DÖNEM : 21 YASAMA YILI : 3

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

CİLT : 53

45 inci Birleşim

17 . 1 . 2001 Çarşamba

 İ Ç İ N D E K İ L E R Sayfa I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II. – GELEN KÂĞITLAR

III. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. – Denizli Milletvekili M. Kemal Aykurt'un, bayram tatilinde kapanan karayollarında can ve mal güvenliğinin sağlanması için alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı

2. – Muğla Milletvekili Metin Ergun'un, çeşitli çevrelerce yozlaştırılan güzel Türkçemizin yabancı dillerin etkisinden kurtarılması için alınması gereken tedbirler konusuna ilişkin gündemdışı konuşması ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı

3. – Bursa Milletvekili Faruk Çelik'in, özelleştirmelere, özellikle Bursa Merinos Sanayiinin özelleştirilmesine ve çalışanlarının durumuna ilişkin gündemdışı konuşması ve Devlet Bakanı Yüksel Yalova'nın cevabı

B) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1. – Amasya Milletvekili Ahmet İyimaya'nın (6/1014) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi (4/289)

C) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1. – Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız ve 31 arkadaşının, enerji alanındaki yolsuzluk ve usulsüzlüklerin ortaya çıkarılmasında ve Teftiş Kurulu raporlarının uygulanmasında görevinin gereklerini zamanında ye-rine getirmediği iddiasıyla Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Mustafa Cumhur Ersümer hakkında gensoru açılmasına ilişkin önergesi (11/6)

IV.- GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI

A) GÖRÜŞMELER

1. – İstanbul Milletvekili M. Murat Sökmenoğlu ve 32 Arkadaşı, Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 Arkadaşı, İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 32 Arkadaşı, DYP Grubu Adına DYP Grup Başkanvekilleri Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve İçel Milletvekili Turhan Güven ile İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 20 Arkadaşının Trafik Kazalarının Nedenlerinin Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci Maddeleri Uyarınca Birer Meclis Araştırması Açılmasına ilişkin Önergeleri ve Meclis Araştırma Komisyonu Raporu (10/139, 14, 126, 132 ve 133) (S. Sayısı : 547)

V.- SEÇİMLER

A) KOMİSYONLARDA AÇIK BULUNAN ÜYELİKLERE SEÇİM

1. – Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda açık bulunan üyeliğe seçim

B) KOMİSYONLARA ÜYE SEÇİMİ

1. – Tekstil ve Konfeksiyon Sektörünün Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan (10/10) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu üyeliklerine seçim

VII. – SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1. – Şanlıurfa Milletvekili Zülfikar İzol'un, Şanlıurfa-Birecik İlçesine bağlı bazı köylerin sorunlarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Mustafa Yılmaz'ın cevabı (7/3271)

2. – Şanlıurfa Milletvekili Zülfikar İzol'un, Şanlıurfa-Birecik Göktepe köy yoluna ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Mustafa Yılmaz'ın cevabı (7/3274)

3. – Kocaeli Milletvekili Osman Pepe'nin, bazı milletvekillerinin Küba'ya yaptığı ziyarete, Meclis Doktorluğunda görevli sağlık personeline ve lojmanlara ilişkin sorusu ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Ömer İzgi'nin cevabı (7/3165)

I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 15.00'te açıldı.

Hakkâri Milletvekili Hakkı Töre, Hakkâri İlinin sorunlarına,

İstanbul Milletvekili Nevzat Yalçıntaş, Fransa Parlamentosunda görüşülecek olan sözde Ermeni soykırımı tasarısına;

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

Afyon Milletvekili Müjdat Kayayerli'nin, öğretmenevlerinin sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşmasına Millî Eğitim Bakanı Metin Botancıoğlu cevap verdi.

Bursa Milletvekili Faruk Çelik'in, (6/975), (6/983), (6/993) esas numaralı sözlü sorularını geri aldığına,

İzmir Milletvekili Hasan Metin'in, KİT Komisyonu üyeliğinden çekildiğine;

İlişkin önergeleri Genel Kurulun bilgisine sunuldu, sözlü soruların geri verildiği açıklandı.

Kocaeli Milletvekili Mehmet Batuk ve 35 arkadaşının, 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihlerinde meydana gelen deprem felaketinden sonra bölgede yapılan çalışmalar ve toplanan yardımların kullanılması konusunda (10/165),

Konya Milletvekili Teoman Rıza Güneri ve 27 arkadaşının, Beyaz Enerji Operasyonu ile gündeme gelen yolsuzluk iddialarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla (10/166);

Birer Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergeleri okundu, önergelerin gündemde yerini alacağı, öngörüşmelerinin sırası geldiğinde yapılacağı bildirildi.

OECD Kamu Yönetimi Bölümü ve Fransız Senatosu Maliye Komisyonunun işbirliğiyle "Parlamenter İlişkiler ve Tüzükler" konusunda Paris'te yapılacak uluslararası toplantıya TBMM'yi temsilen Plan ve Bütçe Komisyonundan bir üyenin katılmasına ilişkin Başkanlık tezkeresi kabul edildi.

12.1.2001 tarihli gelen kâğıtlarda yayımlanan ve aynı tarihte dağıtılan, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi konusundaki (10/139, 14, 126, 132 ve 133) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonunun 547 sıra sayılı raporunun, gündemin "Özel Gündemde Yer Alacak İşler" kısmında yer almasına ve görüşmelerinin 16.1.2001 Salı günkü birleşimde yapılmasına ilişkin Danışma Kurulu önerisi, yapılan görüşmelerden sonra kabul edildi.

Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Bartın Milletvekili Zeki Çakan, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in konuşmasında, ANAP Genel Başkanı A. Mesut Yılmaz'a sataşması nedeniyle bir konuşma yaptı.

Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız'ın, Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Hakkında 41 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulüne Dair Kanunda Değişiklik Yapılması, Balıkesir Üniversitesi Bünyesinde Tıp, Eczacılık, Dişçilik, Güzel Sanatlar, Savaştepe Eğitim, İktisadî ve İdarî Bilimler Fakültelerinin Kurulması Hakkında (2/313),

Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanvekili Erzurum Milletvekili İsmail Köse'nin, Küçük Çiftçilerin T.C. Ziraat Bankası ve Tarım Kredi Kooperatiflerine Olan Borç Faizlerinin Bir Bölümünün Affı, İcra Takip İşlemlerinin Durdurulması ve Yeni Bir Ödeme Planına Bağlanmasına Dair (2/468),

Çankırı Milletvekili İrfan Keleş'in, Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Hakkında 41 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulüne Dair 2809 Sayılı Kanun ile 78 ve 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında (2/446);

Kanun tekliflerinin, İçtüzüğün 37 nci maddesine göre, doğrudan gündeme alınmalarına ilişkin önergeleri, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edildi.

Alınan karar gereğince, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan (10/139, 14, 126, 132 ve 133) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporunun genel görüşmelerine başlanarak, bir süre devam edildi.

17 Ocak 2001 Çarşamba günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşime 18.25'te son verildi.

 Mehmet Vecdi Gönül

 Başkanvekili

 Levent Mıstıkoğlu Hüseyin Çelik

 Hatay Van

 Kâtip Üye Kâtip Üye No. : 65

II. – GELEN KÂĞITLAR

17.1.2001 ÇARŞAMBA

Raporlar

1. – Bursa Milletvekili Ali Arabacı'nın, İdarî Yargılama Usulü Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçtüzüğün 37 nci Maddesine Göre Doğrudan Gündeme Alınmasına İlişkin Önergesi (2/337) (S. Sayısı : 573) (Dağıtma tarihi : 17.1.2001) (GÜNDEME)

2. – Çanakkale Milletvekili Nevfel Şahin ve 9 Arkadaşının, Küçük Esnaf ve Sanatkârlar ile Orta Boy İşletmelerin, Bazı Borç Faizlerinin Sınırlandırılmasına Dair Kanun Teklifi ve İçtüzüğün 37 nci Maddesine Göre Doğrudan Gündeme Alınmasına İlişkin Önergesi (2/490) (S. Sayısı : 574) (Dağıtma tarihi : 17.1.2001) (GÜNDEME)

3. – Karabük Milletvekili Mustafa Eren'in, Yükseköğretim Kurumları Teşkilâtı Hakkında 41 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulüne Dair 2809 Sayılı Kanuna Bir Madde Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi ve İçtüzüğün 37 nci Maddesine Göre Doğrudan Gündeme Alınmasına İlişkin Önergesi (2/506) (S. Sayısı : 575) (Dağıtma tarihi : 17.1.2001) (GÜNDEME)

Sözlü Soru Önergesi

1.-Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, elektrik üretim sözleşmesi yapılan bazı şirketlere ilişkin Başbakandan sözlü soru önergesi (6/1161) (Bakanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

Yazılı Soru Önergeleri

1.-Antalya Milletvekili Salih Çelen'in, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından gazetelere verilen eleman alımı ilanlarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3308) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

2. – Erzincan Milletvekili Tevhit Karakaya'nın, enerji alanındaki yolsuzluk iddialarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3309) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

3. – Diyarbakır Milletvekili Osman Aslan'ın, Diyarbakır-Hani İlçesi Anıl Köyünün yol sorununa ilişkin Devlet Bakanından (Mustafa Yılmaz) yazılı soru önergesi (7/3310) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

4. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Bakanlığa bağlı fonlardan dernek ve vakıflara yapılan yardımlara ilişkin Kültür Bakanından yazılı soru önergesi (7/3311) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

5. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Bakanlığa bağlı fonlardan dernek ve vakıflara yapılan yardımlara ilişkin Turizm Bakanından yazılı soru önergesi (7/3312) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

6. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, DPT Müsteşarının enerjide yap-işlet devret modelini eleştiren açıklamasına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3313) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

7. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, 1997-2000 yılları arasında kamuda çalışan işçi ve memurlara ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3314) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

8. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Merkez Bankasından yurtdışına transfer edilen dövizlere ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3315) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

9. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, kamu görevlilerinin özel yaşamlarına ait bir talimat olup olmadığına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3316) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

10. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Nevşehir İlinde bir huzurevi açılıp açılmayacağına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3317) (Başkanlığa geliş tarihi:16.1.2001)

11.-Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Devlet mallarının envanterinin çıkarılıp çıkarılmayacağına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3318) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

12. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Hazinenin devirli ve garantili kredilerden kaynaklanan alacaklarına ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3319) (Başkanlığa geliş ta-rihi : 16.1.2001)

13. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Merkez Bankası Başkanı ve İdare Meclisi üyelerine ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3320) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

14. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Nevşehir İlinde yürütülen çevre projelerine ilişkin Çevre Bakanından yazılı soru önergesi (7/3321) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

15. – Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, patates üreticisinin sorunlarına ilişkin Devlet Bakanından (Tunca Toskay) yazılı soru önergesi (7/3322) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

16.-Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Başbakanlığa bağlı fonlardan dernek ve vakıflara yapılan yardımlara ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3323) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001)

17. – Erzurum Milletvekili Aslan Polat'ın, bazı kuruluşlar ile ilgili Sayıştay Raporuna ilişkin Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanından yazılı soru önergesi (7/3324) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

18. – İstanbul Milletvekili Bülent Akarcalı'nın, bir gazetede yer alan "THY'da talan" başlıklı yazıya ilişkin Devlet Bakanından (Yüksel Yalova) yazılı soru önergesi (7/3325) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

19.-Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, bir bakanın özel yaşamı hakkındaki iddialara ilişkin Başbakandan yazılı soru önergesi (7/3326) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

20.-Çorum Milletvekili Melek Denli Karaca'nın 10 Temmuz 1941 tarih ve 4081 sayılı Kanunun uygulanmasına ilişkin Maliye Bakanından yazılı soru önergesi (7/3327) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

21. – Çorum Milletvekili Melek Denli Karaca'nın, Çiftçi Mallarının Korunması Hakkındaki Kanuna ilişkin Adalet Bakanından yazılı soru önergesi (7/3328) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

22. – Çorum Milletvekili Melek Denli Karaca'nın, 4081 Sayılı Kanunun yürürlükten kaldırılıp kaldırılmayacağına ilişkin Tarım ve Köyişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/3329) (Başkanlığa geliş tarihi : 17.1.2001)

Gensoru Önergesi

1. – Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız ve 31 arkadaşının, enerji alanındaki yolsuzluk ve usulsüzlüklerin ortaya çıkarılmasında ve teftiş kurulu raporlarının uygulanmasında görevinin gereklerini zamanında yerine getirmediği iddiasıyla Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Mustafa Cumhur Ersümer hakkında Anayasanın 99 uncu ve İçtüzüğün 106 ncı maddeleri uyarınca bir gensoru açılmasına ilişkin önergesi (11/6) (Başkanlığa geliş tarihi : 16.1.2001) (Dağıtma tarihi : 17.1.2001)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.00

17 Ocak 2001 Çarşamba

BAŞKAN: Başkanvekili Mehmet Vecdi GÖNÜL

KÂTİP ÜYELER: Hüseyin ÇELİK (Van), Levent MISTIKOĞLU (Hatay)

BAŞKAN - Türkiye Büyük Millet Meclisinin 45 inci Birleşimini açıyor, en iyi dileklerimi ve saygılarımı sunuyorum.

Toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç sayın milletvekiline gündemdışı söz vereceğim.

Gündemdışı ilk söz, karayollarında can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirlerin alınması konusunda söz isteyen, Denizli Milletvekili Sayın Mustafa Kemal Aykurt'a aittir.

Buyurun Sayın Aykurt.

Süreniz 5 dakika efendim.

III. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1. – Denizli Milletvekili M. Kemal Aykurt'un, bayram tatilinde kapanan karayollarında can ve mal güvenliğinin sağlanması için alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı

MUSTAFA KEMAL AYKURT (Denizli) - Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; bayram öncesi ve bayram sonrası Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarıyla ilgili görüşlerimi sizlerle paylaşmak için söz aldım; bu vesileyle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, herkesin bildiği gibi, geçmiş dönemlerde, bayramlar için, bayram öncesi bir dizi önlem alınır idi. Bu sene, bu bayramda, bu bayram öncesinde, ne hikmetse, Sayın İçişleri Bakanımız kazalara sebebiyet veren ağır tonajlı arabaların seyrüsefere çıkmasına izin verdi ve bu bayramda, bu araçların trafiğe çıkması sebebiyle de, emsali görülmemiş, ölümle sonuçlanan, yaralanmayla sonuçlanan kazalar meydana geldi. Bilançoya baktığımız zaman -ölü sayısı, İsrail-Filistin savaşındakinden fazla- 195 ölü, 362 yaralı ve milyarlarca lira tutarında maddî hasarla sonuçlanan trafik kazaları...

Değerli arkadaşlarım, ben burada başımdan geçen bir olayı anlatacağım; ama, şunu bilmenizi isterim ki -ben kendimi değil- bizimle beraber acı çeken, yollarda saatlerce mahsur kalan insanların da hissiyatına tercüman olmak istiyorum.

23 Aralık 2000 tarihinde, Ankara'dan Denizli'ye müteveccihen yola çıktık. Saat 15.00'te Afyon'a geldiğimizde, Afyon'un içi sayılacak bir noktada yollar kapalı. Sorumlu valiyi aradık; vali, şehir dışında bir otelde yemekte, Emniyet Müdürü de orada. Telefonla kendisine bir şekilde ulaştık; karayolları araçlarını derhal olay mahalline göndereceğim dedi.

Değerli milletvekilleri, tam 30 saat aralıksız kar yağmış ve 40 santime yükselen kar var. Sayın Vali, kapanan yolu görmüyor. Kapanan yol, Sayın Valimizin çalıştığı mekâna 2 kilometre mesafede, Afyon'un içi. 2 saat bekledikten sonra bir greyder geldi. Yol, TIR'lar tarafından kapatılmış, otobüsler tarafından kapatılmış. O traktörün, o araçları çekmesi mümkün değil. 4,5 saat mahsur kaldıktan sonra, neyse bir şekilde yola devam ettik. 40 kilometre gittikten sonra da, 20 kilometrelik bir konvoyla karşı karşıya geldik. Çiğiltepe'de yollar kapalı. Orada çalışan, koşan, Sandıklı Kaymakamı var; bir de Jandarma Bölük Komutanı var; ama, hiçbir tedbir yok, hiçbir araç gereç yok.

Değerli arkadaşlarım, devletin işleyişini anlatmak bakımından çarpıcı bir örnek vereceğim. Sayın Kaymakam "bir gün evvel, Afyon valisinden araç istedim, hâlâ araç gelmedi. Antalya Bölge Müdürlüğüne araç gönderin diye telefon ettim. Cevap, bizim bölgemiz dışında, Konya'ya gidin, Konya'ya sorun. Konya'yı aradım, Konya Bölge Müdürüyle konuştum; oradan da, bizim bölgemize ait değil cevabını aldım" diyor. Sonra, belediyenin araçlarını getirmiş; ama, belediyenin araçları, o tonajlı, büyük arabaları çekmeye müsait olmadığı için geri gönderdim diyor ve orada 16,5 saat mahsur kaldık. Ertesi sabah 6 civarında, bir şekilde tekrar yola çıktık.

Değerli arkadaşlarım, bana göre, bu olayda sorumlular var. Beni mazur görsün, Değerli İçişleri Bakanımız ne hikmetse ilk defa ağır tonajlı vasıtaları seyrüsefere açmıştır. Bu bir sorumluluktur, bu bir yanlıştır. Türkiye'nin her yerinde ağır tonajlı vasıtaların yolları kapattığı görülmüştür, kazalara sebebiyet verdiği görülmüştür, bu hususta bir tedbir alınmamıştır.

Bizim bölgemizde -öbür bölgeleri bilmiyorum- en büyük sorumlu, o ilin valisidir. Valinin dünyadan haberi yok. Telefon ettim cevap verdi, sonra telefonları da kapattı, devreden çıktı. Hiçbir tedbir alınmamış. Bir kamyon tuz atamadınız mı yokuşa?! 2 kilometre mesafede bir yokuş var, bir kamyon tuz atılsa hiç problem yok. Burnunun dibindeki kapalı yolu görmemiş, 30 saat kar yağmasına rağmen hiçbir tedbir almamış. Huzurlarınızda, Afyon Valisini kınıyorum.

Üçüncü sorumlu, Karayollarıdır.

Değerli arkadaşlarım, Karayolları böyle mevsimlerde yolu boş bırakmaz; çekicilerini sevk eder, araçlarını gönderir, tuzlama yapar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen toparlayınız.

MUSTAFA KEMAL AYKURT (Devamla) - Toparlıyorum Sayın Başkanım.

Karayollarının hiçbir aracı, hiçbir yolda yok. Karayolları sorumludur.

Dördüncüsü, emniyet müdürlüğü sorumludur; çünkü, hiçbir trafik tedbiri alınmamıştır ve sonuçta da bahsettiğim, arz ettiğim büyük bilanço: 195 ölü, 362 yaralı. Böyle bir tablo yaşamıştır Türkiye ve insanlarımız bayram sevincini yaşayamamıştır; bayram sevinci, yerini acı ve gözyaşına terk etmiştir.

Değerli arkadaşlarım, inşallah bundan sonra bu tedbirsizlikler yaşanmaz, böylesine acı da, gözyaşı da görülmez diye düşünüyorum ve hepinizi, bu vesileyle bir defa daha saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Aykurt.

Sayın Aykurt'un görüşmelerine, hükümet adına, Sayın Millî Eğitim Bakanı cevap verecekler.

Buyurun efendim. (DSP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

MİLLÎ EĞİTİM BAKANI METİN BOSTANCIOĞLU (Sinop) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bu bilgi, bu not, bana, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından gönderildi. Ben, Bayındırlık ve İskân Bakanı arkadaşım adına bu bilgileri sunuyorum.

Denizli Milletvekili Muhterem Mustafa Kemal Aykurt,un, bayram tatilinde kapanan karayollarında can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirlerin alınması hakkında yapmış olduğu gündemdışı konuşmasına, biraz önce belirttiğim gibi, Bayındırlık ve İskân Bakanı adına, cevap vermek üzere söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisin siz değerli milletvekillerini, hepinizi, saygıyla selamlıyorum.

22.12.2000 tarihinde başlayan kar yağışı, özellikle, Afyon, Uşak, Konya, Eskişehir, Kütahya ve Ankara İllerimiz başta olmak üzere, İç Anadolu Bölgesinde etkili olmuştur. Ramazan Bayramı ve yılbaşı tatilinin uzun olması nedeniyle, tatil yörelerine giden, bu illerimiz dahilindeki yolları kullanan vatandaşlarımızın oluşturduğu yoğun trafik, olumsuz hava şartları, Orta Anadolu'da yağan yoğun kar yağışıyla birleşince, ulaşımda aksamalar meydana gelmiştir. Ankara'yı, Antalya'ya ve İzmir'e bağlayan yol güzergâhı üzerinde bulunan Afyon-Uşak, Afyon-Sandıklı yönlerinde, yer yer, taşıtların, özellikle, ağır taşıtların, zincirsiz yola çıkmaları ve kayarak yolu trafiğe kapatmaları nedeniyle, yollarımızda beklemeler ve uzun konvoylar oluşmuştur.

