için ülkeye çok büyük katkı veren bir bakanlık olduğu için. Bir kere bunları kısaca özetleyeyim.

Sayın Bakan, tabii, bu, sadece sizin bütçenizin artırılması değil, örneğin bunun belli şeylerinin de oluşması lazım. Örneğin, arkadaşlarım bir iki tanesi söyledi, bir sağlık turizmi. Yani, örneğin, Amerika'da veya bazı ülkelerde ülkenin çok önemli gelirleri sağlık turizminden, üniversite öğreniminden tutun... Tabii, Türkiye'de bunların altyapısının olmasını rağmen... Ama bu konuda emek vermek lazım. En başta, Türkiye'de -yani, her zaman söylüyorum, on bir yıldır söylüyorum- bu toplumun önemli bir kısmının lisan bilmesiyle bazı şeyleri daha kolay aşacağız. Bu açıdan, sadece, kaynak vermeye olmaz, diğer altyapıların da oluşması gerekiyor.

Sayın Bakan, tabii, birkaç kelime arkadaşlarım etti, birkaç kelime de... Örneğin, Eskişehir Milletvekilim Süheyl Batum bir mektup verdi devlet tiyatrolarıyla ilgili. Lütfen, bugün, burada, ben, bu mektubu size takdim edeceğim. Özellikle, devlet tiyatrolarında çalışan herkesin yüreğinde “Kapandık mı, kapanacağız mı, gidiyoruz mu, gitmiyor muyuz?” Bir kere bu korkuyu atın Sayın Bakanım, yüreğinde korku olan hiç kimse başarılı olamaz. Bunlar sanatçı, hassastır. Sanatçılar hassastır, değil mi?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – O, bir hurafe. (Gülüşmeler)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Laf attım sana.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ben de satışmadan söz istiyorum Başkanım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Laf attım.

Şimdi, onun için, kurumun başarısı için, kurumdaki insanların geleceği için, mutlaka bu açıklamayı sizden duymak isteriz.

Bir arkadaşım şu mektubu Sayın Bakanıma verirse...

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ben vereyim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yok, hayır.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Vallahi ver.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Vallahi vermem.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Allah aşkına, bakayım hele ne yazmış Süheyl Batum?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Şimdi, yine, Sayın Bakan, çok arkadaşım gündeme getirdiği için özeti orada. Bu konuda bir net açıklamanızı bekliyor herkes.

Şimdi, âdettir hangi bakanlığın bütçesi görüşülecekse, ben hiç böyle şeye önem vermem yani, kişiliklere saldırmazlar, bilmem ne yaparlar, bilmem... Hayır, hayır. Biz, belgesiz, bilgisiz burada konuşmayız Sayın Bakan.

Kütüphanelerle ilgili, özellikle belediyelere devredilen kütüphanelerin çoğunun kapandığını... Böyle iddialar var. Ne derece doğru bilmiyorum -bilmediğim için- ama bana gelen bu bilgiyi de sizinle paylaşmak zorundayım. Yine, dört aydır, kitapların raflara konulmadığını kütüphanelerde... Yine, Millî Kütüphanede neler olup neler bittiğini bize bir açıklarsanız, burada sorunlar varmış, dertler varmış ama ben bilmiyorum, açık söylüyorum. Böyle bir iddia var yani bunu benim bir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 105

iddiam olarak değil ama bilmek de isteriz. Ama, iyi şeyler yapılıyorsa teşekkür ederiz. Bu açıdan, bu bilgileri de size sunayım.

Yine, Sayın Bakanım, ben Edirne milletvekili değilim ama bir Selimiye bu ülkenin hakikaten çok önemli, yani Türkiye'nin de, Edirne'nin de artık bir sembolü. Her ne hikmetse, Kültür ve Tabiat Varlıkları mı veya Bakanlığınız mı Selimiye'deki çevre düzenlemesine izin vermiyormuş. Yani, sizin onaylayacağınız, Bakanlığınızın onaylayacağı, tamamen sizin öngörünüz neyse bu şekilde bir çevre düzenlemesi yapmak istenmesine rağmen, ama birileri buna izin vermiyormuş. Yani, Selimiye hepimizin bir eseridir. Bu açıdan önemli bir turizm kentimizdir Edirne. Yani, Selimiye Camii çevre düzenlemesinin, nasıl öngörünüz varsa o şekilde yapılması yolunda... Ama, yıllardır, bu konuda Bakanlığınız izin vermiyormuş. Bunu da bir kere arz edeyim ve hakikaten elzem, oraya gelen insanlara daha güzel bir çevre, daha temiz bir çevre sunmak hepimizin gururu olur. Bir kez daha, bu sorunu nasıl açarız, size ve Bakanlığınıza sormak istiyorum.

BAŞKAN – Tamamlıyor muyuz efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, özellikle...

Birazcık daha, bir iki dakika daha.

BAŞKAN – Tamam.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) - Şimdi, ben, Sayın Başkan şimdi "evet" deyince biliyor ki ben anında bırakırım.

BAŞKAN – Onun için kalemimi vurdum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Anında bırakırım "evet" derse. Mobbing uyguluyor Sayın Önder.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Ben gerekeni söyleyeceğim, sizden sonra söz istedim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Tamam.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu'na değil mi?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Yok, Divana.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Şimdi, Sayın Bakanım, ben tabii on bir yıldır buradayım.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Sayma, bereketi kaçır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu ülkede devletin devamlılığı esastır. Ben kaç bakan gördüm Kültür ve Turizmde? Erkan Mumcu Bey.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Onu sayma!

VEDAT DEMİRÖZ (Bitlis) – Atilla Koç.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Aydın milletvekilimiz Atilla Koç Bey, değil mi? 4'üncü Bakansınız galiba değil mi efendim?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Hüseyin Çelik.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ha, Hüseyin Çelik, 5'inci bakan Sayın Bakanım, aynı Millî Eğitimde de 5 tane gelmiş, gitmiş. Bir tane Ulaştırma kalmış tek.

Şimdi, sözler benim için devletimin sözüdür. Falanca bakan vermiş, falanca bakanım vermiş; hep, ben buna inanmak isterim ve eğer bir gün bundan cayıldığını görürsem de o zaman devletin devamlılığı yönünde de çok büyük kuşkularım olur. Ben size okuyayım dilerseniz.

BAŞKAN – Yok, okuma, özetleyin.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bir önceki bütçe görüşmelerinin tutanakları Sayın Bakanım. Dilerseniz... Ama verdiğiniz, Bakanlığınızın verdiği sözler tutulmadı. Burada teyit etmişim. Aynen böyle: "Sayın Bakanım, tamam mı?" Aynen -vereceğim şimdi size- ifadesi: "Mutabıkız." Ne demek Sayın Bakanım mutabıkız?

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Kabine kendi içinde mutabıktır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Evet, şimdi, iki yere ödenek istemiştik. "Şerefle" dedi. Biri bir kültür... Yarısını biz yapacaktık yarısını Bakanlığınız. Yine, ikinci yerin de... Küçük paralar bunlar, büyük paralar değil, biri 500 milyon, biri 250 milyon Sayın Bakanım ama ben.

BAŞKAN – 500 bin de, diğeri 250 bin lira.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – 500 bin lira, pardon, diğeri 250 bin lira. Eğer, benim Bakanlığımın sözünden caydığını görürsem kahrolurum. Ben, sizin kişiliğinizin de daha önce verilen sözlerin yerine geleceği yönünde devamlılığı olacağına inanıyorum. Bu tutanakları biraz sonra dilerseniz göstereyim. Biri, Sayın Önder, Arguvan, Arguvan'ı bilirsin, şeyi bilirsin. Bu açıdan, bir kez daha, biraz sonra, Sayın Bakan Yardımcım ve müsteşarım...

VAHAP SEÇER (Mersin) – Evet...

BAŞKAN – Evet.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Kime dersiniz...

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Yahu, devlete minnet etme!

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Gördün mü?

BAŞKAN – Ama Sayın Seçer söyledi bana.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, konuşmam.

VAHAP SEÇER (Mersin) – Ben bir şey demedim.

BAŞKAN – Sayın Seçer söyledi.

Sayın Önder, siz o tutanakları bir aktarın.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Çağırın şu kavası!

BAŞKAN – Sayın Önder, herhâlde bize satışmanız olacak.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – İzin verirsiniz... Satışma değil de.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 106

BAŞKAN – Yalnız, bana sataşmanız olmadan önce şunu ifade edeyim: Normalde bizim, Divan olarak...

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Bana burada korsan eylem yaptırtmayın. Bak, bize söz verin, konuşup gideceğiz.

BAŞKAN – Elbette söz vereceğim. Ben siz söz istemeden, “Konuşmak ister misiniz?” dedim.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Eyvallah, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Normalde, arkadaşlar da biliyor, ben o kuralı uygulamıyorum, iki saat içerisinde başvuru yapılması gerekiyor, hiçbir zaman da uygulamadım.

Buyurun Sayın Önder.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – En az Mevlüt Aslanoğlu ağabeyimiz kadar hikmetli konuşacağımdan emin olabilirsiniz.

Şimdi, öncelikle teşekkür ediyorum, katıldığımız bütün toplantılarda bu demokratik yaklaşımınız hissediliyor.

“Sanatçı hassas olur.” diye Sayın Aslanoğlu bir tarif yaptı. Ben de şakayla karışık, “O bir hurafedir.” dedim.

Aslında, hayat üç şekilde kavranır. Biri günlük hayat kodlarıyla, biri bilimle, bir diğeri de sanatlardır. Bu “günlük hayat” dediğimiz alanın içine giren, ümmi, hikmetli insanlar vardır. Sanatla, küçük sanatsal dokunuşlarla dünyayı açıklayan ya da bir irfan boyutu katan insanlar vardır. Bilim de hepimizin malumu.

Şimdi, ben burada özellikle geldim, meslektaşlarımın, sinemacıların bir sorununu dile getirmek üzere. Öncelikle, sinema hakkında çok kısa bir şey arz edip devam etmek istiyorum. Sinemasal üretimlerin bir kısmı gişeyi hedefler ama sinema kendi başına bir sanattır. Bundan elbette gişeyi hedefleyen üretimler yapılır, yapılmalıdır, sektörün devamlılığı için de elzemdir fakat bu sinema dimağını oluşturan, çoğunlukla, küçümsenerek anılan “sanat filmleri” denip, biraz böyle müstehzi bir yaklaşımla anılan filmlerdir. Bunlar sinemanın o sanatsal boyutunu, her yeni üretimleriyle yeni bir katman daha katarlar, derinleştirirler. Ülkemizde de sinemaya bir destek sağlanmaktadır. Bu destek de devletin, zannedildiği gibi, devletin kesesinden bahşedilen bir şey değildir. Bunun önemli bir kısmı, gişelerde bizim seyirci olarak ödediğimiz biletlerden yapılan kesintilerden oluşan bir fonlama sistemiyle desteklenir bu destek. Niye bu destek var? Çünkü bu deneysel çalışmalar gişe ve diğer filmler kadar karşılık bulamayacağı için, ama bu sanatın da gelişmesi gerektiği için, yine sinema seyircisinin kendi üzerinden yaratılan bir şeydir, bir değer akışıdır. Bizim bu konudaki eski karnemiz oldukça kırık, giderek iyileştirilmeye dönük bir yönü var. Batı'nın buna katkısı çok daha büyük. Bizim de bu anlamda eskisiyle kıyaslanmayacak bir destek politikamız var ve demokratik bir işleyişle bu destek kararlaştırılır çünkü meslek birliği temsilcilerini gönderir, Hükûmetin de temsilcisi vardır ama genellikle bu meslek birliklerinin temsilcileri bu desteğe karar verirler. Hükûmetin ya da hükûmetlerin etki alanından çıkarılmış ve hâlen o etki alanının uzağında tutulan, korumamız gereken, örnek olması gereken bir destek ve uygulama şeklidir.

Burada, sayı olarak 10'un üstünde genç sinemacı... Bu desteğe de genellikle genç sinemacıların ihtiyacı vardır çünkü daha rüşünü ispat etmemiştir, bir yapımcıyı ikna edemez ama sanattan anlayan meslek birliği temsilcileri bu sinema yolculuğuna, bir ilk destek, bir başlama desteği verilmesine karar verirler. Adını şu an anamayacağımız birçok sinemacı bu destekle ülkemizi sinema sanatında uluslararası alanda yüz akı bir şekilde temsil etmişlerdir.

Şimdi, Sayın Bakanın da bilgisi var, ilgili arkadaşlarımızın da bilgisi var, fazla teferruatla gecenin bu vaktinde kafanızı karıştırmayayım, karşılıksız olarak verilen bu desteğin o karşılıksızlığının yerine gelebilmesi için bir sinema salonunda vizyona girmiş olma şartı da aranan diğer birkaç şarttan birisidir. İşin burasında büyük bir sıkıntı var ve bir toplumsal yaramız, o da şu: Bu ülkeye Batı'nın o kültür kodları ya da kültür emperyalizmi dediğimiz önce sinema filmleri ithalatıyla musallat olmaya başladı. Bu o kadar önemliydi ki, baba Bush, Özal'a randevu vermedi bu yüzden yani çok tarihsel bir şeydir. Bir Türk filmi kotası vardı bu yabancı filmlerin aleyhine, yerli filmi özendirmek için konulan. Baba Bush Özal'a bu kotayı kaldırtmadan randevu vermedi. Amerika için bu kadar önemli bir şeydir, sinema yalnız sinema değildir orada. Bunun önemini bilmeniz için arz ettim.

Şimdi, Amerika bu şekilde bu sahaya giremedi, kendine bir koruma alanı sağlayamadı. Dünya standartlarında kendi filmi seyretme oranı açısından da yüz akı bir yerdedir Türkiye, yabancı filmlerle kıyasladığımızda. Bununla giremediği bu ülkeye çok enteresan bir tekelleşme yöntemiyle girdi, sinema salonları ve dağıtım zincirlerini tekeline alarak. Bunda bizim değişik çalışmalarımız oldu. Bu antitröst ve bu tekel oluşturma meselesinde devletimizde bu logaritmayı çözecek, bu konuda bir içtihat yaratacak yani bu, tekelleşmeye girer mi girmez mi meselesinde bir hüküm inşa edecek bir yapılanma bir türlü gerçekleşemedi. Giderek bu, zevzek filmlerin lehine, derinliksiz filmlerin lehine, bu sanatsal yönü ağır olan filmlerin aleyhine de değil imhasına ve yok olmasına dönük bir trend izliyor. Bu insanlar filmlerini gösterecek sinema salonu bulamıyorlar. Gerekçeleri de “Bu gişe yapmaz.” Oysa Batı'da Euroimage zincirlerinde bunu göstermekle zorunlu sinemalar vardır. Burada Sinematek ya da Kültür Bakanlığı bünyesinde kurulacak salonlar ya da belediyelerin salonları bu işe teşvik edilebilir. Bu da yok. 10'ün üzerinde genç sinemacı arkadaşımız eşini dostunu kefil etmiş bu desteği alabilmek için, annesinin, babasının evini ipotek etmiş, aralarında çok usta sinemacılarımızın çocuklarının da olduğu, öğrencilerinin olduğu ve uluslararası arenada birçoğu yüzümüzü ağartmış filmler, bu cari “Bir salonda gösterilmemiş olmak...” Mesela festivalde gösterilmiş, bu, Kültür Bakanlığı tarafından bir gösterim olarak mütalaa edilmiyor. Zamanında evrakını teslim edememiş, sinemacı bilmez bu işleri, şekil şartlarını yerine getirememiş şimdi, 10'ün üzerinde genç sinemacı arkadaşımız, ailesiyle, ona inanla, ki, karşılıksız destek, ona rağmen, sefil olmuş durumdadır.

BAŞKAN – Sayın Önder, tamamlar mısınız.

SIRRI SÜREYYA ÖNDER (İstanbul) – Hemen bağlıyorum.

Daha çok işin bir de şu yönü var: Kültür Bakanlığının temel yaklaşımı “Bizden çıktı, Maliye Bakanlığına gitti.” şeklinde. Burada, pek de hayırla yâd edilmeyecek bu davranış için bütün siyasal partili vekil arkadaşlarımı, Sayın Bakanı,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 107

değerli bürokrat arkadaşlarımızı bu soruna -giderek büyüyen bir yara hâlini alıyor- bir çözüm bulunması için bir farkındalığın oluşması için bunu dile getirdim.

Sabrınız içi teşekkür ederim.

Umarım, yerini bulur.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Buyurun Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, aynı şekilde güzel sanatlar, Türk halk ve Türk sanat müziği toplulukları var. Hakikaten siz de belirttiniz yaklaşık bin küsur tane konser vermişler yurt dışında. Bu arkadaşlarımız da geleceği konusunda bazen kuşkular duyuyorlar. Sizin ağzınızdan, herkesin görevini en iyi yapması için, huzurla yapması için... Çünkü bir ara, biliyorsunuz, TRT kapatmaya çalıştı, sonra geri döndü. Özellikle yine sizin Bakanlığınızdan da hep birtakım şayialar çıktı. Özellikle bu arkadaşlarımıza da bir mesaj vermenizi hassaten rica ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, böylece görüşmelerimiz tamamlanmıştır.

Soru sormak isteyen arkadaşımız var mı?

Sayın Boğa, buyurunuz.

Yalnız, doğrudan soruları alalım lütfen. Beş dakika süre veriyorum.

SORULAR VE CEVAPLAR

ALİ BOĞA (Muğla) – Sayın Bakanım, öncelikle sesim için özür dilerim.

Benim Bakanlığınıza iletilmek üzere 2 tane önemli sorum var.

Biliyorsunuz, yıllardır 2/B'yi hayal etti 2/B alanında yaşayan insanlarımız ama Bakanlığımızın tasarrufuyla Milas ilçesinde tam 6 tane köy, 3'ü fesleğen kültür turizm alanı gerekçesiyle, diğer 3'ü de "İleride değerlendirilebilir." gerekçesiyle 2/B satışı durdurulmuştur. 625 adet taşınmaz... Bunlara bir çözüm istihdam ediyoruz Sayın Bakanım. Elimde bir dosya dolusu vatandaşlarımızdan gelmiş dilekçe var.

Diğeri, Fethiye'de de Seydikemer ilçesine bağlı yine 9 tane köyün, Seki Eren Dağı Turizm Merkezi alanına giriyor diye köylerin imarına müdahale edilmiş durumda. Bu köy muhtarlarının münferit ve toplu olarak müracaatları var. Müsteşarımız bunu biliyor. Defalarca da Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğüne arz ettik. Bu sorun da maalesef çözülemedi. Burada yardımınızı istihdam ediyorum Sayın Bakanım.