Kış şartlarında, yol üzerinde, karayolu görevlileri, yol güvenliği için, kar ve buzla mücadele tedbirlerini alırken, kar yağışının çok yoğun oluşu nedeniyle tekerlekler altında kalan karın sertleşerek buz haline gelmesi, yoğun trafik nedeniyle mücadelede ekiplerin çalışamaması, yolun karla kapanması, yüksek kesimlerde sıcaklığın eksi 7 derecenin altına düşmesi nedeniyle tuzun etki etmemesi gibi hallerle, araçlar üzerinde tedbirler alınması zorunludur. Ülkemizde, araçlar üzerinde alınacak en etkili tedbir, zincir takılmasıdır. Söz konusu kesimde meydana gelen olumsuzluklar benzer şartlardan oluşmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğüne ait yol bakım ve kar mücadele ekiplerinin 24 saat çalışması, mahallinde hazır bulunmaları ve bütün çabalarına rağmen, özellikle Afyon Sandıklı kesiminde, zincirsiz taşıtların kayarak yolu kapamaları -ki, araçların yüzde 95'inin zincirsiz seyrettiği gözlemlenmiştir- üzerine, yoğun trafik nedeniyle birikmeler olmuş, sabırsız davranan sürücülerimiz karşı şeritleri kapatarak kar mücadelesi yapan Karayolları ekiplerinin olay mahalline ulaşmasını güçleştirmiş, yol şeritlerinin kapalı olması nedeniyle temizlenemeyen kar, lastik altında sıkışarak buzlanmaya neden olmuştur. Bu durum, birikmenin büyük boyutlara varmasının ananedenidir. Ekiplerimizce birkaç kez tekrarlanan yolu açma faaliyetleri, zincirsiz taşıtlar nedeniyle -bunun altını çizerek belirtiyorum- yeniden kapanmalara sebep olmuş, bu durum da, kamuoyunda olumsuzluk yaratmıştır.

Yol üzerinde alınması gereken önlemlere ilave olarak, özellikle ağır tonajlı araçlarda alınması gereken zincir takma tedbirlerinin alınmaması, kurallara uyan ve gereken önlemleri alan sürücülerin de yolda beklemelerine, ekonomik kayba uğramalarına neden olmuştur. Kurumumuzun, yani Karayollarının, çeşitli nedenlerle kayarak yolu kapatan araçların bulundukları yerden kurtarıcı ve benzeri araçlarla çekilerek, belirli bir yol kesimini açmaları gibi bir görevi ve buna bağlı olarak da teçhizatı yoktur. Küçük tonajlı araçlarda meydana gelecek kayma, arıza gibi nedenlerle kapanan trafik şeritleri, teşkilatımız yol bakım makineleri veya işçi gücüyle açılabilmektedir; ancak, ağır tonajlı araçlara müdahale etmek mümkün olamamaktadır. Kurumumuzun görevi, bu gibi durumlarda kayan aracı sadece yol kenara alarak yolu açmaktır. Yoğun trafik, ağır kış şartları gibi hallerde kritik kesimlerde ağır taşıtların belirli yerlerde bekletilerek trafiğin ağır taşıtlardan etkilenmemesi sağlanabilir. Belirlenen zaman sonunda da gerekli tedbirleri aldırmak suretiyle ağır taşıtlara yol verilmesi uygun olmaktadır.

Her yıl, Karayolları Genel Müdürlüğünce kar ve buz mücadelesinde alınacak tedbirler, biraz sonra bilginize sunacağım genelgeyle valiliklere, Emniyet Genel Müdürlüğüne ve İçişleri Bakanlığına bildirilmektedir. Genelde, tuz kullanımının hangi kesimlerde ve hangi şartlarda olacağı belirlenmiştir.

Trafiğin yoğun olduğu Afyon-Sandıklı, Afyon-Ankara güzergâhında hava ve trafik şartlarına bağlı olarak zorluklar yaşanan yol kesimleri valiliklere gönderilen belgeler ekinde gösterilmiştir. Söz konusu tarihlerde, merkezde Karayolları Genel Müdürlüğü ve birim amirleri, Afyon Bakım Şube Şefliği yollarında, bölge yetkilileri başta olmak üzere, tüm bakım ekipleri 24 saat süreyle görevleri başında olmuşlardır. Karayolları Genel Müdürlüğünce, bayram öncesi 15.12.2000 tarihinde "Bayram Trafiğine Dikkat" ve 29.12.2000 tarihinde "Tatil Dönüşü Karayolları Genel Müdürlüğü Uyarıyor" isimli iki adet basın bildirisi yayımlanmıştır. Özellikle, sürücülerin seyir zamanı alınacak tedbirler ve sürücü davranışları, kar ve buzda zincirsiz araç kullanılmaması konularında, bayram tatili süresince, karayolları yetkilileri tarafından medya aracılığıyla da kamuoyu bilgilendirilmiştir. Burada, elbette karayollarının görevi vardır, elbette valiliklerin görevi vardır; ama, asıl görev, o aracı kullanan, o aracı o hava şartlarında kullanan kişilerin zincir takmasıdır. Araçların yüzde 95'inin zincirsiz seyrettiği bir ortamda, o hava şartlarında, sayın milletvekilim, istenmeyen o sonucun doğması da mukadderdir. Aslında yapılması gereken, yolları kesip, onların, mutlaka, zincirle yola devam etmelerini sağlamaktır; ama, en önünde de, o yolda, o havada zincir takma şuurunun yerleşmesidir.

Saygıyla arz ediyorum. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Bakana teşekkür ediyorum.

HALİL İBRAHİM ÖZSOY (Afyon) - Sayın Başkan, ben de bir açıklama yapmak istiyorum.

BAŞKAN - Evet; oturduğunuz yerden, 60 ncı maddeye göre çok kısa olmak kaydıyla, buyurun efendim

HALİL İBRAHİM ÖZSOY (Afyon) - Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Gerçekten, sayın milletvekilinin ifade ettikleri gibi, o gün, Afyon'da, yağan kar nedeniyle çok özel bir gün yaşanmıştır, olağanüstü bir gün yaşanmıştır. Aslında, Sayın Vali ve ilçe kaymakamları, belediye başkanları, Köy Hizmetleri İl Müdürü ellerindeki bütün imkânları kullanmışlardır; fakat, yetersiz kalışlarının nedeni, onların görevlerinden değil, Afyon gibi karayolu kavşağında bulunan bir ilin devlet karayollarının, üç veya dört bölge müdürlüğüne bağlı olmasından kaynaklanmaktadır; bir kısmı Antalya, bir kısmı Konya, bir kısmı da Eskişehir Bölge Müdürlüklerine bağlanmaktadır. Şimdi, Konya'da da kar yağdığına göre, Konya-Afyon arasındaki mesafe de göz önüne alınırsa, Konya'daki Bölge Müdürlüğü, kar mücadelesi için Afyon'a vasıta gönderebilir mi, Antalya gönderebilir mi; nitekim, göndermemişlerdir. İl, kendi çapında, kendi imkânlarıyla mücadele etmiştir. O yüzden, ben, huzurlarınızda, başta Sayın Vali olmak üzere, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Saygılar sunarım.

BAŞKAN - Biz de teşekkür ediyoruz Sayın Özsoy.

Sayın milletvekilleri, gündemdışı...

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyon) - Sayın Başkan, ben de aynı konuda...

BAŞKAN - Siz de söz istiyorsunuz; ancak, sizden önce Sayın Büyüköztürk'e söz veriyorum.

Sayın Öztürk, çok kısa lütfen.

BİROL BÜYÜKÖZTÜRK (Osmaniye) - Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Bugün saat 14.05'te Osmaniyemizde 4,9 şiddetinde bir deprem olmuştur. Bu, Osmaniyemizde, dokuz ay içerisinde olan ikinci depremdir, daha önce de 5,6 şiddetinde bir deprem oldu. Çok şükür, sağlık yönünden herhangi bir kaybımız yok. Osmaniyemize ve Türkiyemize geçmiş olsun diyor, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Efendim, hatırlanacağı üzere, İstanbul'da bir deprem olmuştu, bugün de, belirttiğiniz gibi, Osmaniye-Erzin arasında 4,9 şiddetinde bir deprem oldu. Şimdi bir can kaybının olmadığını bildirdiler, Sayın Levent Mıstıkoğlu Bey de, o bilgiyi aldı. Ben arz edecektim, siz söylediniz; Türkiye Büyük Millet Meclisi adına, bu felaketlere maruz kalan değerli vatandaşlarımıza, büyük geçmiş olsun diyoruz; vesile olmanızdan dolayı, size de teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Akcan.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyon) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de, Sayın Büyüköztürk'ün ifade ettiği deprem nedeniyle, tüm Çukurova halkına geçmiş olsun dileklerimi belirterek, Afyon'daki karayolu tıkanıklığına değinmek istiyorum, söz verdiğiniz için teşekkür ederim.

Gerçekten, o günkü yoğun kar yağışında, kar mücadelesi yapılmaya ve yol, sürekli olarak açık tutulmaya çalışılmıştır. Sayın İbrahim Özsoy'un ifade ettiği gibi, Afyon, çok geniş bir havza; trafik, kavşak bir noktada bulunması nedeniyle, araçlar, ancak bir tarafa teksif edilebilmektedir. Bu yüzden, Sayın Millî Eğitim Bakanımız, Sayın Koray Aydın adına konuştuğu için, Sayın Bayındırlık ve İskân Bakanımızdan, Afyon'un, tek bölgeli bir il konumuna getirilmesi konusunda çaba sarf etmesini istirham ediyoruz. Böylece, karla, tıkanıklıkla ve trafiğin sürekli açık tutulması için verilecek mücadelede, hadiselerin tekelden idare edilebilir boyut kazanması gerekir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Akcan.

MUSTAFA KEMAL AYKURT (Denizli) - Sayın Başkanım, bana göre teamüle uygun olmayan şekilde, konuşmamdan sonra birtakım arkadaşlar, özellikle Afyon milletvekili arkadaşlarımız, beni yalanlar şekilde beyanlarda bulundular. Açıklık getirmek için, bir cümle söylemek istiyorum, bana da, bu hakkı verin lütfen.

BAŞKAN - Buyurun efendim.

MUSTAFA KEMAL AYKURT (Denizli) - Sayın Başkanım, Afyon milletvekili değerli arkadaşlarımız -belki, kendi açılarından haklı olarak- Afyon Valisini savunmaya çalıştılar. Kendileri bakımından doğal karşılanabilir; ama -söylemeyecektim, şimdi söylemeye mecburum- ben araştırdım ve bu işler üzerinde durdum. Şuhut yolu açık; yani, bizim güzergâhtan yola çıkan birtakım insanlar, bu tıkanıklıkları görünce Şuhut'tan geçmişler, memleketlerine ulaşmışlar. O yollar temizlenmiş; yani, seçim bölgelerindeki yollar temizlenmiş; ama, bu yoldan -bu karayolundan- giden insanlar Afyon seçmeni değil, Denizlili, İzmirli, Bodrumlu, Antalyalı. Onun için, bu yol ihmal edilmiştir. Ben bir defa daha söylüyorum: Afyon Valisi burada sorumludur; sorumsuz davranmıştır.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim efendim.

Şimdi, gündemdışı ikinci söz, güzel Türkçemiz hakkında söz isteyen Muğla Milletvekili Sayın Metin Ergun'a aittir.

Buyurun Sayın Ergun. (MHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika efendim.

2. – Muğla Milletvekili Metin Ergun'un, çeşitli çevrelerce yozlaştırılan güzel Türkçemizin ya-bancı dillerin etkisinden kurtarılması için alınması gereken tedbirler konusuna ilişkin gündemdışı konuşması ve Millî Eğitim Bakanı Metin Bostancıoğlu'nun cevabı

METİN ERGUN (Muğla) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; "Güzel Türkçemiz" adlı bir başlıkla huzurunuzdayım; ama, ne yazık ki, güzel Türkçemizin hali hakkında güzel şeyler söyleyemeyeceğim. Dünyanın en zengin ve en yaygın dillerinden biri olan Türk dili, bugün varlığını devam ettirme mücadelesi içindedir. Yabancı bilim adamlarının da belirttiği gibi, dünyanın en mantıklı dillerinden biri olan Türkçemizi bu hale getirmenin mantığını anlamış değilim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dil, insan gruplarını bir araya getirip milletleştiren en önemli sosyal müessesedir. Eğer, bu sosyal müessese ortadan kalkar veya tahribata uğrarsa ya millet olma şuuru büyük oranda yok olur ya da zihnî faaliyet sıkıntısı ortaya çıkar.

BAŞKAN - Sayın Ergun, bir dakika müsaade eder misiniz.

Sayın milletvekilleri, önemli bir konuda çok değerli bir arkadaşımız konuşma yapıyor. Lütfen, kendisine biraz kulak verelim.

Buyurun efendim.

METİN ERGUN (Devamla) - Dil, milletin ve devletin bütün faaliyet alanı içinde en temiz, en duru, en doğru şekliyle işletilmek zorundadır; bugün dilimiz, ne yazık ki bu durumda değildir. Türkçe, çarşı, pazar, cadde, ticaret, turizm, iletişim ve benzeri alanlardan hızla çekilmektedir. Âdeta, Türkçe, günlük konuşma alanına sıkışmış gibidir. Antalya, Muğla ve benzeri sahillerimizdeki turistik tesislerimizin tamamına yakınının adı Türkçe değildir. Yine, aynı şekilde şirket, dükkân ve benzeri ticarethanelerimizin çok büyük bir bölümünün adları da Türkçe değildir. Ankara, İstanbul, İzmir ve benzeri şehirlerimizdeki tabelalara bakınca Türkçenin caddelerdeki halini daha iyi anlarız. Tabelalardan hareket edecek olursak İstanbul ile Ankara'nın, New York'tan veya Londra'dan veyahut da Paris'ten farkı kalmadığını görürüz.

Yüzyıllar önce yaptığımız hataları bugün tekrar etmekteyiz. Yüzyıllar önce atalarımız Türkçeleri varken veya Türkçesi türetilebilirken, bizim olan kelimeleri kullanmamış, Arapça veya Farsça kelimelere yönelmişlerdir. Bu yönelme, dilimizin gerilemesine, yabancı dillerin etkisi altında kalmasına yol açmıştır. Ulu Önder Atatürk'ün öncülüğünde kurulan Türk Dil Kurumuna gelinceye kadar birkaç defa dilimizle ilgili öze dönüş hareketi başlatılmışsa da başarılı olunamamıştır.

Günümüzdeki durum, yüzyıllarca önce yaşanan sıkıntının yeni bir şeklidir. Dün, Arapça ve Farsçanın etkisinde bırakılan dilimiz, bugün de İngilizcenin baskısı altındadır. Diline özen göstermeyen her tabakadan insanımız, ne acıdır ki, Türkçemizin kuyusunu kazmaktadır. Pek çokları gerçek anlamlarını bilmedikleri, söylenişini dahi beceremedikleri İngilizce kelimelerle konuşmalarını süslemeye çalışmaktadır. Aydınlarımız, 19 uncu Yüzyılın sonundaki hastalıklarına yeniden tutulmuş gibi görünmektedirler.

İşyerlerimizin adlarında görülen "center", "show room", "plaza" ve benzeri onlarca kelime, bazen bilerek bazen de mecbur tutularak kullanılmaktadır. Berber, pastane, lokanta gibi yine yabancı dilden gelen; fakat, yerleşmiş olan kelimelerin yerine bu sefer başka yabancı kelimeler konulmaktadır. Geçenlerde bir belediye otobüsünün üzerinde bir çanta reklamı görmüştüm. Reklamda o çanta firmasının kuruluşunu belirtmek için "Since 1927" yazılmıştı.

Gazete ve dergilerimizin dili, özellikle belli konularla ilgili haber ve yazılarda anlaşılmaz bir hal almıştır. Ekonomi ve eğlence dünyası bu açıdan kötü örneklerle doludur.

Televizyon kanallarının Türkçe'ye karşı olan tavırları adlarından anlaşılmaktadır. Elbette, sunulan programlar da, adlardan geri kalmamaktadır. Dün akşam bir televizyon kanalında haberleri dinlerken, hükümeti oluşturan üç siyasî partinin genel başkanlarının görüşmesiyle ilgili toplantı haberinin "büyük miting" diye verildiğine şahit oldum. Bu televizyon kanalının adı da Türkçe değildi. Televizyonlardaki sunucularımız, TRT'den yetişen sunucuları istisna tutar isek, Türkçe'yi ne yazık ki İngilizce gibi telaffuz etmeye başlamışlardır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; diller arasındaki sözcük alışverişi normaldir. Bu manada, dünyada arı dil de yoktur. Türkçemize yabancı dillerden; başka dillere de Türkçemizden sözcükler girecektir; bu normaldir; fakat, Türkçemiz, bu ödünç kelime alma anlayışının ötesine geçmekte, gün geçtikçe, dilcilerin "dil kirlenmesi" dedikleri hadiseyle karşı karşıya kalmaktadır. Türkçe, bir yaşama savaşı vermektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Ergun, 2 dakika veriyorum; lütfen tamamlayınız.

METİN ERGUN (Devamla) - Dilimize sahip çıkmazsak, gelecekte, günlük dilde de İngilizce'nin hâkimiyetiyle karşılaşabiliriz. Bunun önlenmesi için, her şeyden önce, ilk ve orta öğretimde dilimizi çok iyi öğretmek zorundayız; bugün, bunu tam olarak yaptığımızı söyleyemeyiz. İkinci olarak, ilköğretimden başlayarak, bütün eğitim-öğretim kurumlarında Türkçe şuuru verilmelidir, bunun altını özellikle çizmek istiyorum, mutlaka Türkçe şuuru verilmelidir.

Sosyal hayatımızı çok fazla etkileyen görüntülü ve sesli basın organlarında yayınlanan ve adına "şov" denilen ve çoğu güldürüye yönelik olarak yapılan programlarda, bilerek ya da bilmeden yapılan dil yanlışları, özellikle ilköğretim sınıflarında okuyan çocuklarımızı olumsuz yönde etkilemektedir. Gerek bu ve benzeri programlar gerekse Türkçenin hatalı kullanıldığı reklamlar, bir Türkçe öğretmenimizin Türkçe adına beş yılda vermeye çalıştığını beş gün içerisinde alıp götürmektedir. Bu konularda, ya görevini ciddî yapacak bir denetim mekanizması devreye girmeli ya da Radyo Televizyon Üst Kuruluna bu konuda da hassas davranması hususunda yetki ve sorumluluk verilmelidir.

Tercüme yoluyla Türkçeye aktarılan görüntülü, sesli ya da yazılı eserlerde, mütercimlerin, zaman zaman, kendilerince kelime uydurduklarına da şahit olmaktayız.

Ayrıca, yabancı dille eğitime karşı da son derece dikkatli olmak zorundayız.

Son olarak, çok geçmeden, mutlaka yasal düzenlemenin yapılması şarttır.

Yüce Atatürk'ün cumhuriyet projesinin en büyük unsurlarından biri olan "Türkçecilik" projesine hep beraber sahip çıkalım.

Hepinize saygılarımı sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ergun.

MİLLÎ EĞİTİM BAKANI METİN BOSTANCIOĞLU (Sinop) - Gündemdışı konuşmaya cevap vereceğim Sayın Başkan.

BAŞKAN - Peki efendim.

Sayın Millî Eğitim Bakanımız gündemdışı konuşmaya cevap verecekler.

Buyurun efendim. (DSP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika efendim.

MİLLÎ EĞİTİM BAKANI METİN BOSTANCIOĞLU (Sinop) - Sayın Başkanım, sayın milletvekilleri; Türkçe konusunu gündeme getiren Muğla Milletvekilimiz Sayın Metin Ergun'a teşekkür ediyorum.

Konuşmasının bir yerinde geçen bir cümle hariç, tamamının altına imza atarım; dilimizin kirlenmesi, dilimize sahip çıkmamız konusunda, tamamının altına imza atarım. Her şeyden önce, ilk ve orta öğretimde dilimizi çok iyi öğretmek zorundayız, doğru; ama, katılmadığım cümlecik de şu: "Bugün bunu tam olarak yaptığımızı söyleyemeyiz." İzin verirseniz, size, millî eğitimde neler yaptıklarımızı anlatayım, ondan sonra hükmünüzü veriniz.

Sayın milletvekilleri, dil, ulus olmanın, millî birlik ve bütünlüğün, bağımsızlığın, toplumsal değişme ve gelişmenin en temel öğesidir. Doğru ve etkili bir iletişim kurulabilmesi için, dilin özellikleri bozulmadan, kurallarına uygun ve özenli bir şekilde kullanılması zorunludur.

Türkçemizin, yabancı dillerin etkisiyle oluşan kirlenmeden korunabilmesi, geliştirilip zenginleştirilebilmesi, dilimizin bilinçli bir şekilde kendi kaynak ve kurallarına uygun olarak kullanılmasına bağlıdır. Bu konuda, herkese ve toplumumuzun her kesimine görevler düşmektedir.