Son olarak da sizden taleplerimiz var. 1913 yılında, Muğla, Aydın Sancağı'dan ayrılarak il olmuş, il olma yolunda bir adım altmış daha doğrusu. Bazı arkadaşlar "İl olmadı." diyor da önemli değil, biz bu sayede yeni yatırımlar kazandırmak istiyoruz. Yüzüncü yıla giderken Muğla'nın il oluşu, biz 100 tane proje dillendirdik, bunların 14 tanesi Bakanlığınızı ilgilendiriyor Sayın Bakan.

Şöylece: Muğla Kent Müzesi, Uluslararası Arkeoloji Platformu, Turizm Yazarları Çalıştayı, Green Sinema Günleri, Fethiye Arkeoloji Müzesi, Milas Hanedan Mezarı Arkeopark, Antik Muğla Projesi, Uluslararası Turizm Kongresi, Karaköy Projesi, Dünyanın En Güzel Koyları Projesi, uluslararası yelken yarışları, Kite-surf Yelken Şampiyonası, Eurovilo Bisiklet Yolları ve su altı fotoğrafçılık yarışması konusunda da ilgili arkadaşlarla çalışarak biz çalışacağız. Siz bir arkadaşımızı görevlendirirseniz, bu konuda da yardımınızı istiyorum Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Şahin...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, özellikle konuşmamı yapmadım ki, bir iki sorum vardı.

BAŞKAN – Evet, doğrudan soruları alalım lütfen.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) - Özellikle Malatya'mızla alakalı Romalılardan kalma bizim surlarımız var, bunların yanılmıyorsa 200 metre civarında onarımları yapıldı valilik imkânlarıyla.

BAŞKAN - Malatya'yı kastediyor efendim.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) - Malatya'yla ilgili evet.

Hem büyükşehir olmamız hasebiyle metropol ilçelerimizden birisi olduğu, oranın sokak çalışmalarıyla beraber sağlıklılaştırılmasıyla alakalı da desteklerini özellikle istihdam ediyorum.

Ayrıca, Malatya'mızda, şu anda gerçekten açık hava müzesine dönüşen Malatya'mızın hem Aslantepesi olsun hem Battalgazi olsun diğer ilçelerimizde olan bu değerlerin teşhir edilmesi noktasında müzelerimizin yeterli olmadığını ve bir de kütüphanemiz de yeterli ve sağlıklı değil. Bunlar noktasında yeni yerler bulmamıza rağmen 2014 programına eğer alınırsa gerçekten Malatya'mız için önümüzdeki süreye ciddi bir katkı sağlamış olacağız.

Ayrıca, daha önce biliyorsunuz, belki davet edilmişsiniz, arkadaşlarımız bekliyorlardı, geleceğinizi ümit ediyorlardı, yapılan Malatya Uluslararası Film Festivali'ne gelemediniz ama bizim özellikle Anadolu kitap fuarlarımız var, bunun üçüncüsünü yapacağız, gençlerimizin kitapla buluşmasına... Ve okuma oranının Malatya'da çok yüksek olduğunu zaten çok iyi biliyoruz. Özellikle 28 Nisan ve 2 Mayıs tarihleri arasında sizleri davet ediyoruz. Eğer, şey yaptırabilirseniz gerçekten Malatya'mıza ciddi bir katkı sunmuş olacaksınız.

Teşekkür ediyorum, hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Zozani...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 108

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, konuşmam içerisinde değinmiştim ama sanırım tam anlaşılamadı, Hakkâri Kalesi'nin meselesini tekrar sormak istiyorum. 12 Eylül askerî darbesinden bu yana askerler hiç ihtiyaç olmadığı hâlde kentten mahrum etmişler burayı...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Mir Kalesi...

ADİL ZOZANİ (Hakkâri) – Evet, Mir Kalesi'nden bahsediyorum.

Bunu seneye kadar çözmezseniz yine karşınıza çıkacaktır.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Günal...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, konuşmamın içinde kısaca değindim ama özellikle Sarayköy Termal Turizm ve Koruma İmar Planı'yla ilgiliydi, Denizli'yi söylemiştim. Orada bekleyen uygulama imar planları var mı somut olarak, çok uzun süredir beklediği söyleniyor.

Bir de, sanat kurumlarıyla ilgili bir yasal çalışma yapıldığı söyleniyor ama içeriğiyle ilgili ben tam yakalayamamış olabilirim. İllerde sanat kurumları müdürlüklere bağlı gibi birtakım endişeler yer aldı, o konuda bir çalışma var mı, bilgilendirebilirseniz sevinirim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Demir, buyurunuz.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Teşekkür ederim Başkan.

Turizm sektöründeki gelirin ve sayıların, rakamların yükseldiğini oldukça güzel bir şekilde sundu Sayın Bakan. Ancak, otelcilik okullarında usta uygulama öğretmenlerinin sadece beş altı ay çalışıp diğer zamanlar çalışmamaları ve özlük haklarından mağdur olmaları önemli bir sorun yaratmaktadır. Bu konuda, bu usta öğretmenler ile ilgili bir çalışmanız var mı? Yılın sadece beş altı ayında asgari ücretle geçinen bu insanların diğer süreçte, yani boş kaldıkları süreçte Bakanlık açısından yapılabilecek bir şey var mıdır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Seçer...

VAHAP SEÇER (Mersin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bazı semavi dinlere ait kiliselerde, ibadet yerlerinde birtakım ritüelleri yapmak için izne tabi şartlar, kurallar var. Özellikle bu inanç turizmine yönelik çalışmalara da önemli engel teşkil ediyor. Bu konuda bir düzenleme yapılması söz konusu mu?

Ayrıca, sanatla ilgili konularda Bakanlığınızın köklü bir yasa taslağı hazırlığı içerisinde olduğu haberlerini basından okuyorum, bu konuda gerçekten bir çalışma var mı, onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Sayın Kurt...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, "Kızılınlar Projesi" diye bir proje onaylandı geçen yıl Eskişehir için. Ama belediyeler ciddi yatırımlar ve planlar yapmasına rağmen, Bakanlıktan henüz bir adım atılmadı. Ne aşamada acaba?

BAŞKAN - Sayın Yüksel...

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, arkadaşlarımızın da bahsettiği gibi, bir hizmet sektörü olan turizmde termal turizmde enerji sektörünün bundan sonra anlaşılacak sık sık karşı karşıya gelme durumu hasıl olacak. Bu anlamda, elbette enerjiye de ihtiyacımız var ama bir taraftan da Türkiye bir termal turizm cenneti, bunu çok iyi değerlendirmek durumundayız.

Bu anlamda, Bakanlığınız olarak ve siz Sayın Bakanımız... Bu konuda elbette termal turizm yatırımlarını yapalım ama enerji yatırımlarına da destek vereceksek termal turizmi veya turizm sahalarını olumsuz etkilemeyecek şekilde onların da yapılanmalarına ancak bu şekilde izin verilebilir. Yoksa, biraz önce arkadaşımız da bahsetti, sizin de Sarayköy Havzası'ndaki termal turizm bölgesi 2006 yılında ilan edilmiştir ama enerjiyle ilgili yatırım ihalesi daha yeni yapılmıştır. Yani orada termal turizm bölgesi olduğu bilinerek yapılan bir ihaledir.

Dolayısıyla, turizm yatırımları noktasında sizin Bakanlığınızın bir adım önde olduğunu düşünüyoruz. Ama enerji yatırımlarının da sektöre uğramaması için bu turizm yatırımlarına zarar vermeyecek bir şekilde dizayn edilebilmesi de mümkündür diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi Sayın Bakanımıza soru, görüş ve eleştirilere cevap vermek üzere söz vermek istiyorum.

Buyurunuz Sayın Bakan, süreniz kırk dakika.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Sayın Başkanım çok teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, heyetimize, milletvekili arkadaşlarımıza, bürokrat arkadaşlarımıza, sevgili basın mensuplarına çok teşekkür ediyorum, geç saat oldu.

Tabii, kültür meselesi sadece kültür Bakanlığını ilgilendiren bir mesele değil. Devletin, milletin tarihini ve geleceğini ilgilendiren bir mesele.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 109

Bizim siyasi literatürümüzde çok istismar edilmiş, çok yanlış kullanılmış bir kavram vardır -tırnak içerisinde- "devletin bekası" kavramı. Yıllarca, "devletin bekası" kavramı Türkiye'de statükoyu pekiştirmek, statükoyu teyit etmek üzere kullanılmıştır. Genelde de "devletin bekası" kavramının önüne ya da sonuna mutlaka otoriter uygulamalar eklenmiştir.

Devletin bekası adına milletin özgürlükleri, devletin potansiyeli her zaman budanmış ve engellenmiştir. Ben, bu manada değil, fakat devletin ve milletin bekasını "kültür" kavramıyla yakın ilişkili gördüğümü, hatta bunun merkezine "kültür" kavramını, "millî kültür" kavramını oturttuğumu söyleyerek adın söylemeye başlamamı istiyorum.

Devletin bekasının olumsuz anlamdan çıkarılıp bir bakıma, bir milletin, bir devletin geçmişten bugüne kendi özgünlüğüyle kendisini geleceğe taşıma iradesini hangi kodlarla, hangi manevi iklimle, hangi prensiplerle, hangi ilkelerle ve hangi ilişki biçimleriyle geleceğe taşıyacağına adresi olarak gösteriyorum.