Konunun sadece eğitim kurumlarında ele alınarak çözümlenmesinin beklenmesi doğru değildir. Dil, yaşayan bir olgudur; filizlenip geliştiği ortam ise, bizzat yaşamın kendisidir. Bu nedenle, okul ortamlarının yanı sıra, ailede ve toplumun her kesiminde, özellikle, sayın milletvekilimizin belirttiği gibi, medyada, Türkçe'nin doğru kullanılması ve yabancı sözcüklerden arındırılmasına özen gösterilmesi beklenmektedir.

Türkçe sevgisini aşılamak, iletişim yeterliliklerini artırmak, birbirleriyle sağlıklı iletişim kurabilen bireyler olarak yetişmelerini sağlamak için, gençlerimizin dil bilincini geliştirmek en önemli hedeflerimiz arasındadır. Bu bağlamda, okullarımızdaki Türkçe ve edebiyat ders programlarının, çağdaş program geliştirme yaklaşımlarına uygun olarak;

1- Gençlerimize, duygu ve düşüncelerini sözlü ve yazılı olarak anlatabilme, duyduklarını ve okuduklarını kavrayıp yorumlayarak sözlü ve yazılı ifade edebilme becerilerinin işlevsel olarak kazandırılması,

2- Türk dili ve edebiyatının önde gelen isimlerinin ve seçkin örneklerinin tanıtılması,

3- Türkçe'deki zenginliğin ve güncelliğin sağlanarak, dil ve edebiyat zevkinin kazandırılması,

4- Dilimizin, özellikle, magazin basınının temsil ettiği kültür ve dil kirliliğinden kurtarılması, kurallarına uygun olarak kullanılmasının özendirilmesi,

5- Teknoloji ve endüstriyel ürünlerin etkisiyle dilimize giren yabancı kelimelerin dilimize uyumlarının sağlanması, teknik terimler ve zorunlu haller dışında, Türkçe karşılıkları bulunan yabancı sözcüklere yer verilmemesi,

6- Özellikle Türkçe'nin kendine özgü söz dizininin korunarak, yazılı ve sözlü iletişimin kurallarına uygun, duru bir dille yapılması,

Yönündeki çabalarımız yoğun bir şekilde sürdürülmektedir.

Yapılan çalışmalar içerisinde, ilköğretim Türkçe ders kitapları çağdaş bir anlayışla ele alınarak yeniden yazılmış ve uygulamaya konulmuştur. Bakanlığım döneminde 218 yeni kitap yazılmıştır. Bunların arasında, ilköğretim Türkçe kitapları önemli yer tutmaktadır.

Yurt dışında yaşayan Türk çocuklarının Türk dili ve kültürünü tanımaları, Türkçe yeterliliklerinin geliştirilmesi için kendi koşullarına uygun öğretim programları geliştirilerek uygulamaya konulmuş ve programa uygun ders kitaplarının yazımına başlanılmıştır.

Bakanlığımız, sadece Türkiye'de yaşayan çocuklarımızın değil, yurt dışında yaşayan Türk çocuklarının da Türk dili ve kültürünü tanımaları bakımından çok ciddî çalışmalar yapmaktadır.

İlköğretim okullarında okutulan Türkçe dersi ile ortaöğretim Türk dili ve edebiyatı dersleri programlarını geliştirme çalışmaları, bilimsel destek ve çoklu katılımla sürdürülmektedir. Bu şu demektir: Bütün çalışmalarımızı üniversitelerle birlikte yapıyoruz. Birlikte yapıyoruz derken, çoklu, hep birlikte yapıyoruz; sadece biz biliyoruz, biz yapıyoruz değil, birlikte yapıyoruz; sizin de katkılarınız olmuştur.

Bu çalışmalar içerisinde, ortaöğretim kurumlarında okutulmak üzere, edebiyat, dil ve anlatım dersleri program geliştirme çalışmaları son aşamasına gelmiştir. Kitap, öğretmen kılavuzu, eğitim araçları gibi öğeler ders programının devamı olarak görülmektedir. Eğitimin etkili ve verimli olabilmesi için, öğretmen yetiştirme ve hizmetiçi eğitimlerine gerekli özen gösterilmektedir.

Öğrencilerin Türkçe yazılı ve sözlü anlatımda başarılı olmalarını desteklemek amacıyla, sınıflar, okullar, eğitim bölgeleri, ilçeler ve iller arasında olmak üzere, Türkiye ölçeğinde, öykü, şiir, düşünce yazılarını içeren yazışmaların yaptırılması planlanmakta ve çalışmalar yapılmaktadır.

Bu yarışmalar yoluyla öğrenciler özendirilecek ve ödüllerle desteklenecektir. Yarışmalarda elde edilen dil ürünleri, bastırılarak, yayın haline getirilerek dağıtılacaktır.

Okullarımızda kullanılacak her türlü ders kitabı ve eğitim aracının onaylanması aşamasında Türk dili üzerinde de titizlikle durulmaktadır. Türkçe ve edebiyat ders kitaplarına, Türkçe'yi doğru ve güzel kullanan çağdaş yazar ve ozanların metinlerinin alınmasına özen gösterilmektedir. Türk Dil Kurumu ile işbirliği içinde Türkçe Yazım Kılavuzunun geliştirilmesi çalışmaları yapılmış ve Bakanlığımızca geniş kapsamlı bir sözlük yayımlanmıştır.

Nitelikli yapıtlarla donatılmış derslik kitaplıkları ve okul kütüphanelerinin yeniden düzenlenmesi amacıyla, Bakanlığımızca, 700 sayfalık, son on yıl içerisinde tavsiye yapılan "Eğitim Araçları 1990-2000" adlı eser bastırılarak bütün okullara dağıtımına başlanmıştır.

Öğrenci merkezli eğitimi ilke edinerek, Türkçe eğitim araçlarıyla, düşünen, anlayan, konuşan, algılayan, tartışan, dinleyen, yorumlayan ve yeni düşünceler üreten bireyler yetiştirmeyi hedefliyoruz. Türkçe eğitiminde ulusal ve kültürel değerlerimize öncelik verilmesini amaçlıyoruz. Son iki öğretim yılında yeniden hazırlanarak okullarımızda okunması sağlanan kitaplar, okuma beğeni ve alışkanlığını geliştirici niteliktedir.

Bu bilgileri verdikten sonra, konuşmanızda geçen, bugün ilköğretimde dilimizi çok iyi öğretme yolunda, bunu tam olarak yaptığımızı söyleyip söylemediğimiz konusunda değerlendirmeyi takdirinize sunuyorum. Ayrıca, bir şeyi daha bilgilerinize sunmak istiyorum.

Sayın milletvekilleri, bu gündemdışı konuşmalar, bakanların yaptığı güzel şeyleri duyurma bakımından bir vesile olmaktadır. Bu bakımdan da, sayın milletvekilime teşekkür ediyorum.

MEHMET ŞANDIR (Hatay) - Sayın Başkan, Meclis dinlesin o zaman.

MİLLÎ EĞİTİM BAKANI METİN BOSTANCIOĞLU (Devamla) - Sayın milletvekillerim dinlerlerse, Türkçeye ne kadar önem verdiğimizi, bir defa daha anlatma imkânını bulmama yardımcı olacaklardır. (DSP ve MHP sıralarından alkışlar)

7.12.2000 tarihinde, illere, valiliklere bir genelge gönderdik. Genelgenin konusu, yazı dilinin doğru kullanımı.

2000/112 sayılı genelgemiz şudur:

"... Valiliğine

Genelge

Yazışmalar ve yayımlanan eserlerin bazılarında, Türkçe karşılıkları bulunmasına karşın, zaman zaman, yabancı sözcüklere yer verildiği, Türk dilinin kurallarına yeterince özen gösterilmediği görülmektedir.

Dil, ulus olmanın, millî birlik ve bütünlüğün, bağımsızlığın, toplumsal değişme ve gelişmenin en temel öğesidir. Doğru ve etkin bir iletişim kurulabilmesi amacıyla, dilin özellikleri bozulmadan ve aşırılığa kaçılmadan, bilinçli ve özenli bir şekilde kullanılması zorunludur. Dilimizin, yabancı dillerin etkisiyle oluşan kirlenmeden korunabilmesi, geliştirilip zenginleştirilmesi, onun bilinçli bir şekilde kendi kaynak ve kurallarına uygun olarak kullanılmasına bağlıdır.

Dilimizin, yukarıda belirtilen önemli işlevlerini yerine getirecek ve iletişimi sağlayacak biçimde kullanılmasında öncülük görevi Bakanlığımıza düşmektedir. Bakanlığımız merkez ve taşra teşkilatınca yapılan yazışmalarda ve diğer tüm yazılı etkinlik ve yayınlarda, yazıların, Türk Dil Kurumunca çıkarılan en son baskı yazım kılavuzu ve sözlüklerde yer alan yazım kurallarına uygun duru bir Türkçe ve kısa cümlelerle hazırlanmasına; anlatımlarda, yanlış anlaşılmaya neden olmayacak ifadeler kullanılmasına; metinlerde, akılcılık, tutarlılık ve fikir bütünlüğünün sağlanmasına, dolaylı anlatımdan kaçınılarak yalın bir anlatıma yer verilmesine; Türkçenin, özellikleri bozulmadan ve aşırılığa kaçılmadan doğru kullanılmasına; zorunlu haller ve teknik terimler dışında, Türkçe karşılıkları bulunan yabancı sözcüklere yer verilmemesine özen gösterilmelidir.

Bilginizi ve gereğini rica ederim."

Bu konudaki çalışmalarımızı, sayın milletvekilimin ve Yüce Meclisin takdirlerine sundum.

Saygılar sunuyorum. (DSP, MHP ve ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Bostancıoğlu'na teşekkür ediyorum.

Gündemdışı son söz, Bursa'daki merinos fabrikalarının sorunları hakkında söz isteyen Bursa Milletvekili Sayın Faruk Çelik'e aittir.

Buyurun Sayın Çelik. (FP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika efendim.

3. – Bursa Milletvekili Faruk Çelik'in, özelleştirmelere, özellikle Bursa Merinos Sanayiinin özelleştirilmesine ve çalışanlarının durumuna ilişkin gündemdışı konuşması ve Devlet Bakanı Yüksel Yalova'nın cevabı

 FARUK ÇELİK (Bursa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bursa Merinos Yünlü Sanayiinin özelleştirilmesi ve çalışanlarının durumunu arz etmek üzere gündemdışı söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, konuşmamın başında özelleştirmeden yana olduğumuzu; fakat, özelleştirme adı altında ülke kaynakları ve milletimizin birikimlerinin "önce kötüleştir sonra özelleştir" anlayışıyla belli kesimlere peşkeş çekildiği ve gerçek anlamda bir gelirin de elde edilemediğini belirtmek istiyorum.

Bugüne kadar, özelleştirmeden, yaklaşık olarak, 9,5 milyar dolar gelir elde edilmesine rağmen 8,8 milyar dolar da harcama yapılmıştır. Harcamalar da, ne yazık ki, maksadına uygun yapılamamıştır.

Tüm bunlar yetmiyormuş gibi, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, maalesef, özelleştirilmesi gereken bir KİT halini almıştır.

Özelleştirmelerde sosyal devlet kavramı hiç göz önüne alınmamaktadır. Hükümet "ver kurtul" mantığıyla ülke kaynaklarını elden çıkarırken, çalışanlara, emekçilere ise âdeta "öl kurtul" yaklaşımı sergilenmektedir.

Ayrıca, geçtiğimiz yıllarda, özelleştirilecek kurumlar Türkiye Cumhuriyeti hükümetlerince belirlenirken, yanlış uygulanan ekonomi politikaları ve yanlış borçlanma politikaları nedeniyle, milletimizin zor şartlarda ve zor zamanlarda elde ettiği değerler, artık IMF'nin dayatmalarıyla satışa çıkarılmaya başlanmıştır. Türk Hava Yolları, Türk Telekom, Eti Holding örneğinde olduğu gibi.

Değerli milletvekilleri, özelleştirmedeki bu sakat mantık, yani, önce kötüleştir sonra özelleştir mantığı, ne yazık ki, 1935 yılında İsmet İnönü tarafından temeli atılan, 1938 yılında Mustafa Kemal Atatürk tarafından açılışı yapılan Bursa Merinos Fabrikasını da içine almıştır.

Başlangıçta iplik, 1944'ten sonra kumaş imali ve 1957'de yeni binalarıyla Balkanların birinci, Avrupa'nın beşinci büyük fabrikası olan Bursa Merinos Fabrikası, tüm müştemilatıyla Bursa'nın merkezinde 404 000 metrekarelik bir alanda kuruludur.

Merinos, geçtiğimiz yıllarda, 3 500-4 000 çalışanıyla ülkemize kaliteli iplik, kumaş, elbise üretimi yanında, bir okul gibi de ülke sanayiine kalifiye tekstil elemanları yetiştirmiştir; bugün ise, ver kurtul anlayışıyla karşı karşıya bırakılmıştır.

Değerli milletvekilleri, ülke kaynaklarının ve hazinenin kimlere peşkeş çekildiğini, bizler ve kamuoyu, ibretle izliyoruz. Keşke, bu kaynaklar, kamuya ait fabrikaların yatırım ve iyileştirmelerine harcansaydı ve "önce iyileştir, sonra özelleştir" mantığıyla, hem çalışanlar hem ülke ekonomisi açısından verimli bir durum arz etseydi.

Değerli milletvekilleri, devletin çeşitli kurumlarının Merinos Fabrikasından siparişlerini kesmelerine, makine parkının iyileştirilmemesine, personelin azaltılmasına, özelleştirme söylentilerinin çalışanlar üzerindeki psikolojik baskısı gibi olumsuzluklara rağmen, Bursa Merinos çalışanları, fedakârca üretime devam ettiler ve Sümer Holdingin en kârlı kuruluşu olma özelliğini ortaya koydular. Nitekim, 1997'de 1 trilyon 365 milyar kâr ettiği gazetelere manşet oldu. Merinosun bu durumu, altmışıncı kuruluş yılını kutlama törenlerinin iptal edilmesine kadar gitti; çünkü, Merinos kâr edemezdi, Merinosun böyle bir hakkı yoktu.

Bursa merkezindeki 404 dönüm Merinos arazisinin 100 dönümü devletin çeşitli kurumlarına bedelsiz tahsis edilirken, ne yazık ki, Merinosun vergi borcundan bahsedilebilmiştir.

Sapasağlam Merinos hasta ilan edildi ve ortaya kurtarıcılar çıktı. Oysa, yapılması gereken, Merinosun kurtarıcılardan kurtarılmasıdır.

Bu anlayışla, bilerek ve üretimi azaltarak Merinosu zarar ettirdiniz. Şimdi de, Bursa Büyükşehir Belediyesine Merinosu devrettiniz. Rant kesiminin iştahını kabartan bu 310 dönümlük Merinos arazisini, Bursa Büyükşehir Belediyesine hangi şartlarda verdiniz? Bursa Büyükşehir Belediyesi, bu 310 dönüm araziyle ve makine parkıyla ilgili ne yapacağını bilememektedir.

Başka bir yere taşınması mümkün olmayan tarihî Merinos Fabrikası, yoksa, ismiyle tarihe mi karışıyor?

En önemlisi, çalışanların işgüvencesi ne olacak, Merinos işçisi sokağa mı atılacak?

Türk tekstil sanayiinin öncü ve simge kuruluşu olan Bursa Merinosun bir tek tuğlasının sökülmesine Bursalılar rıza göstermemektedir.

Değerli milletvekilleri, AQAP (Akap) 120 ve ISO 9002 kalite belgesine sahip Merinosun, cumhuriyetin hatırası olarak, fabrika bölümü, Yıldız Çini ve Porselen Fabrikası, Hereke Halı gibi Millî Saraylara bağlanabilir veya Millî Savunma Bakanlığına veya İçişleri Bakanlığına bağlı bir kuruluş olarak 1 milyonu aşkın polis ve askere hizmet verebilir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen toparlayınız.

FARUK ÇELİK (Devamla) - Netice olarak, Merinosun, planı, parası olmayan Bursa Büyükşehir Belediyesine devrinden, ne ülke ne Bursa ne de Merinos çalışanları istifade edemeyecek. 310 dönüm üzerinde hesabı olanların kârlı çıkacağı yönünde, Bursalılar olarak, endişe taşımaktayız.

Sayın Bakanın bu endişelerimizi gidermesi talebiyle, Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (FP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Gündemdışı konuşmaya cevap vermek üzere, Devlet Bakanı Sayın Yüksel Yalova; buyurun efendim.

Süreniz 20 dakika Sayın Yalova.

DEVLET BAKANI YÜKSEL YALOVA (Aydın) - Muhterem Başkanım, muhterem milletvekilleri; Bursa Milletvekili Sayın Faruk Çelik'e huzurlarınızda teşekkür ediyorum; Bursa Merinosa ilişkin bana açıklama yapma olanağı tanıdığınız için de zatıâlinize teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, Bursa Merinosa ilişkin somut bilgi sunmadan önce, Bursa Merinosun da içinde bulunduğu Sümer Holdinge ait bir bilgiyi takdirlerinize getirmek istiyorum:

Sümer Holdingin özelleştirme kapsamına alındığı günden bu yana birikmiş zararını 1999 yılı sonunda dolar bazında tercüme ettiğimizde, karşımıza 4 milyar 110 milyon dolarlık bir rakam çıkı-yor; yani, Sümer Holdingi özelleştirme kapsamına -bizden, şimdiki hükümetten çok önce, Türkiye olarak diyeyim- almışız ve kapsama alındığı günden bu yana yapılan zararın dolara çevrilmesinden elde ettiğimiz hesap, 4 milyar 110 milyon dolar. Özelleştirme İdaresi olarak da, Sümer Holdinge bugüne kadar aktardığımız paranın miktarı, 1 milyar 425 milyon dolar. Diğer kuruluşların da burada rakamı var; ama, konu Sümer Holding olduğu için, bunu burada dikkatlerinize getiriyorum.

Biz Sümer Holdingle ilgili işlemlerimizi yaparken, bakmışız, geçen yıl ekim sonu itibariyle Sümer Holdingin tüm işletmelerinin yıllık zararı 83 trilyon küsur. Bunların bir kısmı için birkaç kez ihaleye çıkmışız; ya hiç müşteri gelmemiş ya ihale şartnamesinde öngörülen sayının altında katılımcı olduğu için iptal etmişiz ya da ihaleyi açmışız, ama, değer tespit komisyonuna verilen değer tespit rakamlarının altında olduğu için, peşkeş çekmiş olmama amacıyla ihaleleri onaylamamışız Özelleştirme İdaresi olarak ve orası onaylamadığı için de, özelleştirmeden sorumlu Bakan sıfatıyla ben, Özelleştirme Yüksek Kuruluna sunmamışım yasanın amir hükmü gereği.

Merinos bunlardan bir tanesi. Eğer özelinde bakılırsa, Merinosun, uzun yıllardan bu yana norm kadro uygulamasına sadık kaldığını, yani, personel alma konusunda norm kadroya riayet ettiğini, norm kadroda belirtilen kadrodan azalma olmasına rağmen doldurulma yoluna gitmediğini açıkça söylememiz gerekir. Kendi teknolojik yapısında diğer işletmelere nazaran geçmiş yıllarda birazcık daha teknolojik yatırım yapılabildiği için, kâr-zarar hesabında her ne kadar tümüne ait bölmek gibi bir işlem gerekliyse de muhasebe tekniği açısından, münferit, oraya bakarsanız, geçen sene 700 milyar civarında kâr ettiğini söylemek mümkün. Bunu da bu şekilde hesaplamamız gerekir.

Şimdi, Sümer Merinosa baktığımız vakit, doğrudur, cumhuriyetin hatırasıdır; doğrudur, Atatürk'ün hatırasıdır. Sayın Çelik'e, bu kavramlara duyduğu özen ve saygı nedeniyle de teşekkür ediyorum. Aynı kavramları biz de hep savunduğumuz için, aynı gözle biz de baktık buraya.

Burada Uludağ Üniversitemizin bir talebi vardı. Yurdun başka yörelerinde olduğu gibi, eğer, özelleştirme uygulamaları çerçevesinde satamamışsak, yeterli teklif gelmemişse ya da üniversitelerin hakikaten, belediyelerin hakikaten, kamu kuruluşlarının hakikaten ihtiyacı varsa, devletin kesesi birdir mantığından hareketle üniversitelerimize vermiştik. Uludağ Üniversitemiz de, bir tekstil mühendisliği fakültesi ya da bir tekstil müzesi gibi bir proje sahibi olduğunu ifade etti, gelip bize müracaatını yaptı. Doğrusu, ben, direkt Uludağ Üniversitesine verilmesinden yanaydım; ama, Bursa'yla ilgili bir kararı verirken, Bursa milletvekilleri olsun, üniversite rektörü olsun, belediye başkanı olsun, başka demokratik kitle örgütleri temsilcileri olsun, benden daha iyi bilebilir düşüncesiyle arkadaşlarıma danıştım. Sonuçta, Bakanlıkta, Sayın Turhan Tayan, Sayın Hayati Korkmaz, Sayın Orhan Şen arkadaşlarım ile birkaç arkadaşımıza o gün Meclis sabaha kadar çalıştığı için... Geleceklerdi; ama, toplantının iptal edileceği şeklinde bilgi gelmiş- bilgi sundum, Sayın Kenan Sönmez arkadaşıma, Sayın Ertuğrul Yalçınbayır arkadaşıma da bilgi sundum. Biz, Devlet Bakanımız Recep Önal'la bir mutabakat sağladık; Bursa'ya gittiğinde kendisinin bu konuyu değerlendirmesi yolunu takip etmeyi kararlaştırdık. Bursa Valimizin, Uludağ Üniversitesi Rektörümüzün ve Bursa Büyükşehir Belediye Başkanımızın katılımıyla, değerli Devlet Bakanımız görüşmelerini yaptı.