Bununla ilgili çok önemli, değer verdiğim bir olay vardır: Örneğin, siyasi literatürde, siyasi tarihte devletler tarihine bakarken, devletler tarihi açısından düşünülürken Çağatay Devleti tarih içerisinde otuz yıl ya da daha az kısa süre yaşamış bir devlettir. Fakat normalde devletler tarihi ve siyasi tarih açısından baktığımızda, Çağatay Devleti'nin hiç adını bile anmamamız gerekiyordu, hiçbir şekilde siyasi literatürde adının olmaması gerekiyordu.

Fakat "Ali Şir Nevai" diye büyük bir mütefekkir insanlık tarihinde asla yok sayılmayacak, insanlık tarihinin temel mirası sayılabilecek büyük eserler vermiştir. İnsanlık, Ali Şir Nevai'yi yok saymamıştır.

Tabii, Ali Şir Nevai eserlerini Çağatay Türkçesiyle vermiştir. Ali Şir Nevai'nin büyüklüğü Çağatay Türkçesini de anmamızı sağlamıştır. Tabii, Çağatay Türkçesini anıyor oluşumuz da Çağatay Devleti'ni tarihteki otuz yıllık ömrüne rağmen hatırı sayılır, kayda değer ve mutlaka anılması gereken bir devlet hâline getirmiştir.

Bu ilişki biçimi bize şunu gösteriyor: İstihbaratı çok kuvvetli bir devletiniz olabilir, ordusu kuvvetli bir devletiniz olabilir, ekonomisi büyük bir devletiniz olabilir, başka açılardan güçlü bir devletiniz olabilir. Yönetim sistemi çok gelişmiş, çok incelmış, çok sofistike hâle gelmiş bir devletiniz olabilir. Ama tarih şahittir ki, medeniyetler tarihi, devletler tarihi şahittir ki, sadece bu unsurlarla ayakta duran devletlerin çoğu yeryüzünden silinmiştir.

İngiltere'deki duvarlardan Uzak Asya'nın içlerine kadar, oradan Afrika'nın kuzeyine kadar büyük bir devlet, Roma Devleti uzun yıllar hüküm sürdü. Nereye gidersek gidelim bugün Roma Devleti'nin geride bıraktığı, eser bıraktığı herhangi bir toprak parçasına rastlamak neredeyse mümkün değildir.

Arkadaşlarımızın birisinin konuşmasında da bahsettiği meşhur İmparator Augustus -ağustos ayına ismini veren imparator- damadı Hadrianus -ki Ankara şehri kurmuştur- böylesine büyük bir imparatorluk bile tarih içerisinde yok oldu. Ama, bugün Roma hukuku ve Roma'nın bıraktığı kültür ve sanat eserleri, Roma'nın yarattığı büyük ve görkemli devletten çok daha büyük bir yer ifade ediyor insanlık tarihinde ve insanlığın tefekküründe.

Devletin ve milletin bekası ve geleceğe yürümesi, bizim kültür dediğimiz unsurla ancak mümkündür. Ekonominiz yıkılabilir, yeniden yaparsınız, sanayinizi yok ederler, yeniden yaparsınız, ordunuz mağlup olur, bir sonraki savaşı kazanmaya çalışırsınız, ama kültür yok olduğu zaman bir daha asla bunu yerine koyamazsınız.

Nitekim, Bilge Kağan ve Tonyukuk Anıtlarında Çin'in ipeğine ve başka unsurlarına karşı Türk kabileleri uyarılırken, en büyük şey onların asimilasyon güçlerine karşı, ta o zamanki Türk hakanları uyarılarda bulunmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sırasında -çok kıymetli bir örnektir- bugünün büyük kültür devletlerinden bir tanesi savaşa girme hazırlığında o ülkenin başbakanı kralın huzuruna çıkar, "Bana bir emriniz var mı?" der. İlk emir şudur: "Millî kütüphaneyi yer altına alın, millî kütüphaneyi koruyun." Çünkü eğer millî kütüphaneyi korursanız, milletin şuurunu, milletin hafızasını korursunuz, milletin havsalasını korursunuz, milletin manevi dinamiklerini korursunuz, ondan sonra savaşı kazanırsınız, kaybedersiniz, galip gelirsiniz, mağlup gelirsiniz, ama netice itibarıyla ayağa kalkacak kodlarınız, prensipleriniz, ilkeleriniz ve manevi ilişkileriniz sürekli olarak ayakta durur.

Nitekim, dünyanın ve milletimizin gözbebeği, medeniyet mirasımızın gözbebeği Topkapı Sarayı'yla ilgili geçen sene bir olay yaşanmıştır. Uzakdoğu'daki devletlerden bir tanesinin devlet başkanı çok uzun bir uçuş mesafesini katederek -Avrupa'ya uçacaktır- sadece beş altı saatliğine İstanbul'a inmiştir, İstanbul'a indiğinde sadece süratli bir şekilde Topkapı'yı ziyaret etmiş, ondan sonraki Avrupa yolculuğuna devam etmiştir.

Sebebi şudur: O ülkenin, Moğolistan'ın tarihinin başlangıcını anlatan dünyada bir tane kitap var ve o kitap Topkapı Müzesinde saklanmaktadır. Dolayısıyla, o devletin ve milletin varlığını anlamlandıran bir eserin, dünyadaki bu tek eserin Topkapı'da olması, o devlet başkanını, uzun bir uçuş sırasında kısa bir mola vererek İstanbul'a inmeye ve o eseri ziyaret etmeye mecbur bırakmıştır.

Allah'a binlerce hamdederek ki biz, millet olarak kendi manevi dinamiklerimizi ayakta tutacak bunun gibi yüzlerce esere, yüzlerce somut ve soyut manevi mirasa sahibiz. Biz bugün "Bir milletiz." dediğimizde, kuşkusuz şeref ve gurur duyduğumuz millî ve siyasi sınırlarımızın yanı sıra, telif hakkı milletimize ait olan büyük bir medeniyet mirasının bekçileriyiz, mirasçılarımız. Mali'deki Timbuktu Yazma Eserler Kütüphanesi Osmanlı tarafından yapılmıştır, orada çok nadide eserler vardır, dolayısıyla bugün Mali'deki iç savaşta, biz olayın doğal bir tarafı olarak Mali'nin istikrarından sorumluyuz, çünkü atalarımız orada eserler bıraktı, oranın manevi mirasçısıyız.

Bilge Kağan Anıtı'ndan Tonyukuk'a kadar, Kut'ül Ammare'den Mezopotamya'ya kadar milletimizin verdiği eserler, atalarımızın bıraktığı eserler, bize böylesine büyük bir misyonu yüklemektedir.

Nitekim, Kültür Bakanlığı dediğimizde bizim yapmamız gereken şey bu mirası ayakta tutmak, bu mirası milletin ve milletin çocuklarının geleceği için her zaman taze tutmak ve geliştirmektir. O sebeple bu büyük bir sorumluluktur ve doğrusunu söylemek gerekirse de rasyonel bir açıdan bakıldığında, bir bakanın, bir siyasinin "Tek başına kaldırım." demesi irrasyonel olabilecek bir sorumluluktur, bu bütün bir milletin sorumluluğudur, tarihin yüküdür ve bir bakıma da geleceğin sorumluluğudur. Biz, bu çerçevede içerisinde buna bakıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 110

Nitekim, ilim ehli kendisini ziyaret etmek istediğinde, “Biz kimiz ki ilim ehli bizi ziyaret etsin.” deyip ilim ehlinin ayağına giden Osmanlı padişahlarından “Cumhuriyetin temeli kültürdür.” diyen Mustafa Kemal Atatürk’e kadar bütün büyük devlet adamlarımız, milletimizin büyük hizmetkârları, bu kültür devleti olma misyonumuza her zaman büyük bir önem vermişlerdir.

Bizim de bugün yapmamız gereken, bu topraklara ait olan bütün bu manevi mirası, bu kültürel mirası korumak ve bunun çerçevesinde oluşan bu soyut ve somut kültürel birikimi gelecek nesillere, bu milletin bekasının ve devletin bekasının merkezine yerleşmiş bir kavram olarak geleceğe taşımak, ayakta tutmaktır. Biz sorumluluğumuzu ve politikamızı yerleştirdiğimiz ana kaideyi bu şekilde tanımlıyoruz.

Nitekim, kuşkusuz Topkapı Müzesinin varlığı da manevi mirasımızdır, bu geçenlerde kaybolmaması için çağrı yaptığım, yakın zamana kadar savaş gemilerinin Beşiktaş açıklarından geçerken Barbaros Hayreddin Paşa'nın türbesine selam durması, sivil gemilerin Barbaros Hayreddin Paşa'nın türbesini gördüğü zaman Fatiha okuması gibi gelenekler de milletimizin manevi mirasıdır; “millet” ve “devlet dediğimiz şey, askeriyeden, demokrasiden, devlet yönetiminden, ekonomiden, istihbarattan kuşkusuz vazgeçemez, ama asla vazgeçemeyeceği şey, “Olmazsa olmaz.” dediği şey milletin ve devletin varlığı için ontolojik zorunluluk olan şey kültürdür. Eğer milletin ve devletin bu ontolojik zorunluluğundan vazgeçerseniz, geriye hiçbir şekilde “devlet” ve “millet” dediğimiz kavram kalmaz ve bunun yaşaması da hiçbir şekilde mümkün olmaz.

Genel olarak bakışımız budur, bu çerçevede sorumluluğumuzu yerine getirmeye çalışıyoruz, politikalarımızı bu çerçevede oluşturmaya çalışıyoruz.

Kuşkusuz arkadaşlarımızın sorduğu pek çok soru var, bu soruların hepsine mümkün olduğu kadar cevap vermeye çalışacağım.

Gördüğüm kadarıyla, net konuşmak gerekirse, genelde turizmle ilgili olanlar, zaten bilinen, biraz da teknik niteliği olan konular, onlarla ilgili kuşkusuz çalışmalar devam ediyor. O sebeple, turizmle ilgili sorular sorulardan somut olanlarına - diğerlerine yazılı cevap vereceğim- kısaca bir değinmek istiyorum.

Özellikle turizmin çeşitlendirilmesi konusunda arkadaşlarımızın talepleri var haklı olarak, Sağlık Turizmi Master Planı'nın yapıldığını belirtmek isterim.

Turizm yatırımları 5'inci bölge, tabii teşvik tedbirlerinden yararlanıyor.

Termal turizmi destek kapsamında kamu arazisinin tahsisinde yatırımcıların Maliye Bakanlığına yapacağı ödemelerde, diğer turizm türlerine göre daha fazla avantaj sağlanıyor.

2014 Kalkınma Planı'nda öngörüldüğü üzere, Sağlık Turizmi Master Planı ülke çapında yapılacaktır.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve 2007, 2013 Eylem Planı güncelleme çalışmaları devam etmektedir. Strateji metni ve eylem planı kapsamında sorunlu bölümlerin güncelleştirme ve yeni 2014-2018 yıllarını kapsayacak eylem planı çalışmaları devam ediyor, kasım ayı sonunda taslak güncelleme metninin yazılımı çalışmalarının tamamlanması, aralık ayı sonunda da Bakanlar Kurulu ve Yüksek Planlama Kurulu imzalarına sunulması planlanmaktadır. Kuşkusuz, bu çeşitlendirme çalışmaları fevkalade önemlidir, bunun için elimizden geleni yapıyoruz. Şimdiye kadarki turizm kazanımlarımızın hem korunması hem de diğerlerinin devam ettirilmesi bu bakımdan önemlidir.

Şimdi, bu kütüphaneler meselesi fevkalade önemlidir. Millî Kütüphaneyle ilgili, arkadaşlarımız “Gerçekten ne oluyor?” dediler. Millî Kütüphaneyle ilgili fevkalade, çok fazla şikâyet geliyordu, Millî Kütüphaneye el atmayı bir borç bildim ve netice itibarıyla, hem oraya, oradan faydalananların şikâyetlerini giderme konusunda, açık bir şekilde heyetinize ifade etmek isterim ki Millî Kütüphaneyi hiç iyi bir durumda görmedim ve buna büyük bir kararlılıkla el attım.

Sadece şunu söylemek isterim, şu bilgiyi vermek isterim, diğer bilgileri bunu verdikten sonra paylaşmaya gerek yok, yaklaşık olarak biri sekiz yıl ve diğer ikisi on yıl boyunca açılmamış 3 ayrı depo son bir ay içinde bulunmuştur. Birisi sekiz yıl, diğer ikisi on yıl boyunca açılmamış bu depoların birinde 60 bin, diğerinde 250 bin, üçüncü depoda ise 36 bin kitap işlem görmemiş hâldeydi, depoların açılmasıyla bu eserlerin Millî Kütüphane koleksiyonuna kazandırılma çalışmaları başlamıştır.

Sadece bu örnek bile Millî Kütüphaneyle ilgili şikâyetlerin ne kadar doğru olduğunu, bizim orada yaptığımız kadro değişikliğinin ne kadar gerekli olduğunu açık ve net bir biçimde göstermektedir. Maalesef, çok üzücüdür çünkü bu milletin millî hafızasıdır, bu depolarda 1960, 1966 ve 1976 yıllarında başlaşılan özel koleksiyonlar, bakın, devlete ve millete emanet edilmiş, millet adına devlete emanet edilmiş bu özel koleksiyonlar hiçbir işlem görmeden çürümeye terk edilmiştir.

Türk Ocağı, Tevfik Gerçeker, Besim Atalay koleksiyonları, bunların maalesef içindedir. Dolayısıyla, burayla ilgili yapılan şikâyetlerin ve bizim bu olaya el atmamızın sonunda çıkan bu 3 depo, tek başına bunu göstermektedir.

Yine hepimizin canını acıtacak bir örnek zaman zaman bu eserlerin bir kısmının kaybolduğu şeklinde, bazı önemli eserlerin bir kısmının hurdaya satılanlar içerisine konulduğu şeklinde şikâyetler vardır. Bunu inceletiyoruz. Bunların nerede olduğu, kimlerin eline geçtiği şeklinde birtakım çalışmalar yapmak durumundayız.

Şimdi, Batıya gittiğiniz zaman çok temel bir şey vardır: Merkezdeki bir kütüphaneyle taşradaki kütüphanenin bir nitelik farkı vardır. Niçin merkezdeki bir kütüphaneden taşradaki bir kütüphaneye daha çok başvurursunuz? Merkezdeki kütüphaneden farkı nedir? Bu, sadece merkezde olmayan birisinin herhangi bir kitaba kolay ulaşımıyla ilgili bir mesele değil. Bu, aynı zamanda, yerel kütüphanelerin yerel birtakım özellikleri, yerel birtakım çalışmaları, oranın etnik, kültürel ya da oranın kimliğine özel, o şehrin tarihine özel birtakım kitapları ve araştırmaları barındırması şeklindedir. Herhangi bir yerle ilgili araştırma yapacağımız zaman özellikle o şehrin, o bölgenin kütüphanesine giderseniz ki eserleri orada bulabileceğiniz için. Aslında, benim bakanlık kütüphanelerine kazandırmaya çalıştığım genel perspektif budur. Yani, bakanlığın elinde 6-7 tane büyük kütüphane olsun, diğer kütüphaneleri biz yerel birimlere devredelim, bakanlık merkezinden oranın hangi kitaba ihtiyaç duyduğuna biz karar vermeyelim şeklindedir. Ama, soru sorulduğu için söylüyorum: 2001-2011 yılları arasında 321

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 111

kütüphane yapılan protokollerle yerel yönetimlere devredilmiş, söz konusu devirler yerel yönetimlerden gelen talepler çerçevesinde yerel yönetimlerin kütüphanelerinin ihtiyaçlarının yerinde yapılacak saptamalarla daha hızlı bir şekilde çözebilecek kabiliyetleri göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Bize bu protokollerde, kütüphane binalarının kütüphane hizmetleri dışında başka bir amaçla kullanılmayacağı, gerekli bakım ve onarımının yaptırılacağı ve kütüphanede hizmeti yürütebilecek nitelikte tam zamanlı en az bir personel görevlendirileceği, görevlendirilecek personelin geri çekilmeyeceği hususları hüküm altına alınmıştır. Bu hükümlerin dışında, sayın milletvekilleri veya başka arkadaşlarımız devredilen bu kütüphanelerle ilgili, binalarının amacı dışında kullanıldığını ya da orada hizmet verecek personel bulunmadığı şeklinde somut bir şikâyet iletilirse bunun üzerine kararlılıkla gideceğimizi ifade etmek isterim.

Atatürk evleriyle ilgili genel bir değerlendirme yapılıyor. Sorulmayan ama sorulmasını beklediğim bir yaklaşımla birlikte, hepsine birden cevap vereyim. İzmir Atatürk Müzesi ne zaman açılacak? Restorasyon çalışmaları meselesi. Söz konusu iş için 2013 yılı Yatırım Programı'ndan 416 bin lira ödenek aktarıldı, projeler 15/05/2013 tarihinde onaylandı. İhale yönetmeliğinin yargı kararıyla yürütülmesi durdurulmuş olmasından dolayı yeni yönetmelik hazırlanması ve buna bağlı alt mevzuat oluşturulması süreci beklenmiştir. 27 Eylül 2013 tarihinde ihale çalışmalarına başlandı, 14 Kasım'da ihale bitti. Gecikmesinin bahsettiğim sebepleri var; ihale yönetmeliğinin iptal edilmesi, bir de ilk başta karar verildikten çok daha fazla bakıma ihtiyaç duyduğunun belirlenmesi. Nitekim, Selanik'teki Atatürk Evi'yle ilgili de benzer gecikmeler olmuştu ama netice itibarıyla orası 16 Ağustos'ta benim katılımımla birlikte açıldı.

Şimdi, özel tiyatrolara -bugünlerde konuşulan- destek verilip verilmemesi meselesi, bu çok konuşuluyor. Şimdi, benim, doğrusunu söylemek gerekirse gündemimde "Gezi" diye bir şey yok fakat "Gezi'ye katıldım, o yüzden şöyle bir muameleye maruz kaldım." şeklinde bir kimlik oluşturulmaya çalışıldığını da dikkatle izliyorum ve görüyorum.

Şimdi, bakınız, buradaki temel yaklaşım şudur: Bu sene verdiğimiz destekte ilk defa destek alacakların sayısını artırmışız, Türk oyun yazarlarının oyunlarını oynayanların desteğini yüzde 80 oranında artırmışız ve rekor düzeyde, 4 milyon liranın üzerinde bir destek ortaya koymuşuz.