Baktık; bir kere, burası SİT alanı. Demek ki, SİT alanı olan bir yeri, ihaleye çıksanız, satma şansınız baştan kayıp. Hiç olmaz mı; teorik olarak olabilir, SİT alanı olmasına rağmen, birisi gelip... Parası çok olacak, ne bileyim, özel bir ilgisi olacak, belki bir hatıra mekânı gibi düşünebilir mi bilemiyorum... Olursa ancak bu olur. Öyle olduğu zaman da, adı -Faruk Çelik arkadaşıma katılırım- belki de peşkeş olurdu.

Düşündük; biz, yerel yönetimler arasında -özelleştirme uygulamalarında- parti, belediye başkanı kimliğini bugüne kadar hiç sormamış bir idareyiz, bir bakanlığız dedik. Bunun örnekleri Nevşehir'de de vardır. Nevşehir'de, Refah Partisi döneminde yapamadıklarını, Nevşehir milletvekilleri ifade ettikleri vakit "Refahyol döneminde yapılamayan iş diye bakmayız, Nevşehir'in şehircilik açısından geleceği bizim için önemlidir" demişiz, vermişiz. Muhalefet milletvekilidir, muhalefet belediye başkanıdır gibi de bakmamışız; kamu yararı ilkesi maksimum nerede gerçekleşir, ona bakmışız.

"Bursa Büyükşehir Belediyesi şu partinin" diyenler oldu. Ben de dedim ki "hayır, Bursa'nın halkı bir seçim yapmıştır, bugün bu partidedir, yarın bir başka partidedir; ama, Bursa'da bir tek Merinos var ve -Sayın Çelik'in de ifade ettiği gibi- tarihî de bir mekan." Peki, ne yapacağız o zaman; "birçok kamusal talebi birlikte değerlendirmemiz gerekir" dedik. Onun için, Özelleştirme Yüksek Kuruluna ben sundum.

Uludağ Üniversitesi, burada -gerekçesinde de yazılıdır, Özelleştirme Yüksek Kurulu kararlarının gerekçesi de, âdeta, tapuda şerh fonksiyonu görür- tekstille ilgili arzusunu karşılasın demişim -Büyükşehir Belediye Başkanımız da "evet, doğrusu budur" dedi- sonra da Özelleştirme Yüksek Kurulu kararına "öncelikle eğitim -eğitim deyince orada bir tek devlet üniversitesi var, adı Uludağ Üniversitesi- sonra kültür, sanat, spor alanlarında kullanılmak şartıyla" diye yazmışım; yani -Bursa Büyükşehir Belediye Başkanımızı tenzih ederim, son derece bireysel, namusu itibariyle güvendiğim bir arkadaşımdır- bir belediye başkanı diyelim, bir belediye meclisi diyelim, ola ki, biz burayı kat karşılığı inşaat şeklinde verirsek şu kadar para kazanırız düşüncesine esir olabilirse, buna muvaffak olamasın, yasal engel bulunsun diye Özelleştirme Yüksek Kurulu kararına bunu yazdım.

Oraya, ikinci bir şeyi daha yazdım. Şimdi, orada 800 küsur işçimiz var. İşçilerle ilgili, aldıkları ücretler konusunda kamuoyunda zerre kadar benden şikâyet duymadınız, her seferinde de helali hoş olsun dedim; ama, ne olursa olsun bunların suçu değildir, yeterince teknolojik yatırım vaktiyle yapılmamışsa, bu insanlar onbeş yıldır, yirmi yıldır burada çalışıyorsa, devlet de Anayasasında sosyal devlet ilkesini kabul etmişse, bu hükümetin adı da 57 nci cumhuriyet hükümeti ise, o zaman bu kurallara riayet etmesi gerekir dedim ve o 862 işçimizden, kendi arzusuyla emekli olanlar ya da ayrılanlar dışında, kalanlarla ilgili hukukî statü netleşinceye dek, bu Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı uygulanamasın dedim; yani -Bursa Teksif Sendikası temsilcisi arkadaşlarımız da geldiler- sonuçta, buradaki sendikayla işçilerimizin kaderine ilişkin hukukî bir çözüm bulup, onlarla el sıkışıp helalleşinceye kadar da bu karar uygulanmasın demişim. Şimdi, Bursa'da 320 dönümdür, şu kadar trilyon edebilir, SİT alanıdır, Büyük Atatürk'ün hatırası vardır, hakikaten cumhuriyetin ilk yıllarında simge kuruluşlardan birisi olmuştur; hepsine evet; ama, sonuçta, biz, orada çalışan işçinin kaderiyle ilgili bir düzenlemeyi öngörmüşsek, sonuçta Büyükşehir Belediyemize, öncelikle eğitim, sonra kültür, sanat, spor alanlarında Bursalının menfaatı olması amacı güdülerek düzenleme yapma yetkisini vermişsek; ama, mutlaka da, Uludağ Üniversitemizin orada tekstil mühendisliğiyle ilgili arzusunu da gerekçemizde yazmışsak, ben şimdi bunun takdirini, değerli milletvekili arkadaşlarıma, sizlere bırakıyorum,; adalet anlayışınıza bırakıyorum. Bu, acaba peşkeş çekmek olarak mı algılanmalıdır; yani, Bursa'nın malını, Bursa'daki yerel yönetimlerin, valiliğin, üniversitelerin de rızasıyla, üstelik Bursa milletvekili arkadaşlarımızla da bu şekilde mutabakat sağlandıktan sonra vermek, acaba peşkeş olarak mı adlandırılmalıdır?!

Değerli milletvekilleri, Sayın Faruk Çelik "efendim, 9 milyar küsur dolar gelir elde edildi, 8 milyar küsur harcama..." Artık bu klasik söylemi, özelleştirmeyle ilgili kim konuşacaksa, lütfen bırakmalıdır. Doğrudur; 9 milyar dolara yakın, biraz daha fazla gelir elde edilmiştir; ama, hepiniz bilirsiniz ki, biz, işte demin söyledim, 1 milyar 425 milyon dolar sadece Sümer Holdinge para akıtmışız bugüne kadar -sadece benim dönemim değil, bizim dönemimiz değil, ondan önceki dönemlerde de verilmiş- Türk Hava Yollarına 466 milyon dolar, Et ve Balık Kurumuna 360 milyon dolar, ORÜS'e 247 milyon dolar, İSDEMİR'e o dönem itibariyle 120 milyon dolar... Bunları da eklediğiniz vakit, biz, özelleştirme kapsamındaki kuruluşlara, sermaye artışları için, bir; bir de, daha önce, personel maaşını ödeyebilmek için, Hazine'den, KİT genel müdüründen para isterlerken, kapsama alındıktan itibaren, bize geçince, biz para ödemişiz. Dolayısıyla, bu gelirleri elde etmek için Özelleştirme İdaresinin ne kadar para harcadığını sorarsanız -ki, sormak da lazım- yüzde 1 değildir; ihale masrafları, personel masrafları, ilan masrafları gibi yasal zorunluluklar dahil yüzde 1 değildir. Dolayısıyla, 9 milyar dolar gelir elde etmek için 8,9 milyar dolar harcadı demek -benim lisanla ilgili tavrımı bilirsiniz, o "peşkeş" sözünü bile kullanırken, doğrusu, rahatsızlık duyuyorum- en azından, ya konuyu yeterince incelememektir ya da ne bileyim, önyargılı olmaktır diyeyim.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, bu işçiler meselesinde, özellikle Merinos meselesinde de, konunun polemik konusu yapıldığını biliyorum; onun için de, Bursa'da, önümüzdeki günlerde -sözüm var- Uludağ Üniversitesinde, özelleştirme konferansı vereceğim.

Toplumsal adalet dediğimiz zaman, ideolojilerimiz işin içine karışırsa, rakamlar bizi mahcup eder. Bakınız, Devlet İstatistik Enstitüsünün "istatistikî bilgiler" başlıklı 2000 yılı rakamlarını -yazılış sırası böyle olduğu için öyle okuyorum- okuyorum: Bu devlet, emeklilik ikramiyesi olarak, Genelkurmay Başkanına, yirmibeş yıllık hizmet için 15 852 200 000 lira, milletvekiline öyle, kuvvet komutanına 15 615 800 000, Anayasa Mahkemesi Başkanına 13 000 961 000, Diyanet İşleri Başkanına 12 818 400 000, valiye 12 milyar 818 milyon, genel müdüre, rektöre 12 milyar 582 milyon, profesöre 12 milyar 582 milyon -fazla uzatmayayım- yirmibeş yıllık hizmet karşılığı bir öğretmene 7 125 100 000, bir polis memuruna 4 558 190 000 lira ödeyebiliyor. Ben, eğer, Sümer Holdingte, kendim emekli edersem idare olarak, 17 milyar 567 milyon lira ödüyorum, kıdem tazminatı olursa 16 milyarı geçiyor. Petkim'de geçen hafta 20 milyar ödedik düz işçiye. Bugün, Merinos'ta 1 milyarı geçiyor giydirilmiş ücretin devlete, idareye maliyeti.

Ben, bütün milletvekili arkadaşlarıma şunu soruyorum. Bakın, oradaki 800 işçinin kaderiyle ilgili, idareyi, belediyeyi, başka kurumları da, bizden sonraki dönemlerde de bir yanlışlık olmasın düşüncesiyle bağlamış olduğum için, gönül huzuruyla söylüyorum: Bugün, oradaki 800 işçiyi düşünmek, elbette hepimizin vicdanî borcudur; kabul. Şimdi, Bursa'da tekstilde 80 000 işçi var mı diye sorduğum vakit Bursa milletvekili arkadaşlarıma "evet, vardır" dediler. Peki, 150 milyon lira maaş alan kaçıdır dediğim vakit, onun bile altında maaş alan 80 000'e yakın işçimiz var. Peki, ben, Bursa'da, diyelim belediye hoparlöründen -klasik söylemle- ayda 150 milyon lira maaşa çalışmak isteyen var mı ey Bursalılar desem, acaba kaç kişi gelir, 300 bin, 400 bin, 500 kişi bin gelir mi dediğim zaman "evet, gelir" diyorlar.

Ben bu rakamları size söyledim; Genelkurmay Başkanından başlamış, ta polis memuruna kadar, Devlet İstatistik Enstitüsü sıralamış, içinde valisi var, içinde hâkimi, savcısı, profesörü, öğretmeni, vaizi, Diyanet İşleri Başkanı gibi, her biri bence şerefli olan bu meslekleri icra edip de yirmibeş yıl sonunda bu rakamı alabilen insanlar var; acaba, özelleştirme kapsamındaki bu kuruluşlarda, Petkim'de 20 milyar, Sümer Holdingte 16,5 milyar, SEKA'da 16,5 milyar; ama buna bir de uyum tazminatı eklendiği vakit, 8 ay 263'er milyon lira; ne dememiz lazım, bunu da dikkatlerinize getirmek istiyorum!..

Demek ki, biz, bu kamu mallarını, kamu kurumlarını, geçmişte, özellikle cumhuriyetin ilk dönemlerinde büyük fonksiyon görmüş bu kurumları, öyle, ver kurtul mantığıyla değerlendiremeyiz; çünkü, biz, kimin malını kime veriyoruz! Bizi bağlayan, bizden sonrakileri de bağlaması gereken yasalar var. Haa, biz bunları ne pahasına olursa olsun satmaya çalışalım da Özelleştirme İdaresi olarak... İşte Sayın Başbakanımızın bütçe konuşmasında söylediği gibi, bundan önceki hükümetler dönemindeki, diyelim onbeş yıllık geliri elde etmiştir, başarılıdır, sözünde yer aldığı gibi, söz gelişi 500 milyon dolar daha fazla özelleştirme geliri elde etmeyi istemez miydik, 500 milyon dolar daha fazla getirdiğimizde bize daha fazla başarılı olmuş sayılma şansı getirmez miydi; getirirdi; ama, kabul edin ki, Nevşehir Belediyesindeki o 30 küsur dönümlük yeri, biz, ihale mantığıyla, sadece para kaygısıyla satmaya çalışsaydık, satardık, alan insan da, orada kat karşılığı inşaat yapma arzusunda olan insan olurdu ve belediyenin karşısına o şekilde dikilirdi.

Şimdi, Kayseri'de 1 milyon metrekare yeri verirken, Bakırköy'de, Beykoz'da, İzmir'de, yurdun değişik yörelerinde, üniversitelere, kamu kuruluşlarına... Ben söyleyeyim, 50'den fazla yeri Millî Eğitim Bakanlığına vermişiz, İçişleri Bakanlığına vermişiz. Kayseri'de ilçe emniyet amirliği yapılacak, bütçe dediğiniz vakit, mevcut bürokratik zihniyet içerisinde, üç yılda, dört yılda inşaat bitecek, her sene eskalasyonu var, fiyat artışı var, 15 trilyona gelebilecek... Ben sordum, kaça satabiliriz bunu diye araştırma yaptım; 1 trilyona ancak satabileceksek, 14 trilyonu, ben bu devletin kesesinden çıkarmam dedim ve İçişleri Bakanlığına ben kendim müracaat ederek, bize dilekçe verin, böyle bir yerde, devletin bu görevini de üstlenecek bir mekânı sağlayalım dedim.

Onun için, eğer buna peşkeş diyorsanız, ben de elinsaf derim!

Hepinize saygılar sunarım. (ANAP, DSP ve MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Devlet Bakanımız Sayın Yalova'ya.

Sayın Ahmet Sünnetçioğlu'nun çok kısa bir söz talebi var. Yalnız, Sayın Sünnetçioğlu, lütfen, Bakanla aranızda bir yeni tartışmaya meydan verecek şekilde olmasın, soru da olmasın. Fikrinizi saygıyla dinliyoruz; buyurun.

AHMET SÜNNETÇİOĞLU (Bursa) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok kısa bir soru şeklinde, Bakanıma soracağım.

Kendilerinin, 900 işçinin mağdur edilmeyeceği ve yeni memur alımlarında bu işçilerin memur olarak değerlendirileceği şeklinde, Bursa yerel gazetelerinde çıkan bir beyanatları var. Acaba, bu değerlendirme ya kıdem tazminatı ya memuriyeti seçme şeklinde mi olacak; yani, birinden birini seçme şeklinde mi olacak; bir.

İkincisi, yine, Bursa'da yerel gazetelere yansıyan şekliyle "Bursalılara en büyük armağanı verdik; Bursalılar, artık, bunları en güzel şekilde değerlendirirler" diyor. Acaba, Merinos, Büyükşehire verilirken, herhangi bir fizibilite çalışması yapılmadan, değerlendirme yapılmadan mı verildi şeklinde soruyorum. Yani "bundan sonra değerlendirsinler" diyor.

Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Bildiğiniz gibi, gündemdışı soru ve cevap yok. Bunu, Sayın Bakan, takdir eder, size bildirirler.

Başkanlığın Genel Kurula diğer sunuşları vardır.

Sözlü soru önergesinin geri alınmasına dair önerge vardır; okutuyorum:

B) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1. – Amasya Milletvekili Ahmet İyimaya'nın (6/1014) esas numaralı sözlü sorusunu geri aldı-ğına ilişkin önergesi (4/289)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Gündemin "Sözlü Sorular" kısmının 401 inci sırasında yer alan (6/1014) esas numaralı sözlü soru önergemi geri alıyorum.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

 Ahmet İyimaya

 Amasya

BAŞKAN - Sözlü soru önergesi geri verilmiştir.

Bir gensoru önergesi vardır; önerge, daha önce bastırılıp, sayın üyelere dağıtılmıştır; şimdi, önergeyi okutuyorum :

C) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1. – Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız ve 31 arkadaşının, enerji alanındaki yolsuzluk ve usulsüzlüklerin ortaya çıkarılmasında ve Teftiş Kurulu raporlarının uygulanmasında görevinin gereklerini zamanında yerine getirmediği iddiasıyla Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Mustafa Cumhur Ersümer hakkında gensoru açılmasına ilişkin önergesi (11/6)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye, son zamanlarda her gün yeni bir yolsuzluğun ve operasyonun ayak sesleri ile uyanmaktadır. Bugünkü iktidarın başarılı olduğu tek icraatı, yapılan yolsuzluk ve usulsüzlükleri örtbas etmek için göstermiş olduğu dirençtir. Kamuoyu, devleti soyanların nasıl ve kimler tarafından himaye edildiğini hayret ve ibretle izlemektedir. Enerji darboğazından ve krizinden nasıl çıkacağımızın plan ve programını yapması gerekenler, bu gerçeği bir kenara bırakarak, yolsuzluğun ve usulsüzlüğün planını ve programını yapmışlardır. Bunun en son örneği, enerji alanındaki yolsuzluklarda görülmüştür.

Bu operasyonun sonucunda, enerjideki yolsuzluğun boyutu ile nasıl görevi kötüye kullanıldığının örnekleri sergilenmiştir.

TEAŞ, kendisine ait hidroelektrik, termik ve doğalgaz çevrim santrallarında elektriği ortalama 6 cente mal ederken, ENER, İDİL, KEY ve AKSA gibi özel teşebbüslerden kilovat/saat başına 11,104 cent ile 19,183 cent arasında değişen fiyatlardan elektrik almış ve bu kadar yüksek fiyatlarla aldığı elektriği daha düşük fiyatlarla satmasıyla da, kurum trilyonlarca liralık zarara uğratılmıştır.

Rejim tartışmasına dönüştürülen Beyaz Enerji Operasyonu kapsamında gözaltına alınan ANAP'lı Devlet eski Bakanı Birsel Sönmez, TEAŞ eski Genel Müdürü Muzaffer Selvi, TEAŞ eski Genel Müdür Yardımcısı Ünal Peker ile Karadeniz Enerji Şirketinin sahibi Doğan Karadeniz tutuklanarak cezaevine konulmuştur.

TEAŞ yönetimi ile ilgili olarak ilk bakanlık teftiş kurulu raporu 1999 yılında Sayın Bakana intikal ettirilmiştir.

Söz konusu raporda özetle şu ifadelere yer verilmektedir:

"...dikkati çeken önemli bir hususun da, kurum zararına sebebiyet veren bu uygulamaların, incelememize konu on yıllık periyot içinde, sadece 1997 yılı ve sonrasında yoğun bir şekilde aynı kişilerden oluşan bu yönetim kurulunun, yönetmeliğe aykırı şartnameleri uygulamaya koyup, buna dayalı olarak yapılan ihalelerde daha ucuz teklifleri gözardı ederek, eskale edilmemiş fiyatlarla 3,5 trilyon gibi önemli miktarda kurum zararına sebebiyet verdiği, yapılan ihaleleri son karar mercii olarak onayladığı, bu hususlar göz önüne alındığında, anılan kişilerin kurum menfaatlarını koruyamadıkları, kurum kaynaklarını verimlilik ve kârlılık ilkelerine uygun olarak yönetmedikleri sonucunun ortaya çıktığı, dolayısıyla anılan kişilerin yönetim kurulu üyeliği, genel müdür ve genel müdür yardımcılığı görevlerinde bulunmalarının sakıncalı olduğu..."

Bu kadar inandırıcı ifadelerin yer aldığı teftiş kurulu başkanlığı raporu ile ilgili olarak, Sayın Bakan, bu raporu gereği yapılmak üzere TEAŞ Genel Müdürlüğüne gönderdiğini iddia etmektedir. Aradan dokuz ay geçmesine rağmen müfettiş raporu ile ilgili herhangi bir işlem yapılmadığı için, Eylül 2000'de bir müfettiş raporu daha Bakanlığa gönderilmiştir.

Sayın Bakan Cumhur Ersümer'in davranışlarından anlaşılıyor ki, ilk müfettiş raporlarındaki gerekçeler, TEAŞ'ın üst yönetimini görevden almak için yeterli görülmemiş, ayrıca bu konuda ısrarda da bulunulmamıştır. İkinci müfettiş raporundan sonra, bu adı geçen bürokratları görevden almak için dört ay daha beklenmiştir. Hakkında düzenlenen müfettiş raporunu, gereğini yapsın diye, soruşturulan ve görevden alınması talep edilen Genel Müdüre göndermek, işin gereğini yapmak anlamını taşımaz. Eğer bir bakan, müfettiş raporunu onaylayıp işleme konulması için sevk edecek kadar ciddî buluyorsa, hukukun gereği rapora konu olan kişi ya da kişilerin soruşturma sonuçlarına kadar açığa alınmasıdır. Bu konuda 1999 yılından 2001 yılına kadar beklenilmiş olması, görevin kötüye kullanılması hususunu ortaya çıkarmıştır.