Ben, biraz sonra cevaplayacağım diğer sorularla birlikte şunu söylemek istiyorum: Oligarşi hiçbir yerde kabul edilemez ama kültür sanat mahallesinde oligarşi hiçbir şekilde olmamalıdır. Bu sene destek alan bir tiyatronun kendisinin gelecek sene destek almasını müktesep hak olarak görmesi ya da bunu kendisine verilmiş, ebedi, dokunulmaz bir ayrıcalık olarak algılaması hiçbir şekilde mümkün olmaz. Bu desteklerin verilme sebebi, esas olarak, bu sanat dallarının gelişmesi olduğu gibi, artık o gelişme aşamasından çıktık. Türkiye'nin geldiği noktada genç sanatçılara, kurumsallaşmasını tamamlamış tiyatroya ya da başka kurumlara göre bu alana yeni giren tiyatrolara daha çok destek verilmesi temel stratejimiz olacak çünkü burada çoğulculuşmayı sağlamak istiyoruz. Bir de iyi kötü seyirci desteğine sahip olan, on yıllar boyunca devletten destek almış olan, kurumsallaşmasını tamamlamış olanların bu desteğe diğerlerine göre daha az ihtiyacı vardır. Asıl ihtiyaç sahipleri, biraz evvel sinema örneğinde sanat filmleriyle ilgili verilen örnekte olduğu gibi, hiçbir şekilde kurumsallaşmasını tamamlayamamış, henüz sanat hayatının başlangıcında olan, farklı temalarla tiyatro yapmak isteyen gruplara bu alanın açılması gerekir. Burada, tam tersine, sürekli olarak, aynı tiyatrolara desteğin verileceğinin ifade edilmesi, tam tersine kültür sanat mahallesinde ilgili yaklaşımın tam zıddı bir sonuç doğurur. Devlet eliyle kültür sanat alanında bir oligarşik yapı yaratmış oluruz. Tam tersine, benim burada yapmak istediğim bu çoğulculuğun korunmasıdır.

Dünyanın her yerinde her siyasetçi mutlaka bazı değerler gözetir. Hiçbir siyasetçi "Ben bir değerden bağımsız olarak şu kararlara imza atıyorum." diyemez. Tabii ki aile değerlerini gözeteceğiz, tabii ki toplumun genel kabul gösterdiği değerleri gözeteceğiz. Dünyadaki hiçbir kültür bakanlığının da temel strateji içerisinde buna aykırı unsurlar bulamazsınız. Ha, tabii ki politik tiyatro yapanlar, bunun dışında bir tiyatro alanı seçenler onlar devlet desteği dışında... Mesela, şöyle bir açıklama yapıldığı zaman: "Ben şöyle şöyle bir şey oynamak istiyorum, bu işe de devleti bulaştırmak istemiyorum." E, tabii ki o, o oyunu istediği gibi oynayacaktır ama devletten yardım alındığı zaman tabii ki bu kamu kaynağıdır, tek başına ne bakanın ne de tek başına tiyatrocuların karar vereceği bir alandır; nasıl tek başına siyasiler karar veremezse tek başına tiyatrocular da veya sanatçılar da karar veremez çünkü bu milletin ortak zenginliğidir, millet adına bu kamu kaynağı kullanılmaktadır. Dolayısıyla, burada bazı ölçülerin, bazı kıstasların olması, millet bunun hesabını sorduğu zaman bunun hesap verilebilirlik düzeyinde bir pozisyonda olunması gayet normaldir.

Ama "Şu tiyatroculara şu sebeple destek verilmedi." diye çıkan haberler, özellikle de... Maalesef çok üzgünüm, Türkiye'de kültür sanat alanında belirli bir yere gelmiş isimlerin bizim ağızımızdan hiç çıkmayan ifadeleri tırnak içerisinde "Bakan tarafından böyle ifade edildi." diyerek kullanmaları doğrusu benim açımdan çok yadırgatıcı olmuştur. Biraz daha özgürlükçü ve çoğulculuğa daha çok sırtını yaslamış bir yaklaşım beklentisi içindeydim. Bu bakımdan, hayal kırıklığına uğradım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Özür dilerim Sayın Bakanım, bir özel tiyatro yıllık kaç paralık yardım alıyor, ortalama?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Yani, değişik şekillerde yardım veriliyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani, ortalama.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – 40 bin.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu kadar, yılda 40 bin.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Evet.

Esasında, kurumsallaşmasını tamamlamış, on yıllarca sahne alan tiyatroların bu paraya hiç ihtiyacı olmaması lazım çünkü on yıldır, on beş yıldır sanat yapıyorsanız seyirci desteğini oluşturursunuz. Orada yeni bu alana girmek isteyenlere bu alanı açmamız gerekir. Asıl desteğe sahip olanlar sinemada, tiyatrodaki ve diğer sanat alanlarında budur. Sanatta... Ben biraz evvel o sebeple bir ifadeyi acaba anlamadım mı diye tekrar sordum -bir sendika görüşü olarak- sanat alanında performans odaklı yaklaşımın kaldırılması gerektiği şeklinde bir sendika yaklaşımı ortaya atıldı. Tam tersine,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 112

“sanat” dediğimiz şey performansla çok yakın ilişkilidir. Kuşkusuz destek verirken bu performansı ilk başta yeni bu alana girenlerle ilgili ölçemeyiz, onların üretimlerine çoğulculuk adına katkıda bulunuruz ama performans bu işin özüdür. Dünyanın her yerinde performansla dayalı, özellikle sahne sanatlarıyla ilgili konuştuğumuz zaman, her alanda olduğu gibi sahne sanatlarıyla ilgili de performansla öncelikle temel meseledir. Aksi takdirde evrensel kıstaslarla yarışabilen, dünyada cazibe oluşturabilen bir kültürel alan yaratmamız hiçbir şekilde mümkün olmaz.

Yeni girişimlerin, amatör tiyatroların, engelliler tarafından kurulan tiyatroların ve geleneksel tiyatroların desteklenmesi hususunda özel bir önem gösteriyoruz, özel bir yaklaşım gösteriyoruz. Nitekim, 2013 yılında 221 projenin desteklenmesine -ki rekordur bu-toplam 4 milyon 312 bin lira ödenek ayrılmasına karar verilmiştir. 2012 yılından bu yana yardım alan özel tiyatro sayısı 2,5 kat, dağıtılan yardım miktarı ise yaklaşık olarak 5 kat arttırılmıştır. Kuşkusuz bu tiyatroları yapanların hepsi bu ülkenin çocuklarıdır. Bunların, özellikle de liste bilinmeden, ta baştan, belli ideolojik etiketlerle etiketlenmeleri, belli ideolojik ön yargılarla “Bunlar şu amaca hizmet eden tiyatrolardır.” diye veya “Şu amaca hizmet eden sanat kurumlarıdır.” diye özellikle de kültür sanat alanı içerisinde isimler tarafından bir engizisyona tabi tutulmaları hiçbir şekilde kabul edilemez. Bu alanla ilgili çoğulculuk ve özgürlükçülük çağrısı yapanların önce kendi meslektaşlarına ve bu alana dönük özgürlükçü, çoğulcu ideolojik etiketlerden ve engizisyon yaklaşımından uzak bir tutum içerisinde olmalarını bekleriz.

Nitekim, sanat kurumlarının yeniden yapılandırılmasıyla ilgili epey sayıda soru geldi. Bunlarla ilgili yaklaşım çok nettir. Bizim şu anda tartıştığımız şey... Tiyatrocularımızın, opera ve bale sanatçılarımızın, korolardaki sanatçılarımızın kıymetini tartışmıyoruz biz, hepsi bizim için çok kıymetlidir. Bugüne kadar, cumhuriyetin kuruluşundan bu yana kadar bu ülkeye hizmet eden kültür alanındaki, bütün bu saydığımız sanat dallarındaki birikimi çok değerli buluyoruz, buna emeği geçenlerin hepsine saygılarımızı sunuyoruz. Tartıştığımız mesele bu değildir. “Bu insanların sanatsal kıymetlerinin yargılanmasına dönük bir tutum içerisinde olduğumuz” şeklindeki algı yanlıdır. Esas mesele şudur, tartışmamız gereken mesele budur: Elimizdeki devlet-sanat üretimi ilişkisi arkaik, ilkel ve modası geçmiş bir ilişkidir. Bugün, eğer kültür sanat alanında evrensel rekabete açık, dinamik, dünya açısından cazibe merkezi oluşturabilecek bir kültür sanat alanı yaratmak istiyorsak, tartışmamız gereken şey -sanatçılarımızla ilgili bir tartışma yapmıyoruz, hepsini saygıdeğer kabul ediyoruz-devlet-sanat ilişkisi bakımından elimizdeki modelin maalesef Rusya’da bile 1995’te terkedilmiş bir Sovyetik model olduğunun adının koyulmasıdır. Bu model, bizim elimizdeki devlet-sanat üretimi ilişkisi modeli dünyada bir ülkede var birebir, o da Çin’de. Kuşkusuz, reform yaparken siyasi alandaki reformlarda çok karşılaştığımız bir şeyle bugün de karşı karşıyayız. Şu söyleniyor: “Ülkemize özgü şartlar.” Eğer biz ülkemize özgü şartlar kapısını açsaydık, bizim bugüne kadar hiçbir reforma imza atmamamız gerekirdi. Ne zaman siyasi bir reforma, demokratik bir reforma el atacağız, atacağımız anda hep şu söylenir: “Bu ülkeye özgü şartlar.” Arkasından “Millî birlik ve beraberliğe ihtiyaç duyduğumuz şu günler” denir, arkasından ne olduğunu hepimiz biliyoruz. Dolayısıyla, özellikle kültür sanat alanı yerellekle evrenselliğin en çok sinerji içinde olduğu, en çok evrensel kıstaslarla değerlendirilmesi gereken bir alandır. Bugün, sadece İstanbul’da günde 300 tane etkinlik yapılıyor ve burada başka sanat alanlarında evrensel kıstaslarla yarışabilen, Oscar aday aday sinema filmleri olan, bu kadar dünyanın neredeyse 3’üncü büyük caz merkezi olarak anılan bir İstanbul söz konusuysen, bir Türkiye söz konusuysen diğer sanat dallarının da evrensel kıstaslarda dünya çapında bir kalite üretebilecek ve Türkiye’yi temsil edebilecek bir performansa ulaşması hepimizin ortak sorunudur. Bu sadece Kültür Bakanlığının sorumluluğu değildir, bütün kanaat önderlerinin, bu meseleye kafa yoran herkesin sorumluluğudur. Nasıl ki bu ülkede demokratik alanda, toplumsal alanda çoğulculuk istiyorsak, sanat alanında da oligarşik alanlar üretmekten, birtakım dükalıklar yaratmaktan, birtakım derebeylikler yaratmaktan uzak modeller üretmeli, burayı rekabete, çoğulculuğa ve evrensel kıstaslarda üretim yapabilecek modelleri açmak zorundayız.

Burada bu sanat tasarısı üzerinde çalışarak yapmak istediğimiz şudur: Tüm sanat dallarının desteklenmesini öngörüyoruz. Sanatın ülke geneline yayılmasını öngörüyoruz. Devlet, kamu dışında istihdam olanağı sağlayan kültür sanat endüstrisi, ekonomisi oluşsun istiyoruz. Bakın, başka ülkelerden örnek verirken sonuçtan yola çıkarak konuşuyoruz, diyoruz ki: “Oralarda şu şu şu kültürel ve sanatsal performanslar var, bizde niye yok?” İşte burada tartışılması gereken, sanatçılarımız bu performansı üretmediği ya da ülkemizde bunun niye olmadığı değil, doğru modeli kuramazsak doğru performans üretmeyiz. Elimizdeki devlet-sanat üretimi ilişkisi Sovyetik bir ilişkidir, arkaik bir ilişkidir ve bir an evvel terk edilmesi gereken bir ilişkidir. Yapmamız gereken ilk şey, devlet-sanat üretimi ilişkisindeki bu ilkel yapıyı değiştirmektir.

Yine, çok garipsediğim bir şeyi ifade etmek isterim. Sürekli olarak, sanatçılarımızın özgür olması gerektiğinden bahsediyoruz, yüzde 100 doğrudur. Sürekli olarak, sanat alanına siyasi alanın dokunmaması gerektiğinden bahsediyoruz, doğrudur. Ama, buna rağmen, sanatçıyı memur yapan ve kültür sanat üretimini devletin şemsiyesi altında tutmaya çalışan bu modelin desteklendiğini görüyoruz. Yani, bugün siyasi iktidarın kültür sanat alanına müdahale ettiğini söyleyenler, devletin şemsiyesi altındaki kültür sanat ilişkisinin devamlılığından yana. Çoğulculuk olması gerektiğini söyleyenler, devletin şemsiyesi ve himayesi altındaki kültür sanat ilişkisinin devamından yana. Sanatçının karakteristik özelliklerinin özgürlükçülüğe ve muhalifliğe yakın olduğunu söyleyenler, bunun böyle olması gerektiğini söyleyenler bu muhalif ve özgürlükçü karakterin memur kavramı içerisinde kalmasından yana. Bu çelişki ontolojik bir çelişkidir. Bu çelişkiden Türkiye için anlamlı bir kültür ve sanat ortamı çıkmaz. Sanat bütçesinin daha verimli ve rasyonel kullanılması lazım. Hiç kimse belli kurumların sanat bütçesinin esas hak sahibi olduğunu, onlar eğer satan bütçesinden öncelikli ve imtiyazlı olarak yararlanamıyorsa Kültür Bakanlığının yanlış yaptığı şeklindeki bir argümanın arkasına saklanmamalıdır. Biz şuna bakarız: Ne kadar çoğulcuysun, ne kadar çok yeni insanın, sistem içerisine dâhil olma imkânı olmayan, sistemin birtakım imkânlarına erişemeyen kişinin ama kültürel ve sanatsal iddiası olan kişinin bu ülkenin halkına kendi kültürel ve sanatsal performansını sunmasına ne kadar çok öncülük edebiliyorsak biz rolümüzü o kadar yerine getirmiş sayılırız. Ondan sonra üretilen kültür ilişkisinin, kültür ve sanat ürünlerinin hangisine rağbet edeceği, hangisini önceleyeceği, hangisini geride bırakacağı, halkın

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 113

kendisinin, kendi tercihlerinin bileceği iştir, o bizim karışacağımız bir alan değildir. Burada mesele özelleştirme değildir, burada mesele kültür sanat kurumlarının kapatılması değildir. Tam tersine, özelleştirme eleştirisi yapanlar karşısına devletleştirmeyi koyuyorlar. Devletleştirmeyi mazur görenler bunun zıddı bir modelin mutlaka özelleştirme olacağını söylüyorlar ya da devlet güdümündeki kültür sanat ilişkisini meşrulaştırmak adına, bunun dışındaki bir alanın kültür sanat kurumlarının kapanması olarak ifade edilmesi hem mantık kırılmasıdır hem literatür yanlısıdır.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Valla bu konuda çok doluymuşsunuz Sayın Bakanım. Bu kadar zamanı yasa meselesine ayırırsanız...

BAŞKAN – Evet, lütfen..

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Aramızda kalsın, kimse bilmesin ama her konuda doluyuz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yasalara da zaman ayırırsanız. Gecenin bu saatinde...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Hepsine hazırlığımız var. Bu saatler de benim en verimli olduğum saatler, tam zamanına denk geldi. Genelde ben bu saatlerde okurum ve çalışırım.

Sinema meselesinde ifade edilenlere yüzde 100 katılıyorum. Sinemayı bizim stratejik bir sektör olarak ele almamız lazım, dünyanın her yerinde de bu zaten böyledir. Türk sinemasını bir marka hâline getirebilmek, bir bakıma yeni sinema paradice olarak bunun bir cazibe merkezi alanı hâline gelmesi için ben kendi dönemimde buna öncelik vereceğimi beraber çalıştığım arkadaşlarıma da ifade ettim. Bununla ilgili hazırlıklarımız da var ama burada yapmamız gereken şey şu, açık bir biçimde: Yine “Bize özgü şartlar” meselesi değil. Dünya standartlarında, dünya nasıl iş yapıyorsa onu hedefleyen bir biçimde bu mekanizmaları kuracağız, ondan sonra da bunun üzerinden yürüyeceğiz.

Şimdiye kadar geldiğimiz nokta bakımından da sinemacıları tebrik etmek lazım. Geçmişte devletin bütün engellemelerine rağmen sinemayı çok iyi bir noktaya getirmişlerdir, verilen desteklerin hepsi yerini bulmuştur. Kültür Bakanlığının destek verdiği sinema filmlerinden her zaman çok büyük bir geri dönüş almıştır. Dünyada sinemanın ve Türkiye'nin adını duyurmak bakımından büyük bir performans göstermişlerdir. Dolayısıyla, bu meseleyi ne kadar stratejik bir mesele olarak alırsak biz yaptığımız iş bakımından da o kadar pozitif sonuçlara kavuşacağımız konusunda mutmainiz. Bununla ilgili hiçbir problemimiz yok. Mesela bu taslakla ilgili çeşitli şeyler ifade edildi. Taslak komisyona geldiği zaman bu görüşülür ama bunun altını çiziyorum, buradaki mesele sanatçılarımızın kıymetini ya da sanatçılarımızın kişiliklerini ya da sanatsal değerlerini tartışmıyoruz. O, sanatçıların bileceği iştir; o, milletin bileceği iştir. Bizim siyasetçi olarak tartışacağımız nokta devle-sanat üretimi ilişkisinin çoğulcu ve özgürlükçü bir şekilde yapılandırılmasıdır.