Bugün görevden alınan ve yargılanan bürokratlar, Sayın Bakanın onayıyla bu makamlara getirilmişlerdir. TEAŞ'ta yapılan hiçbir uygulama, Sayın Bakanın bilgisi ve isteği dışında gerçekleşemez. Burada önemli olan, bu kadar ciddî müfettiş raporlarının niçin aylarca bekletilmiş ve gereği yapılmamış olmasıdır.

Ayrıca, Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanlığındaki usulsüzlüklerle ilgili olarak Başbakanlık Teftiş Kurulunca hazırlanan ve 57 sayfadan ibaret olan 22 Mayıs 2000 tarih ve 18/0002, 20/2000-91 ve 25/00-08 sayılı soruşturma raporunun 55 inci sayfasındaki 3 nolu maddede "...raporun gereklerinin yerine getirilmesini sağlamayan Sayın Cumhur Ersümer hakkındaki değerlendirmenin Ankara Cumhuriyet Başsavcılığının takdirlerine sunulması" gibi bir ifadenin yer aldığı, 24 Mayıs 2000'de Başbakanlığa sunulmuş olmasına rağmen, suçlanan bakan hakkında herhangi bir işlem yapılmadığı görülmüştür.

Siyasî teamüllerin, demokrasinin gereği ve yapılmakta olan tahkikatın selameti açısından Sayın Bakanın istifa etmesi gerekirken, bugüne kadar bu sorumluluğu göstermediği ve hiçbir şey olmamış gibi hâlâ bakanlık makamını işgal ettiği için, Yüce Meclisin ilgili bakan hakkında gereğini yapması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Yukarıda açıklanan nedenlerle Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Sayın M. Cumhur Ersümer hakkında Anayasanın 99, İçtüzüğün 106 ncı maddeleri gereğince bir gensoru açılmasını arz ve teklif ederiz.

Saygılarımızla.

1. – İlyas Yılmazyıldız (Balıkesir)

2. – Nevfel Şahin (Çanakkale)

3. – Ömer Barutçu (Zonguldak)

4. – Musa Konyar (Ağrı)

5. – Mehmet Gözlükaya (Denizli)

6. – Nihan İlgün (Tekirdağ)

7. – Kadir Bozkurt (Sinop)

8. – Murat Akın (Aksaray)

9. – Hakkı Töre (Hakkâri)

10. – Mehmet Sait Değer (Şırnak)

11. – İsmet Attila (Afyon)

12. – Zeki Ertugay (Erzurum)

13. – İlhan Aytekin (Balıkesir)

14. – Mustafa Kemal Aykurt (Denizli)

15. – Teoman Özalp (Bursa)

16. – Mehmet Yalçınkaya (Şanlıurfa)

17. – Sevgi Esen (Kayseri)

18. – Mustafa Cihan Paçacı (Ankara)

19. – Saffet Kaya (Ardahan)

20. – Yahya Çevik (Bitlis)

21. – Mustafa Eren (Karabük)

22. – Ahmet İyimaya (Amasya)

23. – Ayvaz Gökdemir (Erzurum)

24. – Oğuz Tezmen (Bursa)

25. – Nevzat Ercan (Sakarya)

26. – Saffet Arıkan Bedük (Ankara)

27. – Nurettin Atik (Diyarbakır)

28. – Necati Yöndar (Bingöl)

29. – Ramazan Gül (Isparta)

30. – Mehmet Necati Çetinkaya (Manisa)

31. – Veysi Şahin (Mardin)

32. – Turhan Güven (İçel)

BAŞKAN . – Bilgilerinize sunulmuştur.

Önergenin görüşme günü, Danışma Kurulunca daha sonra belirlenerek, oylarınıza sunulacaktır.

Sayın Milletvekilleri, gündemin "Özel Gündemde Yer Alacak İşler" kısmına geçiyoruz.

Bu kısımda yer alan, trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak, alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci ve İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca kurulmuş bulunan (10/139,14,126,132 ve 133) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonunun 547 sıra sayılı raporu üzerindeki genel görüşmelere kaldığımız yerden devam edeceğiz.

IV. – GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI

VE MECLİS ARAŞTIRMASI

A) GÖRÜŞMELER

1. – İstanbul Milletvekili M. Murat Sökmenoğlu ve 32 Arkadaşı, Karaman Milletvekili Zeki Ünal ve 19 Arkadaşı, İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 32 Arkadaşı, DYP Grubu Adına DYP Grup Başkanvekilleri Ankara Milletvekili Saffet Arıkan Bedük, Sakarya Milletvekili Nevzat Ercan ve İçel Milletvekili Turhan Güven ile İstanbul Milletvekili Aydın Ayaydın ve 20 Arkadaşının Trafik Kazalarının Nedenlerinin Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci Maddeleri Uyarınca Birer Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergeleri ve Meclis Araştırma Komisyonu Raporu (10/139, 14, 126, 132 ve 133) (S. Sayısı : 547) (1)

BAŞKAN - Komisyonun ve hükümetin yerini almasını bekliyoruz.

Komisyon ve hükümet hazır.

Hatırlanacağı üzere, müzakerelere, önce üç önerge sahibinin konuşmalarıyla başlamıştık; daha sonra, Demokratik Sol Parti ve Milliyetçi Hareket Partisi Gruplarının görüşleri ifade edilmişti.

Şimdi, sırasıyla, Anavatan Partisi, Fazilet Partisi ve Doğru Yol Partisi Gruplarının görüşlerini dinleyeceğiz; daha sonra da, iki sayın milletvekili şahısları adına görüşlerini bildirecekler.

İlk söz, Anavatan Partisi Grubu adına, İstanbul Milletvekili Sayın Aydın Ayaydın'a ait.

Buyurun efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

(1) 547 S. Sayılı Basmayazı 16.1.2001 tarihli 44 üncü Birleşim Tutanağına eklidir.

ANAP GRUBU ADINA AYDIN A. AYAYDIN (İstanbul) - Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi konusunda Yüce Meclisin oylarıyla kurulmuş bulunan araştırma komisyonunun raporu üzerinde, Anavatan Partisi Grubu adına, sizlere görüşlerimi sunmak üzere söz almış bulunmaktayım; bu vesileyle, Yüce Meclise saygılarımı sunuyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bilindiği gibi, Türkiye'de, yılda 200 000 dolayında trafik kazası, yılda 10 000 dolayında ölü ve 100 000 dolayında yaralı insanlarımız, her yıl gündeme gelmekte ve gerçekten, terörden sonra, Türkiye'nin başına en çok bela olan, trafik kazalarıdır. Trafik kazaları sonucunda, yılda binlerce insanımızın hayatına son verilmektedir. Bunların tabiî birçok nedenleri vardır. Bunların nedenlerinin başında, trafik denetimi, karayollarındaki kör noktalar ve buna benzer birçok nedenler gelmekte ve bu trafik kazalarının önü bir türlü alınamamaktadır.

Meclisin gündemine, bu konuda birkaç kez araştırma önergeleri verilmiş ve araştırmalar yapılmıştır; ama, verilmiş olan bu araştırma önergeleri üzerine, bugüne kadar, sadece komisyonlar kurulup, komisyonlarda bütün konu araştırılmakta, ama, onlar, sadece Meclisin kütüphanesinde kalmaktadır; bu sorunlara çözümler bulmak için son derece önemli yapısal birtakım tedbirlerin alınmadığı görülmektedir.

Yine, sürekli olarak, trafik kazalarıyla ilgili cezaların azlığı gündeme gelmektedir; ama, unutulmamalıdır ki, hiçbir zaman, ceza sisteminde yapılacak değişiklikler tek başına trafik kazalarının önlenmesi için yeterli değildir. Elbette, cezaların ağır olması gerekir; ama, bunun yanında, bence, en önemli konulardan bir tanesi de eğitim sorunudur. Eğer, okulöncesi eğitimden itibaren, ilköğretim okullarında, ortaöğretimde ve yükseköğretimde trafikle ilgili ciddî anlamda eğitim verilmiş olursa, sanıyorum ki, bütün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, Türkiye'de de trafik kazaları azalacak ve ölümle sonuçlanan bu kazaların sayısında önemli ölçüde düşme olacaktır.

Türkiye'deki istatistikle ilgili size birkaç bilgi vermek istiyorum. 1955 yılında 7 493 kaza olurken, 2000 yılında 440 000 dolayında kaza olmuştur; yani, aradaki farka bakıyorsunuz, elbette, nüfus artış hızıyla bunu oranladığınız vakit, çok daha fazla büyüyerek bu sayı yükselmektedir.

Yine, ölüm oranlarına bakıyoruz: 1955 yılında 1 247 ölüm varken Türkiye'de trafik kazalarında, 1999 yılında 4 606 ölümlü trafik kazası meydana gelmiştir. Vermiş olduğumuz bu rakamlar, sadece trafik kazalarının meydana getirmiş olduğu ölü sayıları değil, bu trafik kazalarının hemen sonunda meydana gelen ölümlere ait sayılardır; bir de yaralanan insanlar vardır; bunlar da, bu tarihi takip eden diğer dönemlerde, bir ay sonra, iki ay sonra, üç ay sonra trafik kazasından dolayı ölmekte ve bunlar, bu istatistiklerin içerisinde, maalesef yer almamaktadır.

Sadece kaza sayısı ve ölüm sayısı değil, bunun yanında bir de maddî hasarlarla, ülkemizin ekonomik kaynaklarına olumsuz yönde çok önemli etkileri olmaktadır. Bir örnek vermek istiyorum: 1999 yılında Türkiye'de meydana gelmiş olan trafik kazalarından dolayı 142 trilyon liralık maddî hasar meydana gelmiştir. Bir de, 142 trilyon liralık maddî hasarın yanına, o trafik kazasına karışan araçların trafikten ayrı kalmasının getireceği ekonomik boyutu da hesaba kattığımızda, bunun Türk ekonomisini negatif yönde ne kadar etkilemiş olduğunu çok açık bir şekilde görmekteyiz.

Türkiye'deki trafik kazalarını, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin istatistiksel rakamlarıyla karşılaştırdığımızda, çok ilginç sonuçlarla karşılaşmaktayız. 1985 yılında Almanya'da 360 000 yaralanmalı ve ölümlü trafik kazası meydana gelmiş iken, aynı yıl Türkiye'de 34 774 adet kaza meydana gelmiştir. 1998 yılında yine Almanya'da 377 000 adet trafik kazası meydana gelmiş iken, aynı yılda Türkiye'de 65 245 adet trafik kazası meydana gelmiştir. İlk bakışta bu gelişmiş ülkelerin kaza sayısı Türkiye'den fazla gibi gözükse de, o ülkelerdeki araç sayısı ve Türkiye'deki araç sayısını mukayese ettiğinizde, Türkiye'de Almanya'nın onda 1'i oranında araç olmasına rağmen, nerdeyse kaza adetleri birbirine eşdeğerdir. Bu da, bu istatistiklerin, Türkiye'deki trafik kazalarının sayısının önümüzdeki dönemlerde alınacak tedbirlerle ancak düşebileceğini ortaya koymaktadır.

Bir de, Türkiye'de meydana gelmiş olan trafik kazalarının en önemli unsurlarından bir tanesi, dikkatimizi çekenlerinden bir tanesi, özellikle bayram tatillerinde veyahut uzun süreli tatillerin gidiş ve dönüşlerinde çok önemli sayıda trafik kazalarının meydana gelmesidir. 1998 yılında sadece ramazan bayramı tatilinde 92 ölü, 173 yaralı; 1999 yılında yine ramazan bayramı tatilinde 239 ölü, 318 yaralı; 2000 yılında 78 ölü, 177 yaralı. Üç yıl boyunca, 1998, 1999 ve 2000 yılının ramazan bayramı tatilinde 409 ölü, 668 yaralı. 1998 yılında kurban bayramında 216 ölü, 680 yaralı; 1999 yılının kurban bayramında 190 ölü, 340 yaralı; 2000 yılının kurban bayramında 177 ölü, 275 yaralı.

Görülmektedir ki, uzun süreli tatillerin gidiş ve dönüşlerinde inanılmaz derecede yüksek rakamlarda kazalar oluşmakta ve birçok insanımızın hayatına son verilmektedir; bu da, bayram tatillerinde, biraz daha detaylı ve yapısal boyutta önlem alınmasının gerekli olduğunu ortaya koymaktadır.

Değerli Meclis üyeleri, trafik kazalarının ölüm sayılarında Türkiye, gelişmiş ülkelere oranla çok daha yüksek bir istatistik ortaya koymaktadır. 1985 yılında, Türkiye'de 5 680 ölü varken, Almanya'da 10 070, İngiltere'de 5 342 ölü var; ama, aynı ülkelerin bugünkü sayılarına bakıyoruz -2000 yılına bakıyoruz- 1998'deki sayılarla mukayese ediyoruz: Türkiye'de 1998 yılında 4 935 olan ölü sayısı, 1985 yılında 5 680 idi; 1980 yılı ile 1998 yılı arasında ölü sayısında yüzde 14 dolayında bir azalma meydana gelmiştir; ama, diğer ülkelerinkine bakıyoruz, 1985 yılında Almanya'da ölü sayısı 10 070 iken, bugün için 7 000 düzeyine gelmiştir; burada yüzde 23 oranında azalma vardır. Trafik kazaları sonucu ölüm oranında, İngiltere istatistiklerinde yüzde 33, Fransa'da yüzde 36, İspanya'da yüzde 34 oranında azalma vardır.

Değerli milletvekilleri, trafik kazalarının önlenmesinde, tabiî ekonomik boyut son derece önemlidir. Trafik kazalarının önlenmesiyle ilgili olarak, gerek İçişleri Bakanlığı ve gerekse Karayolları Genel Müdürlüğü bütçelerine önemli ölçüde ödenek konulması gerekmektedir. Türkiye'de var olan karayollarındaki kara noktaların iyileştirilmesine yönelik çalışmaların ve çift yolların, otobanların yapılabilmesi için, Karayolları bütçesine önemli ölçüde ödenek konulması gerekmektedir; ama, son yılların bütçe ödeneklerine bakıyoruz, Karayolları Genel Müdürlüğüne genel bütçeden ayrılan pay gittikçe azalma göstermiş. 1960 yılında Karayollarının genel bütçeden almış olduğu pay yüzde 13,3, 1979 yılında yüzde 7,7, 1985 yılında yüzde 3,5, 2000 yılında Karayollarının genel bütçeden almış olduğu pay yüzde 1,2. Yüzde 1,2'yle trafik kazalarının önlenmesi konusunda Karayolları Genel Müdürlüğünün yapacağı iş, ancak bu kadar olacaktır. Bu bakımdan, mutlaka, Karayollarının genel bütçeden almış olduğu payın artması gerekmektedir.

Yüce Meclisin değerli üyeleri, gerçekten, son yıllarda ulaşım türlerine baktığımızda, karayollarının payı gittikçe artmaktadır. Karayollarının taşıma payı yüzde 95 seviyesindedir. Dünyanın hiçbir yerinde hem insan hem de yük taşımasının bu denli karayollarıyla yapıldığı başka bir ülkeye rastlamak mümkün değildir. Türkiye'de, mutlaka, demiryollarının geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Ulaşım araçları olarak, mutlaka, demiryollarından faydalanmamız gerekmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrilmiş olan Türkiye'nin, denizyollarından da, mutlaka, istifade etmesi gerekmektedir. Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz'den yararlanılması; alınacak feribotlarla, yük gemileriyle, mutlaka, denizyolu taşımacılığına önem verilmesi gerekmektedir. Çünkü, demiryollarında ve denizyollarında, kaza oranı her zaman daha azdır. Türkiye'de, 1992 yılında, demiryollarındaki toplam kaza sayısı 954 iken, 1999 yılında, 432'ye düşmüştür; bu da, demiryollarının ne kadar güvenli olduğunu ortaya koymaktadır.

Demiryollarımız, 8 607 kilometresi ana hat olmak üzere, tali hatlarla birlikte, 10 500 kilometreye ulaşmaktadır. Bunun 4 086 kilometresi, sadece, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılmıştır. Yine, 1923 ve 1950 yılları arasında, 3 271 kilometrelik demiryolu yapılmış, geriye kalan yaklaşık 2 000 kilometrelik demiryolu da, 1950 yılından 2000 yılına kadar yapılmıştır; yani, 50 yıl içerisinde de, sadece ve sadece, 2 000 kilometrelik demiryolu ağı kazandırılmıştır. 1955 yılında, yüzde 24 olan demiryolu yolcu taşıma payı, 1996 yılında, yüzde 3'lere gerilemiştir; bu da, Türkiye'nin, demiryoluna ne kadar önem verdiğini, çok açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Türkiye'de, otomobil sayısı hızla artmaktadır. Türkiye'de, 4 452 000 adet otomobil ve 3 907 000 adet de diğer araçlar olmak üzere, toplam 8 359 000 adet araç vardır; bu da, otomobil sayısının gelişmiş ülkelere göre daha yüksek olduğunu; fakat, otomobil dışındaki diğer nakil vasıtalarının sayısının da, diğer ülkelere göre daha fazla olduğunu ortaya koymaktadır. Yani, gelişmiş ülkelere oranla, ters bir orantı ortaya koymaktadır.

Türkiye'de 1 000 kişiye 136, Almanya'da 616, İspanya'da 568, Belçika'da 547, İsveç'te 520 ve İsviçre'de 627 araç düşmektedir. Yani, Türkiye'de her 1 000 kişiye 136 araç düşmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin istatistiklerine baktığımızda, genellikle, bu sayı 500'ün üzerindedir. Yani, gelişmekte olan ülkelerde araç sayısı daha fazla olmasına rağmen, Türkiye'de olduğu gibi, karayollarında bu kadar sıkışıklığın ve şehiriçi trafiğinde bu kadar keşmekeşliğin olduğu bir başka ülke görmek mümkün değildir. Bu sorunlar da, altyapının bozukluğundan meydana gelmektedir. Bugün, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük şehirlere baktığımızda, gerçekten, belediyelerin, üzerine düşen görevi yapmadıkları görülmektedir; imar durumları yapılırken, bu, gözardı ediliyor, otoparklara çok fazla önem vermiyoruz. Halbuki, belediyelerin, bir inşaata izin verildiği vakit, mutlaka, o binanın altında, o binanın ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte ve o sayıda park yeri yapma zorunluluğunu getirmesi gerekmektedir; ama, maalesef, bu yapılmamaktadır, bütün araçlar yollarda park etmektedir.

Türkiye'deki taşımacılığın türleri... Amerika Birleşik Devletlerinde karayolu yüzde 27,2, demiryolu yüzde 38,3; Almanya'da karayolu yüzde 58,2, demiryolu yüzde 22... Türkiye'ye bakı-yoruz: Türkiye'de karayolu yüzde 95, demiryolu yüzde 3. Başka bir ülkede bu kadar ters bir ilişkiyi görmek mümkün değildir.

Değerli milletvekilleri, Türkiye'de, trafikle ilgili birçok bakanlık ve birçok kurum yetkili durumdadır; sorunlarının asıl nedenleri de buradan kaynaklanmaktadır. Türkiye'de, trafikle ilgili kurum ve kuruluşların sayısı oldukça yüksektir; Karayolları Güvenliği Yüksek Kurulu vardır, Başbakanın başkanlığında toplanır; ama, bunu, yeterince işleyen bir kurul olarak karşımızda görmüyoruz. Bunun dışında, Karayolları Trafik Güvenliği Kurulu vardır, Emniyet Genel Müdür Yardımcısının başkanlığında toplanan bir kuruldur, her ay sürekli olarak toplanmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğünün trafikle ilgili teşkilatları vardır, Jandarma Genel Komutanlığının trafikle ilgili birimi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Orman Bakanlığı, belediye trafik birimleri, il ve ilçe komisyonları ve sivil toplum örgütleri trafikle ilgili yetkili olan kuruluşlardır. Bu kadar dağınık bir görevlendirme, bu kadar dağınık bir teşkilatlandırmayla bugünkü trafik sorunlarının üstesinden gelmemiz mümkün değildir. Bunların mutlaka yasal bir düzenlemeyle gözden geçirilmesine ihtiyaç vardır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun mutlaka bu yönüyle değiştirilmesinde yarar vardır.

Bunların dışında, trafik kazalarının en önemli nedenlerinden bir tanesi de, denetimlerle ve karayollarındaki kara noktalarla ilgilidir. Bunların mutlaka gözden geçirilmesinde yarar vardır ve Türk Ceza Yasasının mutlaka ilgili maddesinde, 455 inci maddede değişiklik yapılmasında yarar vardır.

Türkiye'de trafik kazasıyla ölümlere sebep olmanın cezası hemen hemen yok denecek kadar azdır. Zaten, ülkemizde bütün suçların cezaları azdır. Mevcut yasalar otuz, kırk kez ve hepsi de sanıklar lehine değiştirilmek suretiyle bu durum yaratılmıştır. Kanun tanımaz insanlar yüreklendirilmiş, suç özendirilmiştir; ayrıca, çıkarılan aflarla suçlular her zaman ödüllendirilmiştir. Halen yürürlükte bulunan Türk Ceza Yasasının 455 inci maddesi; dikkatsizlik ve tedbirsizlikle bir kişinin ölümüne sebep olana 2 seneden 5 seneye kadar, birkaç kişinin ölümüne sebep olana da 4 yıldan 10 yıla kadar hapis cezası öngörülmektedir; ama, maalesef, genellikle, cezalar alt limitten verilmektedir. Bir de, kusur oranları eğer 8'de 8 çıktığı takdirde bu oranlar geçerlidir; 8'de 8 olmazsa, bu cezalar o oranda daha da düşürülmektedir. Ayrıca, Türk Ceza Yasanının 59 uncu maddesi hemen hemen her halde kullanılmakta olduğundan ve infaz yasasıyla ilgili işlemlere tabi tutulduğundan, trafik kazasıyla ölüme sebebiyet veren insanların hemen hemen ceza almadığını söylemek mümkündür.

Son olarak, sürücü kurslarıyla da ilgili birkaç söylemek istiyorum. Gerçekten, bugün, sürücü kursları arzu edilen seviyede maalesef eğitim verememekte ve gerekli ölçüde denetlenememektedir. Daha önce, sürücü belgeleri, Emniyet Genel Müdürlüğü trafik tescil daireleri tarafından...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen, toparlayınız.

Buyurun.

AYDIN A. AYAYDIN (Devamla) - ... verildiğinde, gerçekten, insanların büyük bir bölümü hak ederek sürücü belgelerini almaktaydı; ama, bugün, sürücü kurslarının çoğalmasıyla birlikte -he-pimiz, çok yakınımızdan bunları kesinlikle açık bir şekilde müşahede edebiliriz ki- hiç sürücü kurslarına gitmeden sürücü belgesi alan insanlar vardır; hatta, sürücü belgesi aldıktan sonra araba kullanmasını öğrenen insanlarımız vardır; mutlaka, bu konunun üzerinde durulmalı ve bununla ilgili yasal düzenleme yapılmalıdır.

Sürücü kursları mutlaka denetim altına alınmalı ve bunlar, Millî Eğitim Bakanlığına bağlı özel okul hüviyetinde bulundurulmalıdır. Bugün, Millî Eğitim Bakanlığı, sürücü kursları üzerinde denetim görevi yapmakta; ama, Millî Eğitim Bakanlığı müfettişleri sürücü kurslarına gidip denetim yaparken, İstiklal Marşının ne tarafta asılması gerekiyor, tahta nerede duracak, bunları denetliyor; yoksa, trafiğin içeriğiyle ilgili herhangi bir denetim yapmamaktadır.

Ben, araştırma komisyonunun büyük bir özveriyle hazırlamış olduğu bu araştırma raporundan gerekli ölçüde yararlanılacağına inanıyorum ve mutlaka, bu rapor sadece kütüphanede kalmamalı, bununla ilgili yasal düzenlemenin yapılmasında da yarar olacağına inanıyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ayaydın.

Gruplar adına dördüncü söz, Fazilet Partisi Grubu adına, Bingöl Milletvekili Sayın Hüsamettin Korkutata'ya aittir.

Buyurun efendim.(FP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

FP GRUBU ADINA HÜSAMETTİN KORKUTATA (Bingöl) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; trafikle ilgili araştırma komisyonunun raporu üzerinde Grubum adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, trafik kazalarında, yılda 1 milyon 300 bin ile 1 milyon 500 bin arasında insan hayatını kaybetmekte, 15 milyon ile 20 milyon arasında insan da yaralanmakta ve sakat kalmaktadır. Bu düşünüldüğü anda, insanın beyni zonklamaya başlıyor. Zira, 1,5 milyon insan ölecek ve dünyanın sorunu olacak bu sorun; ama, dünyada, bu konuda ciddî bir dayanışmanın olmayışı, hakikaten beni üzmektedir. Evet, sorun, evrensel bir sorundur, uluslararası bir sorundur, dünyanın, bu konuda mutlaka dayanışma içine girmesi şarttır. Eğer bir yerde, herhangi bir afet nedeniyle, 5 000, 10 000 insan ölürse, dünya halkı oraya koşmakta ve onu düzeltmek için elinden geleni yapmaktadır. Oysa, bu konu, tedricen olduğu için, sanki hiç kimseye bir şey olmamış gibi görünüyor. Dünyada, her gün, 2 700 insan hayatını kaybediyor. Bizim ülkemizde de, 40-45 dakikada -burada 55 dakikada demişiz; ama, istatistiklere yansımayan çok şey var- 1 insan ölmekte. Şu anda bu Mecliste olmayan arkadaşlar, trafik konusuna ilgi göstermeyen arkadaşlar eğer dışarıdaysalar her an bir trafik kazasıyla karşı karşıya gelebilirler.

YASİN HATİBOĞLU (Çorum) - Allah korusun!

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) - Evet, Allah korusun, herkesi korusun, arkadaşlarımızı da dünyadaki tüm insanları da.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; elbette, trafiğin bu memlekete getirdiği, bütün dünyaya getirdiği maddî ve manevî çok büyük sorunlar vardır. Tabiî ki, evlatlarını, yakınlarını, canlarını ciğerlerini kaybedenler, olayı yıllar yılı unutamazlar. Belki içlerinde bir ukde olarak kalır ve trafik denildiği zaman gözlerindeki yaşlar şıpır şıpır akmaya başlar. Maddî yönden ise, belki, aç, perişan dolaşan binlerce işsizin olduğu bir ülkede katrilyonlarca para heder olur. Bu konuda, dünyada, gerçekten önlem alan ülkelerin en başta ulusal planlar yaptıklarını, kendi uluslarına ait ciddî planlar yaptıklarını görüyoruz. Oysa, bizim ülkemizde ciddî bir plan yoktur; üzülüyoruz. Ben rakamlara girmeden buna değinmek istiyorum.

Bakın değerli arkadaşlar, Ulusu hükümeti zamanında bir plan yapılmış, ulaştırma anaplanı. Bu planda hedefler konulmuş; ama, bütün dünyada bir daha emsali yoktur ki, bu plan tam tersine işlemiş; yani, demiryollarının payını 30'lar civarına çekmek, denizyollarının payını 20'lerin üzerine, 27'lere çekmek, karayollarının payını 36'lara düşürmek gibi konulan hedefler varken, maalesef, yük taşımacılığında karayolları 90'lara vurmuş ve yolcu taşımacılığında 96'ya çıkmıştır. Bu, dünyada emsali görülmemiş bir şeydir. Kendi kendimize acaba niye böyle oluyor diye düşünüyoruz.

1983-1993 arasında ilk defa bir plan yapılmış, sonra, bu, 1995'e çekilmiş; ama, ondan sonra, her şey rezil rüsva olmuş. Bu komisyonda, ben, niye böyle olmuş diye en çok bu konunun üzerinde durdum.

Değerli arkadaşlar, bir baktık ki ne olmuş; eğer, bu ülkede, bir planı tatbik etmek istiyor ve başarı elde etmek istiyorsanız, önce, büyük rant sahibi olanlara pay vereceksiniz. Eğer, Türkiye Cumhuriyeti, ben demiryollarının gelişmesi için vagon fabrikasını, ray fabrikasını, lokomotif fabrikasını ya kendim kuruyorum veyahut da teşvik etmek suretiyle işte, Koç, Sabancı veya birkaç kişiye, siz gidin yapın, ben bunun alıcısıyım, alacağım, kullanacağım, parasını ben veriyorum deseydi, Türkiye'de karayolları gelişmezdi, demiryolları gelişirdi, o zaman bu kadar kaza da olmazdı.

Yine, Türkiye'de, hepinizin bildiği gibi, Antalya'da her taraf deniz. 1,5-2 milyon turist geliyor, havaalanına iniyor, orada, bütün sahil boyunca arabalar dizilmeye başlıyor. Asfalttır, çift yoldur, tek yoldur diye sıkıntılar oluyor; ama, birkaç deniz otobüsü, gelen bütün bu yabancıları, tüm kıyı boyunca hiçbir kazaya uğramadan daha emin bir şekilde götürür; ama, eğer, bunun teşvikini vermiyorsanız, eğer, bazı rant çevrelerine, evet, size para veriyoruz demezseniz, bu olmaz ve bu sıkıntılar da böyle devam eder.

Değerli arkadaşlar, elbette ki her şey icra iledir. Siz ne plan yaparsanız yapın, eğer bunu uygulayanlar gereğini yapmıyorsa orada hezimete uğrarsınız ve bu planların, bu büyük rant çevreleri tarafından etkilendiği, artık, gün kadar aşikârdır, açıktır ve nettir. Karayolundan yıllar yılı rant elde edenler, karayollarına ne katmış diye bu komisyonda epeyce araştırdık. Biz, hiç kimsenin karayollarını teşvik, bu karayollarına lastik satmak, parça satmak, araba satmak, hep yeni modelleri teşvik etmek... 1998 modeli bırakıp 2001 modeli alanların zorlandıklarını gördük. Zorlanarak aldığı bu arabadan dolayı, uykusuz, perişan; acaba nasıl öderim düşüncesi içinde olanların da, çok daha büyük kazalar yaptığına şahit olduk, gördük, inceledik değerli arkadaşlar.

Böyle büyük sıkıntıların olduğu bir yerde, mutlaka ve mutlaka alternatif ulaşım yollarının olması şarttır. Alternatif yolların olması, birbiriyle rekabet edebilir şekilde olmasına bağlıdır değerli arkadaşlar. Yani, siz, şimdi, bizim trenlerimiz var, raylı sistemimiz var, denizyollarımız, gemilerimiz var, niye vatandaş gidip bunlarda seyahat etmiyor, yük taşımıyor derseniz; bu haksızlıktır, bu yanlışlıktır. Eşyanın bir zaman değeri var değerli arkadaşlar. Adam, Karadeniz'den balığını yüklediği zaman, belli bir saatte, belli bir şekilde İstanbul'da veya Ankara'da olması lazım. Bir eşyanın, belli bir zamanda pazarına ulaşması lazım. Demek ki, bunun, deniz veya havayoluyla veya raylı sistemde demiryollarıyla ulaşması için zamanında gitmesi lazım. 21 inci Asırda insanın zaman değeri, eşyanın zaman değerinden daha azdır. Çünkü, ben, bugün olmazsa yarın giderim diyor ama, benim meyvem, benim sebzem, benim etim bozulmadan, kokmadan, daha erken, zamanında yerine gitmelidir; ama, maalesef, ne acıdır ki değerli arkadaşlar, bu yapılmıyor. Dolayısıyla, karayolları tek başına yürümeye başlıyor. Demiryolları ve denizyolları bu konuda herhangi bir şey yapamıyor.

Değerli arkadaşlar, ayrıca, Türkiye'nin demiryolları 50 yaşında. 50 yaşında bir demiryoluyla zaten seyahat etmek imkânsızdır. Yüzde 70'i 50 yaşın çok çok üzerindedir, yüzde 20 küsurları ancak biraz daha gençtir. Bunun da, mutlaka, bir an önce yenilenmesi gerekir. Bu konuya fazla girmek istemiyorum; yalnız, şunu da söylemek istiyorum, ilk defa, İstanbul ve Ankara arasında hızlı bir raylı sistem yapmak için faaliyete geçmişiz 1985'ten bu tarafa; ama, kim engelliyor, nasıl engelliyor, bilinmez, bir adım bile ilerlemiyor; tünellerin yapım işine henüz girişilememiş, rayların yapım işine doğru dürüst girilememiş ve bu konuda doğru dürüst para da ayrılmamıştır.

Değerli arkadaşlar, elbette ki, bu konuda, her şeyden önce, para önemlidir. Bugün, toplutaşımacılığın teşvik edilmesi için, Türkiye'nin kılının kıpırdanmadığını söylemek mümkündür. Raylı sistem yapmak isteyen belediyelere, Karayolları, yolunu vermiyor, yolunu. İstanbul'daki E-5 karayolu üzerinde ben raylı sistem yapacağım diyen belediyeye, Karayolları diyor ki, bana şu kadar katrilyon veya trilyon lira ver ki, ben, sana, burada raylı sistem geçirmene müsaade edeyim. Değerli arkadaşlar, belediye, yurt dışından para alacağım derse, Hazine diyor ki, yurt dışından ancak 500 milyon dolar, Türkiye'nin bütün belediyeleri toplutaşımacılık için borçlanabilir veya tüm alacaklar için borçlanabilir; bu, olması mümkün olan bir şey değil ki!

Dünyanın en pahalı sistemi, raylı sistemdir ve bunun, dünyanın hemen hemen bütün ülkelerinde teşvik edildiğini, merkezî hükümetler tarafından finanse edildiğini de biliyoruz; çünkü, inceledik gördük değerli arkadaşlar. Onun için, toplutaşıma bilincinin halkta oluştuğu gibi, devlette de, merkezî hükümette de oluşması lazım. Ben, bunun, ciddî şekilde oluşmadığı kanaatindeyim; yalnız bugün değil, dün de böyleydi, evvelsi gün de böyleydi, bugün de böyle değerli arkadaşlar.

Bizim, trafikle ilgili mevzuatımız da darmadağınık; 36 tane şu anda değişik değişik kanunlar, değiştirile değiştirile gelmiş; 11 defa yalnız 2918 sayılı Kanun değiştirilmiş ve diğer kanunlar, yönetmelikler, şunlar bunlar... Biz, komisyon olarak, bunları bir araya topladık; ama, bizim amacımız, mevzuatın toplandığı iyi bir eser sunmak değil, hükümete de, halkımıza da, uygulayanlara da yol göstermektir, yön göstermektir değerli arkadaşlar. Onun için, ben, dikkat ederseniz, tamamen rakamların dışında, bazı şeyler söylemek istiyorum: Evet, şunu hep söylemişimdir, yine söylemek istiyorum; bu Meclis, ne zaman trafikle ilgili bir konu gelmişse buraya, öncelikle onu çıkarmış; onun için 11 defa şu kanunu değiştirmiş. Niye; vebal benim üzerimde kalmasın diye; ama, maalesef, bunların hiçbirisi, ciddî şekilde, dünyanın arzu ettiği veya dünyada öngörülen şekilde, trafik kazalarını azaltmamıştır.

Değerli arkadaşlar, şunu da söylemek istiyorum: Hakikaten, demin demiryolları dedik... Demiryolları riski en az olan; yani, karayollarına göre 17 kat, havayollarına göre 27 kat daha az risklidir. . Dolayısıyla, bu tarafa doğru yatırım yaparsak, ciddî bir plan yaparsak, risk oranı da çok azalacaktır. Eğer, gerçekten, trafik kazalarında ölenlere değer veriyorum diyorsa, bu hükümetin yapacağı ilk iş, bir plan yapmaktır, hedefleri ciddî olarak koymaktır, bu hedefleri de takip etmek için elinden gelen her şeyi yapmaktır.

Maalesef, arkadaşlar demin anlattılar, dediler ki; işte, bizdeki araç sayısı 9-10 milyon civarında, başka yerlerde bunun beş katı, altı katı araç var, yolları da bizden çok fazla; ama, işte, bizde, gördüğünüz gibi sıkıntı var. Değerli arkadaşlar, bizim toplumumuz -şunu açık ve net olarak gördük ki- araca doymamış bir toplum. Adamın evinin önünde bir ufak arabası varsa, toplutaşım aracına binip, işine gitmeye utanıyor, illa arabama binip gideceğim diyor. Bizim toplumumuz aracını devamlı kullanıyor. Almanya'ya gidin, cumartesi ve pazar günleri dışında sıkı bir trafik göremezsiniz. Fransa'da, İngiltere'de, nüfusu bizimle eşdeğer olmasına rağmen ve bizden de onbeş kat daha fazla araç olmasına rağmen, maalesef, bu sıkıntıyı, bu kadar göremezsiniz. Onun için, bu toplumun, bu konuda, her şeyden önce eğitilmesi gerekiyor.

Değerli arkadaşlar, elbette ki, sıkıntılarımız bu konuda had safhadadır. Evet, polisimiz yeterince yoktur; yani, bir Londra polisi kadardır veya başka bir ülkenin bir ilinin polisi kadardır. Jandarmamız, ülkenin coğrafyasının hemen hemen yüzde 90'ına bakıyor; burada olmadı mı, bazen bakı-yoruz ki -birkaç yerde şahit olduk- karayollarına da müdahale ettiğini görüyoruz. Tabiî, herkesin kendi görevinin başında olması şarttır. Bu kanun çıkarılırken özenle üzerinde durduğumuz konu budur; fakat, her şeyden önce bu iki kesimin çok iyi eğitilmiş olması şarttır. Biz, bunun için bir okul açılmasını şart koştuk. Okul açılmadı; ama, kurs gibi çalışıyor, o da iyi; ama, mutlak şekilde okulların açılması şarttır değerli arkadaşlar.

Eğitim dedim aklıma geldi değerli arkadaşlar; biz, komisyona YÖK Başkanını çağırdık, geldi. YÖK Başkanına "10 000 veya 10 000'den fazla insan hayatını kaybediyor, siz, ülkenin üniversiteleri olarak bu konuda ne yaptınız, ne yapmanız gerektiğini biliyor musunuz" dedik. "Hiçbir şey yapmadık" dedi. "Ee, peki, ortaöğretimde ders verecek kimse yok mu, yetiştirmediniz mi" dedik "hayır, böyle bir şey yok. Bir kanun olsaydı, kanun koysaydınız, ben de yapsaydım" diye, bana göre, böyle yanlış bir ifade kullandı. O zaman ben kendisine dedim ki: "Sayın Başkan, siz bu işin farkında değilsiniz. Bu kanunun 125 inci maddesi size diyor ki, öğretmen yetiştirin, öğretmen..." Ortaöğretimde ders koymuş, mecburî ders koymuş, mecburî ders... Matematik için kanun yoktur, fizik için, kimya için kanun yoktur, öğretmen yetiştirin demiyor; ama, 2918 sayılı Kanunun 125 inci maddesi diyor ki: "Ortaöğretimde mecburen ders vereceksin." Peki kim ders verecek; efendim, o ilde bulunan bir komiser gitsin bir okula, bir polis gitsin bir okula, bir assubay gitsin bir okula, ders versin...

Değerli arkadaşlar, hiçbir zaman, pedagojik formasyonu olmayan bir insanın, bir ilkokul veya ortaokul öğrencisine ders vermesi mümkün değildir. Bu konuda, Millî Eğitim Bakanının da -demin, trafikle ilgili konulara gelip cevap veriyordu- görevini yapmasını istiyorum. Mutlak şekilde bu konunun üzerine eğilmeli ve gereğini yapmalıdır değerli arkadaşlarım; çünkü, memleketimizde en büyük sıkıntımızın eğitim olduğunu herkes söylüyor ve biliyor.

Değerli arkadaşlar, bu konuyla uğraşan sivil toplum örgütleri var. Bu sivil toplum örgütlerinin yaptığı çalışmaların dışında, ne radyolar ne televizyonlar ne de dernekler ciddî olarak görevini yapmıyor. Bunların hepsinin, toplum içinde kendisine düşeni yapması şarttır.

Biz, sivil toplum örgütlerine azıcık ilgi gösterdik, topladık kendilerini birkaç yerde; tabiî, daha fazla katılım olsun diye... Gördük ki, o sivil toplum örgütleri "bize görev verin, biz her şeye hazırız" dediler. Dedik ki, siz, Türkiye'nin en modern acil kurtarma istasyonunu kurabilir misiniz; helikopteri olacak, bütün kurtarma aparatları olacak, anında müdahale edecek? "Evet, biz hazırız" dediler; göğüslerine vura vura "biz hazırız, paramız da var, hemen yapmaya hazırız..." Karayollarındaki bir arkadaşa görev verdik; dedik ki, siz, bu sivil toplum örgütleriyle ilgilenin, bir araya getirin ve bu iş yapılsın.

Demek oluyor ki, kimse bunlarla doğru dürüst ilgilenmiyor. İlgilenildiği zaman, herkes göreve koşacaktır.

Hepinizin malumudur, radyoların, televizyonların, kanun gereğince, haftada yarım saat eğitici programlar yapmaları gerekirken, programları, sırf YÖK'ten kaçmak için, gece saat 3'te, 5'te, bazen sabaha doğru yaptıklarına şahit oluyoruz, çok çok üzülüyoruz. Bunların, mutlak şekilde, bir müeyyideyle karşılaşmaları lazım. Gerekirse, RTÜK bunları kapatmalıdır. Nasıl, diğer şeylerden dolayı kapatılıyorsa, bu insanların katili olmaktan, görevini yapmayan bu televizyonlar hakkında da gerçekten gereği yapılmalıdır; aksi takdirde, bu sıkıntının içinden doğru dürüst çıkamayız.

Değerli arkadaşlar, hakikaten, trafik ülkemizin en büyük sorunudur. Bu sorunun halledilmesi için, hepimizin, toplumsal bir mutabakat sağlaması ve bu konuda üzerimize düşeni yapmamız şarttır.