Burada “sanatçılar emekliye sevk ediliyor gibi, sanki tasfiye ediliyor, sanki sanatçıya karşı bir düşmanlık yapılıyor gibi” çeşitli yerlerde kullanılan ifadelerin doğru olup olmadığı soruldu. Emekliliği gelen sanatçılara tabii ki verdikleri özverili hizmete binaen emeklilik ikramiyeleri artırımı olarak verilecek. Benzer uygulamada diğer kamu kurumlarında da geçmişte yapıldı. Bu Hükümet bu konuda ahde vefa ilkesine sahip bir hükümettir, hükümetlerimiz bu bakımdan hiç kimseyi mağdur etmemiştir. Sanatın desteklenmesi sisteminin genişletilmesini öngörüyoruz. Tiyatro desteği sayesinde, on yılda, destek alan özel tiyatroların sayısının 4 kat artması bizim için bir gurur vesilesidir. Tiyatro desteği sayesinde, sadece İstanbul merkezli bir kültür, sanat anlayışından da Türkiye'yi kurtarmak istiyoruz. Gerek şehirleşme gerek siyasallaşma gerek nüfus yoğunlaşması açısından olduğu gibi, kültür sanatın da bir ya da iki merkezde toplanmasını konuşmamın başında söylediğim stratejimiz açısından sakıncalı buluyorum. Kültür sanat açısından Türkiye'nin çok merkezli, çok odaklı bir ülke olmasını istiyoruz. Bunun yolu da İstanbul dışında, Anadolu'dan çıkmış tiyatrolara desteğin daha fazla artırılmasıdır. Anadolu'dan destek alan tiyatro sayısı on yılda 4,5 kat artmıştır, destek alan Türk oyunlarının sayısı 2,5 kat artmıştır. Nitekim, bunun öngördüğü strateji, biraz evvel söyledim yine, çoğulculuk stratejisidir, kültür, sanat alanında oligarşik yapıların oluşmaması stratejisidir, hiç kimsenin bu kadar özgürlükçü ve çoğulcu bir alanda kendisini ayrıcalıklı ve imtiyazlı görmemesidir.

Tabii, maalesef, yine literatür konusunda, adlandırma konusunda Türkiye'deki acelecilik burada da yapılıyor. Kültür sanat kurumlarıyla ilgili herhangi bir düzenleme söz konusu olduğu zaman, devlet-sanat üretim ilişkisinin güncellenmesi ve yeniden yapılandırılması söz konusu olduğu zaman kapanma gibi bir ifade, hiçbir şekilde karşılığı olmayan bir ifadedir. Bu meselede, tam tersine, üst düzey projeler üretebilecek şekilde, dünyadaki benzerleriyle yarışabilecek şekilde hem proje üretilecektir hem de bu özel sektörden, özel alandaki gruplardan da proje satın alma yoluna gidilecektir. Şimdi ise aslında yapılan iş -başka bir şey söyleyeyim- esas kültür sanat mahallesinde eşitlik arzulayanların bu modele karşı kazan kaldırması gerekir çünkü bu modelde bu modelin içerisindeki sanatçı kavramı destekleniyor, bu modelin dışındaki sanatçı kavramı ise kendi kaderiyle baş başa bırakılıyor, ondan sonra da bu tartışmalar çıkıyor. Tam tersine, burada eşitlikçi olmayan da bir yapı söz konusudur.

Şimdi, tanıtımla ilgili soruldu. Bugün dijital bir çağdayız. Artık broşür, pankart, belli yerlere afiş asarak tanıtma stratejisi şeklindeki bir tanıtma stratejisini terk ediyoruz. Büyük oranda dijital mecralara akılması gereken, sadece de Türkiye'nin manzaralarını gösteren değil, biz Türkiye'nin hikâyesini dünyaya anlatmak istiyoruz. Türkiye'nin bir hikâyesi var, Türkiye türedi bir devlet değil, bu millet bin yıldır burada. Bu milletin sahip olduğu farklı kimlikler var, farklı birikimler var. Bu kimliklerin, bu birikimlerin hep birlikte tanıtılması için, ayrıca bunun çağın koşullarına uygun bir tanıtım stratejisiyle ortaya koyulması için kuzusuz bu stratejimizi değiştirdiğimiz gibi, geçmişte yapılan birtakım yanlışlara da veya bugün yetersiz kalan uygulamalara da son verme durumunda olduğumuzu ifade etmek isterim.

BAŞKAN – Evet, tamamlayabilir miyiz efendim, toparlayabilir miyiz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Atatürk Kültür Merkezi...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Evet, İstanbul'daki Atatürk Kültür Merkeziyle ilgili yaklaşımımız şudur, çok da net: Buraya ilk bakıldığında, belli bir onarımla bunun güçlendirilebileceği öngörülmüş fakat daha

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 114

sonraki bakımlarda bunun çok daha fazla bir hasarla karşı karşıya olduğu ortaya çıkmıştır. Bugün oraya dönük yaklaşımımız, oraya dünya çapında bir opera binasının yapılması şeklindedir. Önündeki otoparkın da değerlendirilerek evrensel standartlara uygun, özellikle de akustiği ve binanın etrafıyla uyumu ve binanın bütün sahne sanatlarına ev sahipliği yapabilecek donanım ve imkâna sahip olacak şekilde, özellikle de akustik meselesinin yüksek standartlarda gerçekleştirileceği bir opera binası yapılması...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani yıkılıp yeniden yapılacak.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Evet.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yıkılacak.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Evet.

Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası konser salonu ve koro çalışma binaları bu mevcut ihale bedeliyle bitmiyor şu aşamada. 2014'te yeniden ihaleye çıkıp en erken 2014 yılı sonunda bitmesi tasarlanacak bu ihalenin ardından.

Arkadaşlarımızın tek tek sorduğu sorular var. Sayın Zozani'nin sorduğu, Hakkâri'deki Mir Kalesi, Hakkâri'de hazineye ait birinci derece arkeolojik sit alanı içinde tescilli Hakkâri Mir Kalesi. İki parsel olarak bunun Bakanlığımıza tahsisini biz Maliye Bakanlığından istemiştik, sonucunu bekliyoruz, orayla ilgiliyiz.

Sayın Hasip Kaplan bu şeyle ilgili sormuştu; Yılmaz Güney'in kaybolan filmlerinden, bunların bulunması gerektiğinden bahsetti. Bulunabilirse hep beraber arayalım. Ben de bir Adanalı olarak bundan büyük memnuniyet duyarım. Filmlerinden oluşan 11 DVD'lik bir set Bakanlığımız tarafından üretilmiştir.

Bir de sadece belli bir, sadece tek dilli ya da tek aktörlü ya da tek çizgiden ilerleyen üretimler yaptığımız söylendi. Burada mesela bu size dağıtılan CD'lerde "Farklı Diller, Farklı Renkler" diye bir CD var, burada hemen hemen bütün Türkiye'de konuşulan yerel dillerin hepsini içeren parçalar var. Burada mümkün olduğu kadar çoğulcu davranma yaklaşımındayız. Biz Anadolu'nun sahip olduğu kültür ve sanat eserleri kadar kimlikleri, Anadolu'nun sahip olduğu kimlikleri, bunlar ister etnik kimlik olsun ister dinî kimlik olsun ister başka sosyolojik kimlik olsun, bunların hepsini Anadolu'nun somut olmayan kültürel mirası kabilinden kabul ediyoruz. Bu somut olmayan kültürel mirasların yani kimliklerin kendilerini geliştirmeleri, onlara ait dillerin gelişmesi, kültürel kodların gelişmesi bizim açımızdan fevkalade önemlidir.

Tek tek çok soru soruldu. Bunların hepsiyle ilgili birtakım cevaplar var. Bir de şeyi düzeltmek isterim: "The Guardian" gazetesine verdiğim röportajla ilgili Sayın Milletvekilimiz Suriyeli muhaliflere silah verilmesini ifade ettiğimi söyledi. İfadem aynen şöyledir: Burada Cenevre 2 sürecini kastederek şunu söylemiştim, dedim ki: Orada bir rejim tarafından bir halk sistematik olarak katlediliyor, bunun katledilmesi karşısında uluslararası toplum sessiz kalıyor, bu durumda herkesin şunu düşünmesi gerekir: Katledilen bu insanların güvenliği nasıl sağlanacaktır? Bununla ilgili olarak birden çok seçenekten bahsediliyor. Kimileri uçuşa kapalı bölgeden bahsediyor, kimileri tampon bölgeden bahsediyor, kimileri bu insanların kendini savunacak silahlara sahip olmasını gerektiğinden bahsediyor. Mekanizması ne olursa olsun bir rejim tarafından, bir devlet tarafından ağır konvansiyonel silahlarla -ki şimdi kimyasal silahlar da çıktı- sistematik olarak katledilen bir halkın ne şekilde kendini koruyacağı konusunda uluslararası toplum bir mekanizma üretmelidir şeklinde...

Sayın Başkanım, diğerlerine devam edeyim mi yoksa yazılı mı cevap vereyim?

BAŞKAN – Lütfen bitirelim, yazılı verelim çünkü saat...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ÖMER ÇELİK (Adana) – Peki.

Ben Komisyonunuza gösterdiği ilgi için, şahsıma, Bakanlığımıza gösterdiğiniz ilgi için ilk bütçemizle ilgili olarak "Hayırlı olsun." dilekeleriniz için ve nazik üslubunuz için çok teşekkür ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanımıza kapsamlı açıklamalarından dolayı çok teşekkür ediyoruz.

Komisyonumuzun değeri üyeleri, böylece, bütçeler üzerindeki görüşmelerimiz tamamlanmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

PROĞRAMLAR

(Kültür ve Turizm Bakanlığının 2014 yılı bütçesi ile 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü'nün 2014 yılı bütçesi ile 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü'nün 2014 yılı bütçesi ile 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı 2014 yılı bütçesi ile 2012 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, böylece gündemimizde bulunan bütçe ve kesin hesaplar oylanmış ve kabul edilmiştir. Hayırlı olsun.

Sayın Bakanımıza, tüm Bakanlık personeline, Sayıştay Başkanlığına, Maliye Bakanlığına, Kalkınma Bakanlığına ve tüm basın mensubu arkadaşlara çok teşekkür ediyorum.

Yarın saat 11.30'da buluşmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 02.33

T B M M
Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 115