Bunun için, şu anda, bu dakikada, bu saniyede, desem ki, ey vatandaşlar, gelin, hepimiz beraberce, Allah'ın huzurunda söz verelim, bundan sonra, kendim, şahsım olarak kuralları ihlal etmeyeceğim, kurallara uyacağım dersem ve herkes bu sözüne sadık kalırsa, inanın bir yıl içerisinde, derhal ve derhal bunların sayısı 10 000'den 4 000'e düşecektir

 (Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen toparlar mısınız Sayın Korkutata.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) - Ve yine Sayın Cumhurbaşkanımıza, Sayın Başbakanımıza gittik, dedik ki, lütfen bu konuyla ilgilenin, bu ülkede dediğimiz şekilde bir mutabakatın sağlanabilmesi için, mutlak şekilde 2001 yılının trafik güvenliği yılı olarak ilan edilmesini istiyoruz ve bununla ilgili ciddî şekilde seminerler, ciddî şekilde programlar yapılması şartıyla. Hem Sayın Cumhurbaşkanımız söz verdi hem Sayın Başbakanımız söz verdi. Şimdi, ikisine de diyorum ki, bu sözünüzü yerine getiriniz. Karayolları Güvenliği Kurulu, maalesef, altı ayda bir toplanması lazımken, hâlâ, iki yıldan beri toplanamamıştır, lütfen bunu da toplayınız. Eğer, siz, burada görevinizi yerine getirmezseniz, bu millet sizin yakanıza yapışmalıdır. Evladını kaybedenler hepimizin yakasına yapışmalıdır değerli arkadaşlar.

 Sonuç olarak da şunu söylüyorum değerli arkadaşlar: Şurada bir koordinasyon hatası gördük; yani, gördük ki, sivil toplum örgütleriyle, resmî kurumlarla Parlamento arasında veya yatırımcılar arasında ciddî bir koordinasyon eksikliği var. Onun için Meclis Başkanına gittik, dedik ki, lütfen dostluk gruplarını kurduğunuz gibi, bu Mecliste de, gelin, trafik güvenliği koordinasyon grubu veya güvenlik grubu kurunuz. Kendileri de söz verdiler "ben sizin yanınızda olacağım, bunu kuracağız..." Kendilerine sesleniyorum; lütfen, görevlerini yerine getirsinler. Eğer, Türkiye'de, Cumhurbaşkanıyla, Başbakanıyla, Meclis Başkanıyla, milletvekilleriyle biz görevimizi yerine getirmiyorsak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) - ...kesinlikle, ne polise ne jandarmaya, görevini yerine getirmesi için, hiçbir şey söylemeye hakkımız yoktur.

Hepinizi saygıyla ve hürmetle selamlıyorum. (FP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Korkutata, teşekkür ediyorum efendim.

Gruplar adına son söz, Doğru Yol Partisi Grubu adına, Antalya Milletvekili Sayın Kemal Çelik'e ait.

Buyurun efendim. (DYP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakika.

DYP GRUBU ADINA KEMAL ÇELİK (Antalya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak, alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla oluşturulan Meclis Araştırması Komisyonunun raporu üzerine, Doğru Yol Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Millî ve insanî bir görev ve kişisel bir sorumluluk duygusu içerisinde, Meclisin tatil dönemine rastlayan üç aylık dönemde hiç tatil yapmadan çalışan, başta Sayın Komisyon Başkanı Ahmet Tan olmak üzere, tüm üye arkadaşlarıma ve bize bu kutsal görevi tevdi eden Yüce Meclise saygılar sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, bu üç aylık dönem içerisinde, tüm illerin trafikle ilgili görevlileri, karayolları ve şoförler cemiyeti temsilcileri olmak üzere, tüm sivil toplum örgütleri, dernek, vakıf ve gönüllü kuruluş temsilcileriyle toplantılar yapılmış ve onların görüş ve önerileri alınmıştır.

Sorunun kaynağına indikçe, sorunun büyüklüğü ve vahameti karşısında, gerçekten, tedirginliğe ve endişeye düştüğümü belirtmek istiyorum. Son onbeş yıl içerisinde, trafik kazaları sebebiyle, ülkemizde, her yıl 10 000 dolayında olmak üzere, toplam 120 000 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir; aynı dönemde, yaklaşık 1,5 milyonu aşkın vatandaşımız da yaralanmış veya sakat kalmıştır.

Bu dönemde, trafik kazalarından, ailesi içerisinde bir yakınının kaybı ya da sakat kalmasıyla, yaklaşık, 8 milyon kişi etkilenmiştir. Hurdaya dönen araçlar nedeniyle ülkemiz 10 milyar dolar civarında ekonomik kayba uğramıştır. Bu tablo ülkemiz açısından son derece üzücüdür. Zira, trafikteki ölümler bölücü terörün döktüğü kandan ve depremlerin aldığı candan, maalesef, kat kat daha fazladır. Terörde, 15 yılda 30 000, depremlerde ise son 50 yılda 50 000 vatandaşımız ölmüştür. Oysa, trafik felaketinde kaybettiğimiz vatandaşlarımızın sayısı, maalesef, 15 yılda, söylediğim gibi, 120 000'i aşmıştır.

8 milyonu aşan aracın dolaştığı, her yıl 500 000 dolayındaki yeni aracın trafiğe çıktığı ve bir yılda 1 milyon yurttaşımızın kolayca sürücü belgesi alabildiği bir ülkede elbette trafik sorun olmaya devam edecektir.

Değerli milletvekilleri, sizlere bazı istatistikî rakamlar vermek suretiyle konuyu açmak istiyorum.

Ülkemizdeki araç sayısı, Almanya'nın, yaklaşık, altıda 1'i, Japonya'nın dokuzda 1'i iken meydana gelen kaza sayısı Almanya'ya göre 6 kat ve Japonya'ya göre ise 13 kat daha fazladır. Bu rakamlar düşündürücüdür. Ölü sayısı bakımından ise, Almanya'ya göre 1,7 kat, Japonya'ya göre ise 2,3 kat daha fazladır. Bu verilere göre, Türkiye, Almanya'nın sahip olduğu araç sayısına sahip olsaydı, muhtemelen, ölü sayısı 26 000 civarında olacaktı.

Ülkemize ait istatistiklere göre, sürücü, yaya, yolcu, insan davranışlarının neden olduğu kazalar, tüm kazaların, 1995 yılında yüzde 96'sı, 1996 yılında yüzde 98'i, 1997 yılında yüzde 98'i, 1998'de yine yüzde 98'i dolayındadır. 1999 yılında meydana gelen toplam kazaların yüzde 96,59'unda, ölümlü kazaların yüzde 79,98'inde yaralanma meydana gelmiştir. Bunların hepsi sürücü kusurlarındandır.

Değerli milletvekilleri, bir çelişkiye dikkatinizi çekmek istiyorum. Maalesef, kusurların çoğu sürücü kusurları olarak gösterilmektedir. Dünyadaki trafik kazalarında yol faktörü yüzde 20'lerden aşağı inmezken, bizde, yol kusurları yüzde 2'lerle ifade edilmektedir; ama, hiçbir şekilde bu konu dikkate getirilmiyor ve maalesef, şöyle bir mantığımız var: Devlet suçlu olmaz. Biz, eğer, devletimizde bir suç varsa, onları da dile getirmek zorundayız. Kazalarda yol faktörü yüzde 20'lerde olan ülkelerin yollarının çok gerisinde olmamıza rağmen, biz, yol kusurunu, maalesef, hâlâ yüzde 2'lerde tutarak kendimizi aldatmaya devam ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, Türkiye'de, 1950 yılından başlayarak, ulaştırma sektörleri içinde kara-yolu, yük ve yolcu taşımacılığında lokomotif bir sektör haline gelmiştir. 1999 yılı itibariyle yolcu taşımacılığında karayolunun payı yüzde 96, yükte ise yüzde 89 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'deki kamyon sayısı, Avrupa Birliği ülkelerinin kamyon sayısıyla eşittir. Buna rağmen, Avrupa Birliği ülkeleri, kamyon sayısını azaltmaya çalışmaktadır; oysa, bizde ise, kamyon sayısı hızla artmaya devam etmektedir.

Değerli milletvekilleri, 1983-1993 Ulaştırma Anaplanı diye bir plan hazırlandı ve kamuoyunun tartışmasına açıldı. Bu planda, karayolu ulaşımının taşıma payının yüzde 70'lere çekilmesi hedeflenmişti; ama, görüldü ki, yüzde 70'leri bırakın, karayolunun taşımadaki payı yüzde 90'lara çıktı. Bu durum, gelecekle ilgili vizyonumuzun ve plan ve program öngörümüzün ne derece tutarlı olduğunu göstermesi bakımından da ibret vericidir.

Demiryolları bakımından durumumuz son derece kötüdür. Bugün, mevcut demiryolu ağının 4 086 kilometresi Osmanlı İmparatorluğundan devralınmış, geri kalan 4 414 kilometrenin 3 271 kilometresi 1923-1950 yılları arasında yapılmış. Bu da gösteriyor ki, maalesef, 1950'den sonra, demiryolu konusunda, Türkiye Cumhuriyeti, üzerine düşeni yapmamış ve bugünkü karayolu ağırlıklı trafiğin oluşmasına sebebiyet verilmiştir.

Ülkemizde, denizyoluyla yük ve yolcu taşımacılığı da son derece düşüktür. Denizyoluyla yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığına oranı, 1999 yılı verilerine göre yüzde 4,88'dir; toplam yolcu taşımacılığındaki payı ise binde 3'tür.

Uluslararası tespitlere göre, denizyolu ulaşımı, havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göreyse 3,5 kat daha ucuz durumdadır. Halbuki, Türkiye'de, gemiyle yük taşımanın maliyeti dünya standartlarının üzerindedir.

Değerli milletvekilleri, Türkiye'deki bazı çelişkilere özellikle dikkatinizi çekmek istiyorum: Bugün, mevcut durum itibariyle, Karayolları Genel Müdürlüğünün Bayındırlık Bakanlığına, denizcilik faaliyetlerinin Denizcilik Müsteşarlığına bağlı olması, ulaştırma sektörünün, makro planlama aşamasında, daha baştan, sorunlarla karşılaşmasına neden olmaktadır; yani, ulaştırma anaprogramlarının gerçekleştirilmemesinin en büyük nedeni, bu kuruluşların değişik bakanlık ve kuruluşlara bağlı olmasındandır.

Ayrıca, trafikle ilgili ve görevli bakanlık ve kuruluşlara baktığımız zaman, orada da büyük bir dağınıklık göze çarpmaktadır. Maalesef, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, belediyeler, vali ve kaymakamlıklar, hepsi, trafikle ilgili ve yetkili kuruluşlardır. Görüldüğü gibi, trafik hizmetleriyle görevli bakanlık ve kuruluş sayısı oldukça fazladır; bu da, görevlinin ve yetkilinin çokluğu, sorumluluğun ise yokluğu anlamına gelmektedir. Dünyada, trafiği, bu kadar görevli ve yetkili kuruluş ve bakanlığa bağlı olan başka bir ülke yoktur.

Bir çarpıcı örnek daha vermek istiyorum: 10 milyon nüfuslu İstanbul'da, Anadolu ve Rumeli yakasında olmak üzere, iki adet fennî muayene istasyonu bulunmaktadır. Bu istasyonlarda hiçbir aracın fennî muayenesi yapılmamakta, sadece para tahsil edilmektedir. Zaten, bu istasyonların fennî muayene için zamanları olmadığı gibi, teknik elemanları da yoktur. Kanunda fennî muayene istasyonlarının özelleştirilebileceği ifade edilmesine rağmen, yıllardır, Bayındırlık Bakanlığı, bu para kaynağını kimseye kaptırmamaktadır. Kısacası, Türkiye'deki tüm araçlar fennî muayeneden yoksun olarak aramızda dolaşmaktadır.

Değerli milletvekilleri, şimdi de, kısaca trafik olayının hukukî ve cezaî boyutuna değinmek istiyorum: Ülkemizde, trafik cezalarının caydırıcı vasfı hemen hemen yoktur. Şu anda, Türk Ceza Kanununda trafik kazaları, taksirli kusur veya kabahat nevinde suçlardır. Aslî kusurlu olup da ölüme sebebiyet verenler hakkında kasıtlı adam öldürmekten haklarında işlem yapılmamaktadır. Bu konuda Fransız Kanunu, trafik kazalarında doğrudan etken olabilecek, trafik ihlallerine ait suçlar için çok ağır yaptırımlar, Türkiye açısından da, gerçekten, dikkate alınması gereken bir hukukî düzenleme getirmiştir. Şöyle ki, cezalar düzenlenirken, Fransa'da, hâkime takdir hakkı tanınmıştır. Buradan amaç şudur: Hâkim, hürriyeti bağlayıcı ceza ile para cezasına birlikte hükmedebileceği gibi, olayın ve kişinin özelliklerine göre bu cezalardan yalnızca birini uygulayabilecektir. Bu ise, hem cezaların kişiselleştirilmesi ilkesine uygundur hem de sisteme esneklik sağlayarak bazı sakıncaları ortadan kaldıracak niteliktedir. Bu cezalardan hiçbirisi bizde olduğu gibi idarî nitelikte para cezası olmayıp, hepsi adlî mahkemelerin görev alanında olan suç tipleridir ve cürüm özelliği göstermektedir. Bunlardan, özellikle, alkollü araç kullanma suçunun çok katı yaptırıma bağlanmış olması ve buna ilişkin feri cezalardaki esnekliğin dar tutulmuş bulunması dikkat çekicidir. Fransız sisteminde, trafik polisi, yalnızca, suçluları saptamakla yükümlüdür; böylece, suçluyla polis arasında istenmeyen bazı ilişkiler kurulması baştan önlenmiştir.

Bu sistemi, kanımızca, ülkemiz açısından dikkatle incelenmesi gereken bir düzenleme olarak görüyoruz. Belki cezalar çok ağır bulunabilir; ancak, unutulmamalıdır ki, suç ve ceza politikası açısından cezanın ağırlığı korunmak istenen hukukî menfaatla yakından ilgilidir.

Değerli milletvekilleri, buraya kadar trafik kazalarıyla ilgili bazı kurumsal ve hukukî tespitlerde bulundum. Ülkemizin her konuda olduğu gibi, trafik konusunda da bir değişime ihtiyacı olduğu açıktır; ancak, bu değişim, bir bütünlük içerisinde yapılması gereken yapısal değişimdir. Bu nedenle, ülkemiz ve Yüce Parlamentomuz, yapısal değişimler kapsamında, trafik sorununa el atmalı ve kısa, orta ve uzun vadeli stratejik plan ve projeler geliştirmelidir.

Dünyada örnek plan ve projelerle trafik sorunu gündemden hiç düşmemektedir. Örneğin, İsveç'te karayolu trafik güvenliği yasasıyla "sıfır hedef politikası" Ekim 1997'de yürürlüğe konulmuştur. Sıfır hedef politikası, karayolu ulaştırma sistemi içerisinde hareket eden insanların ölmesi ya da ağır şekilde yaralanmasının kabul edilemez olduğunu ortaya koyan bir politikadır.

İşte, biz de, ülkemizde yeni bir ana ulaşım politikası izlemeliyiz ve yeni bir ana ulaşım politikası hazırlamalıyız. Bu politika da, yüksek kaliteli, yüksek güvenlikli yollar, eğitilmiş sürücü ve yayalar, düşük çevresel etkili bir ulaşım ağı gibi ilkeler çerçevesinde karayolları trafiğinin azaltılmasını, kazaların sayı, risk ve şiddetinin azaltılmasını hedefleyen bir politika çerçevesinde olmalıdır. Böylece, önce insan ve yollarda sürdürülebilir güvenlik kavramlarını toplumun bilincinde yerleştiren bir trafik güvenliği vizyonu geliştirilmeli ve trafik güvenliğine öncelik tanınmalıdır. Bu çerçevede, görevin, Yüce Parlamentoda olduğunu bir kez daha ifade ediyor ve aşağıdaki önerilerimi Yüce Parlamentonun takdirine sunuyorum.

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik yeni bir strateji kapsamında hazırlanacak çağdaş bir ulaştırma anaplanı, her türlü siyasî endişeden uzak, titizlik ve özveriyle hayata geçirilmelidir. Bu planla, en ucuz ve en güvenli taşımacılık türü olan demiryolu ve denizyolu taşımacılığı hükümet değişikliklerinden etkilenmeyecek şekilde kalıcı bir devlet politikasına dönüştürülmeli ve bu kapsamda özendirici tedbir ve teşvikler devreye sokulmalıdır. Bu çerçevede, elli senedir ihmal edilen demiryollarının, özellikle, Ankara-İstanbul ve İstanbul-Antalya arası hızlı treni başta olmak üzere, Ankara-Adana ve Ankara-Kars bağlantılarının yapımı ve modernleştirilmesi, gerekirse yurtdışı kredilerle gerçekleştirilmelidir. Şehirlerde toplutaşımacılığı özendiren ve özellikle metro ve raylı taşımacılığı destekleyen ulaştırma planları üretilmeli ve bu konuda yerel yönetimlere örnek olunmalıdır.

Türkiye'de, yolcu ve yük taşımasında en büyük paya sahip olan ve karayolu taşımacılığını disipline edecek olan Karayolları Taşıma Kanunu, dünya standartlarına uygun olarak çıkarılmalıdır.

Sürücünün, özellikle alkol alarak ve hız limitini aşarak, ölümlü kazalara neden olması hali, Türk ceza sistemi içinde düzenlenen taksirli suçlardan sayılmakta ve Türk Ceza Kanununun 455 ve 459 uncu maddeleri uygulanmaktadır. Bu durumda, toplumun adalet duyguları incinmektedir. Alkol alan veya aşırı hız yapan kişi, bilerek ve isteyerek adam öldürmeye veya yaralamaya sebebiyet vermek istemeyebilecektir; ancak, sürücüden bu haliyle muhtemel bir ölümlü kazanın sonuçlarını kuvvetle öngörmesini beklemek de hayatın olağan akışına ve adil hukuk düzeninin gereklerine daha uygun düşecektir.

İşte, bu noktada, bilinçli taksir gündeme gelmektedir. Bilinçli taksirde, suç fiilen öngörülmüş; ancak, istenmemiş ve fakat, failin hareketi sonucu meydana gelmiştir. Fail, eylemin tehlike olabileceğini anlamakta; ama, tehlikenin derecesini anlayamamakta veya yeteneğine ve bilincine güvenerek hareket etmektedir. Yani, düşünme ve öngörme varsa da isteme yoktur. Bu nedenle, bilinçli taksir kavramının Türk Ceza Kanununda yer alması sağlanmalıdır. Kısacası, Trafik Yasasında yapılacak yeni düzenlemede, paraya çevrilemeyen, tecil edilemeyen ve hapis cezası öngörmek suretiyle, caydırıcı etkisi çok fazla olan yeni bir sistem getirilmelidir.

Ülkemizde, en küçük bir kazada bile saatlerce trafik polisi beklenmektedir. Özellikle, hasarlı kazalarda polis beklenmemeli, Avrupa'da olduğu gibi, hasarlı kazalarda taraflar anlaşarak, doğrudan sigortaya gidebilmeli; ancak, ölümlü ve yaralanmalı kazalarda polis beklenmelidir.

Ülkemizde, 1985 yılında yürürlüğe giren 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda, 4196 sayılı Kanunla yapılan değişiklikle 48, 51 ve 118 inci maddeler kapsamında suç işlemiş ve sürücü belgeleri alınmış kişilere pisikoteknik değerlendirme ve pisikiyatri uzmanı muayenesi zorunluluğu getirilmiştir; ancak, çok önemli olmasına rağmen, bu, uygulanmamaktadır.

Kanuna bir madde eklenerek, 55 yaşından sonra sürücülerin yönetmelikteki usul ve esaslar çerçevesinde periyodik olarak pisikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmaları, artık çağdaş bir zaruret haline gelmiştir. Değerlendirme sonucunda sürücülük yapmasına engel bir hali bulunanlar, sağlık muayenesine sevk edilmeli, nihaî kararın sonucu da olumsuzsa, sürücü belgeleri iptal edilmelidir.

Otobüs terminallerinden hareket eden otobüs şoförlerinin kontrolü, belge denetimiyle birlikte alkol ve takograf ağırlıklı olarak gerçekleştirilmektedir. Oysa, bazı otobüs şoförlerinin uyuşturucu ve cesaret verici hap aldıkları, bize, bizzat firma yetkililerince ifade edilmiştir. Polis tarafından gerçekleştirilen bu denetimin yanı sıra, otobüs terminallerinde kurulacak sağlık merkezlerinde istihdam edilecek doktor -özellikle göz doktoru- pisikolog ve diğer görevlilerin de bulunduğu bir ekip tarafından en az her 3 ayda bir genel kontrol yapılması halinde, daha başta muhtemel kazaların önüne geçilme imkânı bulunabilecektir.

Sürücü belgelerimiz, mevcut haliyle araç sürebilme olanağını veren bir belgeden öteye gidememektedir. Çağdaş ülkelerde, sürücü belgeleri, bu işlevleri yanında, trafik para cezalarının tahsilinde bir banka kredi kartı gibi fonksiyon görmekte, sürücünün ceza, araç bilgilerinin elde edilmesinde hız kazandırmaktadır. Sistem, akıllı kart şeklinde düzenlenen sürücü belgelerinin, trafik otolarında bulunan post makineleri ve bilgisayar ortamında kullanılmasını ve iletişim ağının merkezî bilgisayar bağlantısıyla desteklenmesini getirmektedir. Böylece, polislerle ilgili ithamlara da son verilmiş olacaktır.

Mevcut sürücü kursları, şu haliyle, sadece sürücü belgesi düzenleyen yerler olarak görülmektedir. Millî eğitim müdürlüklerince de, sürücü kurslarının denetimi, aslî görev olarak görülmemekte ve dolayısıyla, etkin bir denetim de yapılmamaktadır. Bu durum, kazaların nedeni olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, sürücü kursları, sürücü okullarına dönüştürülmeli, böylece eğitim öğretim faaliyetleri aslî hedef olacak, hizmetin daha etkin ve verimli sunulması yönünde beklenen kamuoyu baskısı sağlanmış olacaktır. Bu çerçevede, milli eğitimde yeni bir organizasyon ve uzmanlaşmaya gidilmelidir.

Trafikte eğitim, okul öncesi, okul dönemi ve okul sonrası olmak üzere, sürekli hale getirilmelidir. Trafik derslerinin, mevcut yasalar çerçevesinde ve eğer gerekiyorsa değişiklik yapılarak, okullarda zorunlu ders olarak okutulması sağlanmalıdır.

Ulusal, bölgesel ve yerel televizyon kanalları, haftada en az 30 dakika trafik eğitimiyle ilgili program yayınlama yükümlülüklerini, maalesef, reytinglerin düşük olduğu saatlerde vermektedirler. Bu nedenle, eğitim programlarının, TV yayınlarının en çok izlendiği saatlerde gösterilmesi gerektiği yönünde mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.

 (Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen toparlar mısınız.

KEMAL ÇELİK (Devamla) - Polis okulu, Polis Koleji ve Polis Akademisi eğitim ve öğretimi kapsamında, belli sınıflardan sonra trafikte amir ve memur ihtiyacını karşılamak ve trafikte branşlaşma ve uzmanlaşmayı sağlamak üzere, yeterli düzeyde teorik ve uygulamaya dönük trafik eğitimi verilmelidir.

Devletin, vatandaşın kimlik ve adres bilgilerine hızlı ve doğru bir şekilde erişebilmeyi mümkün kılan sistemi kurma zorunluluğu vardır. Bu doğrultuda, İçişleri Bakanlığınca yürütülen MERNİS Projesi ve Başbakanlık İdareyi Geliştirme Başkanlığınca yürütülen, vergi, trafik, sürücü ve adres bilgilerinin en uçta hizmet veren karakol ile merkez arasında ulaşımı hedefleyen Ulusal Bilgi Sistemi Projesi ile Emniyet Genel Müdürlüğünce sürdürülen, emniyet birimlerini birbirine bağlayan polis bilgisayar ağı projesinin uyumlu, birbirini besleyen, kurumlar arasında işbirliğini de kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

Son yıllarda, Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu, amacına uygun bir şekilde trafik güvenliği için kullanılmamaktadır ve genel bütçeye aktarılmaktadır; bu, son derece yanlıştır. Sorunun önemi göz önünde bulundurularak, Trafik Fonunun ilgili kurumların bütçesine aktarılması sağlanmalıdır.

Değerli milletvekilleri, 2001 yılının trafik güvenliği yılı olarak ilan edilmesinin, sorunun gündemde kalması bakımından çok yararlı olacağını düşünüyorum. Bu yıl, öncelikle trafik kazalarının bir önceki yıla göre, örneğin yüzde 10 azaltılacağı gibi, hem kamuoyuna hem de görevli kurum ve kuruluşlara bir hedef verilmelidir.

Kısacası, trafik sorunu, ülkenin genel sorunlarının en önemlilerinden birisidir; ülkenin, eğitim, idarî, siyasî ve ekonomik yapısıyla doğrudan ilgilidir. Bu nedenle, bu sorunun çözümü, başta eğitim olmak üzere, bir bütünlük içerisinde gerçekleştirmemiz gereken yapısal reformların bir an önce yapılmasına bağlıdır.

Bu raporun gereğinin yapılmasında, en büyük görevin Yüce Parlamentoda olduğunu bir kez daha hatırlatıyor, trafik terörü kurbanlarını rahmetle anıyor, yaralılara acil şifalar diliyor ve Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Sayın milletvekilleri, böylece, gruplar adına yapılan konuşmalar tamamlanmış oldu.

Şimdi, Komisyon adına, Komisyon Başkanı İstanbul Milletvekili Sayın Ahmet Tan görüş ifade edecekler. (DSP sıralarından alkışlar)

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Başkan, ben, bir şey öğrenmek istiyorum. Bu gündemde, bugün, kanun tasarıları görüşülecekti.

BAŞKAN - Yarım kalan işler olarak devam ediyoruz, özel gündem.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Özel gündem olur mu; bu, genel gündem. Daha önce de böyle, kötü, İçtüzüğe aykırı bir uygulama yaptınız; ondan sonra da, iktidar partileri bundan yararlandı. Gündemde ne deniyor?.. Daha önce bunun örnekleri var. Araştırma önergesini dün bitiremediğimize göre, önümüzdeki salıya ertelenmesi gerekir.

BAŞKAN - Süreniz 20 dakika efendim.

Buyurun Sayın Başkan.

KAMER GENÇ (Tunceli) - O kürsüde, öyle, her şeyi boşa alamazsınız, bu gündemi uygulamak zorundasınız.

BAŞKAN - Söz alarak konuşmak, bu gündemin, bu Tüzüğün gereğidir; siz, önce ona başlayın, olur mu!

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sizi ikaz ediyorum, gündeme riayet edin; gündeme uygun hareket etmiyorsunuz.

BAŞKAN - Söz alarak konuşun... Siz, beni ikaz edemezsiniz... Oturun yerinize...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Nasıl edemem...

BAŞKAN - Yerine otur!..

KAMER GENÇ (Tunceli) - Ben milletvekiliyim, seni de ikaz ederim, yaptığın her hareketi de ikaz ederim.

BAŞKAN - Yerine otur!.. Ben seni ikaz ederim; "yerine otur" diye ikaz ediyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Bu gündemin suyunu kim içecek?..

BAŞKAN - Evet, buyurun Sayın Başkanım.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Yahu, gündemde kanun tasarıları var kardeşim...

MEHMET CAVİT KAVAK (İstanbul) - Haftaya görüşürüz...

(10/139, 14, 126, 132, ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (İstanbul)- Sayın Başkan...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Ne haftaya?.. O zaman, burada, gündem niye?.. Gündem burada, kanun tasarıları...

MURAT SÖKMENOĞLU (İstanbul) - İçtüzüğün 103 üncü maddesi belli.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Efendim, İçtüzüğü okuyun siz... İçtüzüğü, size çok öğretemedik şimdiye kadar... Ayıp yahu... Şu gündemi öğrenirsiniz, burada ne var?.. Ne var?..

MURAT SÖKMENOĞLU (İstanbul) - Siz öğrenemediniz, özel gündem bu.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Buyurun.

(10/139, 14, 126, 132, ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Sayın Kamer Genç hatalı sollama yaptı (DSP sıralarından alkışlar) ve benim 60 - 70 saniyemi yok etti.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Ne hatalı sollaması... Asıl, Meclis Başkanı hatalı sollama yaptı!..

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Halbuki, kendisinin en fazla söz hakkına riayet ettiği rivayet olunur. O yüzden, Sayın Başkanın, bu hatalı sollamayı dikkate alacağı ve ortadan kaldırılan zamanımı süreme ekleyeceğini diliyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Başkan, benim, sizinle bir hesabım yok; Sayın Başkan gündemi uygulamıyor.

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Türkiye Büyük Millet Meclisi Trafik Güvenliği Araştırma Komisyonu adına ve komisyonun çalışmalarıyla, rapor üzerindeki görüşlerimi açıklamak üzere huzurunuzdayım, Genel Kurulunuzu saygıyla selamlıyorum.

Aslında, bu, Meclis araştırması önergesi olmayıp da Meclis soruşturması önergesi olsaydı, komisyon sıralarındaki manzara şöyle olacaktı: 8 sayın bakan ve ilgili kuruluşların genel müdürleri ile trafik komisyonunun üyeleri... Belki yer darlığından, belki de hâlâ trafiğin çok karmaşık ve sorumlusu bulunamayan bir ortam olmasından dolayı, maalesef, yine yük, Sayın İçişleri Bakanının sırtına yüklenmiş durumda. Çünkü, trafik ortamı, İçişleri Bakanının sorumluluğunda değil, aynı zamanda yedi ayrı bakanlığın da sorumluluğunda bulunan bir sistem; ama, bunu maalesef ne İçtüzük ne de bugünkü devlet sistemimiz kabul etmiş değil. O yüzden öteki bakanları burada göremiyoruz, sadece İçişleri Bakanını görüyoruz. Bunu, çalışmalarımız boyunca karşılaştığımız manzaranın küçük bir simgesi olarak dikkatinize sunmak istedim. Çünkü, trafikteki sorumlular eğer burada hesap verecek olsa, 8 ayrı bakanın burada hesap veriyor olması gerekir. Çok şükür, böyle bir hesap verme durumu şu ana kadar çıkmadı. Çok şükür diyorum, çünkü o zaman bir kaos çıkacaktı, gerçek anlamda bir trafik sıkışıklığı çıkacaktı; hem hükümette, hem Mecliste.

Önce, trajik bir gerçeği belirtmek istiyorum. Göreve başlarken, bir gönül ve vefa borcu olmak üzere görevleri başındayken trafik kazalarında ölen değerli milletvekili arkadaşlarımızın aziz anılarını da, komisyon olarak şad etmek ve yad etmek üzere, onların isimlerini öğrenmek istedik. Meclisin başlangıcından, yani Meclisin kuruluşundan itibaren değil de, son 10 yıl için, Büyük Millet Meclisi yönetimine başvurduk, dedik ki, son 10 yılda, Büyük Millet Meclisi üyelerinden, değerli milletvekili arkadaşlarımızdan trafikte ölenlerin isimlerini ve partilerini verir misiniz? Bize verdikleri cevap şu oldu: Bizde ölüm nedenlerine göre bir kayıt olmadığı için, trafikte kaç milletvekilinin öldüğünü bilemiyoruz.

Şimdi, belki trajik gerçek şu: İyi ki de bilemiyoruz dedi Meclis yönetimi, iyi ki de bizler kaç milletvekilimizin öldüğüne dair bir kayıt tutamıyoruz Mecliste. Eğer tutsaydık, o zaman milletten kopmuş olurduk; çünkü, milletteki manzara da şudur; milletimizden kaç kişinin her gün, her hafta, her ay öldüğünü net olarak bilemiyoruz. Tıpkı, yaşayanlarımızın sayısını bilemediğimiz gibi, evlere kapattığımız halde bilemediğimiz gibi, ölülerimizin sayısını da, mezarlara kapattığımız halde bilemiyoruz; çünkü, Türkiye, bir istatistik ayıbı yaşıyor. Bu ayıp, her yıl kaç kişinin öldüğünü bilememe ayıbıdır; çünkü, önümüze konulan istatistikler, trafikteki, polisteki kayıtları yansıtıyor, jandarma bölgeleri bunun dışında, hastane kayıtları bunun dışında ve bir başka gerçek de şu: İlk beş dakika veya yarım saat içinde ölümler oluyor, hastane yolunda veyahut da hastanede ölen yurttaşlarımız hesaba katılmıyor.

Bunu şunun için söylüyorum: Sürekli olarak sayı ifade ediliyor trafikte. Eğer, insan sağlığını ve insan bedenini sayıya indirgersek büyük bir insanlık hatası yaparız. Çünkü, insan, mislî bir eşya değildir, başka bir şeyle doldurulamayacağı için sayı tartışmamamız gerekir. Zaten sayıların sağlıksız olduğu yerde hiç sayı tartışmamamız gerekir. "Daha az insan öldü" gibi bir mantığın yanlışlığını da, komisyon olarak biz, burada acı çeken yurttaşlarımızı, trafik mağduru yurttaşlarımızı dinlerken gördük. Hepsi, evlatlarını, babalarını, annelerini, kardeşlerini kaybetmiş insanlar olarak geldiler, komisyonumuzda gözleri yaşlı ifade verdiler, mektuplar gönderdiler ve içlerindeki ıstırabı komisyona yansıttılar. Ben de burada, Genel Kurula, Komisyon Başkanı olarak, sizlere yansıtmış oluyorum.

Bu nedenle, istatistik konusunu kapatırken, devletimizin TEFE'ye, TÜFE'ye verdiği önemi, trafikte ölen yurttaşlarımıza da vermesini... Kaç yurttaşımızın öldüğünün hesabını bilmemiz gerekiyor; çünkü, ölüm nedenleri, ölüm yerleri ve ölüm saatleri, trafiğe karşı alınacak önlemler konusunda çok önem arz ediyor.

Araştırma Komisyonunun çalışmalarıyla ilgili, benden önce konuşan değerli konuşmacılar, komisyon üyesi olup da partiler adına konuşan arkadaşlarım ifade ettiler. Buradan, dehşet manzaraları, facia sayıları vermek, belki de artık gereksiz; çünkü, bu rakamlar, bizleri duyarsızlaştırıyor. Tıpkı, halkımızın, her akşam, haberlerde, parçalanmış, hurdaya çıkan araçların içerisinden kanlı manzaralar görerek, biz, artık, kanıksadık duygusu içerisine düşmesi gibi, bizim de artık, bu feci manzaralardan bahsetmeyip, önümüze hedefler koymamız gerekiyor. Bu hedefler arasında, yine komisyon çalışmaları sırasında, doğrudan bize gelen bilgelerde yer almamıştı; ama, daha sonra başvuran akademisyen arkadaşlarımızdan edindiğimiz bir bilgiden yola çıkarak, üç yıldan beri, bir Dünya Bankası projesinin olduğu bize bildirildi. Bu projeye göre, trafik güvenliği, ancak ve ancak, hükümetlerin, meclislerin önlerine somut bir hedef koymaları halinde sağlanabilir. Nasıl ki, enflasyona...

MEHMET EMREHAN HALICI (Konya) - Sayın Başkan, çok gürültü var, duyamıyoruz.

(10/139,14,126,132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Efendim, trafikteki gürültüyü önlemeden önce, herhalde, trafiğin, Meclise, doğru ve sağlıklı yansıması için, arkadaşlarımızın, söylenenleri...

BAŞKAN - Bir dakika müsaade eder misiniz Sayın Başkan.

Sayın milletvekilleri, gerçekten, bütün bir yazını, tatil yapmadan, mesai yaparak geçiren çok değerli bir komisyonun Sayın Başkanı konuşuyor. Onun elde ettiği bilgileri, onun ulaştığı neticeleri, özet olarak dinlemek bizim için bir şans. Bu şansı, lütfen, kullanalım.

Buyurun efendim.

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Sayın Başkanım, hissiyatınıza çok teşekkür ederim.

Efendim, şimdi, elbette, trafik son derece sokaktaki bir konu. O yüzden, işin içine entelektüel boyut katılamadığı için, işin içinde sadece gözyaşı ve kan olduğu için kulak verilmiyor. O nedenle, gerek Meclisimizin manzarası gerek medyamızın manzarası, sadece ve sadece ölümler olduğu zaman gözyaşı dökme biçiminde ve bu, demin söylediğim feci manzaraları yansıtma biçiminde oluyor. O da, bizi primitif bir ilkel toplum manzarasına sürüklüyor. Gözyaşı dökmek değil, tedbir alarak, dökülecek gözyaşlarını önlemek durumundayız.

Demin bahsettiğim Dünya Bankasının, bir beyin cerrahının, beyin cerrahi kongresine hazırlanır gibi; bir astronomun, astronomi kongresine hazırlanır gibi hazırladığı rapordan bir iki satırbaşı söyleyeceğim. Bunları, belki medyada, belki başka kaynaklarda da edinme imkanınız, maalesef yok, bizim de yoktu; ama, bu dört aylık çalışma boyunca bilim adamlarını, acı çekenleri, uzmanları, 15 Avrupa Birliği ülkesinden, Dışişleri Bakanlığımız kanalıyla, ilgili başkentlerdeki değerli büyükelçilerimizin katkılarıyla topladığımız, ilgili ülkelerin mevzuatını, Japonya, Amerika dahil bütün uygar ülkelerin mevzuatını getirip, 10 000 sayfaya yakın bir arşivden tarayarak, 260 sayfalık bir rapor oluşturduk.

Bu raporu, elbette ki, sizlerin vakitleri değerli olduğu için okuma imkânınız olmayacak; ama, çok güzel bir fihristi var; bu fihristten, işin içinde ve eğer ilgi duyuyorsanız, seçim bölgelerinizdeki vatandaşlarımızın can güvenliğini, kendi can güvenliğinizi okuyup öğreneceksiniz; ama, bunun dışında, burada söylemek istediğim şey, tıpkı hükümetin, yıllara göre enflasyon oranı belirler gibi, eğer Türkiye'de de, biz, Meclis olarak, hükümet olarak, sivil toplum kuruluşları olarak, önümüze hedefler koyup, önümüzdeki yıl sayıyı 100 azaltacağız, daha sonraki yılda 150 azaltacağız diye yahut da 1 050 azaltacağız diye rakamlar, hedefler koyamazsak, bu işin üstesinde gelemeyeceğimiz gibi, sadece demin belirttiğim gibi, ilkel toplumlarda olduğu üzere elimizi dizimize vurarak, gözyaşı dökerek, bu trafik manzarasının içerisinden çıkamayacağız, çıkmamıza imkân yok; çünkü, trafik kazasını, toplumsal algılarımız, toplumsal geleneklerimiz, maalesef, kader gibi algılıyor; oysaki, kader değil. Dünyada ve tabiî ki, ülkemizde, önlenebilir tek ölüm nedeni var; o da, trafik kazaları. Trafik kazalarını önlediğimiz zaman, vatandaşlarımızın, her akşam evlerine esenlikle dönmelerini sağlamış olacağız. Bir ailenin ocağının sönmesini önlemiş olursak, herhalde bu Meclis, görevini önemli bir ölçüde yapmış olacak. Bunun heyecanını hissetmemiz lazım. Bu heyecanı, 1 kişi, 2 kişi, 5 kişinin değil, hepimizin hissetmemiz lazım; çünkü, hepimiz araba kullanıyoruz.

Komisyon Başkanlığı sırasında, komisyon çalışmaları sırasında bir başka yanlış anlamayı da gördük, o da şu: Kamuoyu, milletvekillerinin makam aracı kullandığını zannediyor, en azından bir bölümü öyle zannediyor. Milletvekilleri, makam aracı kullanmıyorlar; milletvekillerinin büyük çoğunluğu kendi araçlarını kullanıyorlar ve öldüklerinde de, kendi araçlarının direksiyonu başında oluyorlar. O yüzden, burada konuşulan, aynı zamanda, milletvekili olarak kendi meselemiz.

Dileyene şunu sağlayabilirim: Size, 81 vilayetin trafik manzarasını -kaç kişinin öldüğünü, kaç kişinin yaralandığını- verebilirim. Eğer, kendi seçim bölgelerinize hedef koyabilirseniz, Artvin İlinde, Iğdır İlinde, Tunceli İlinde... Ki, Tunceli ile Bayburt'un böyle bir hedef koymasına gerek yok; çok şükür, bu iki ilimizde de, 1999 yılında, ölümlü tek bir trafik kazası olmamıştır. Vatandaşlarımıza, eğer doğrudan hizmet etmek istiyorsanız, istiyorsak milletvekilleri olarak, seçim bölgemizdeki trafik istatistiklerini ve trafik yöneticilerinin durumlarını yakından izlememiz lazım. Oralara üniversite açmaktan, oralardaki vatandaşlarımızın bazılarına iş aramaktan, onları hastaneye yatırmaktan çok daha önemlidir bu hadise. O yüzden, eğer, ülke için yapma imkânımız yoksa, bunu, her ilimiz için yapmalıyız ve her milletvekilinin, kendi ili için, bir önceki yıldaki ölümlü kaza rakamını azaltmak gibi bir hedefi olmalıdır. Ancak, böyle, tek tek milletvekillerinin kendilerine iş edinmeleri, vazife edinmeleri söz konusu olursa, bu gerçekleşirse, o zaman, trafikte güvenliği, esenliği sağlama imkânı olur. Yoksa, işte, üç yılda bir, beş yılda bir kurulacak komisyonlarda oluşturulacak raporların, burada, üç saat dudak -dudak servisi diye tercüme edilebilir Türkçeye- servisini kamuoyuna sunmak, hiçbir anlam ifade etmeyecektir.

Yararlandığımız kaynaklar, belirttiğim gibi, çağdaş ülkelerin kaynakları, burada, kötümserlikten sıyrılıp, hemen harekete geçmemizi öngörmektedir. Biraz önce belirttiğim Dünya Bankası projesi, 50 milyon dolar ve bazı bakanlıklarımız bu projeden istifade ediyorlar. Projenin yürütücüsü bir İsveçli firma. İsveçli firmanın, kuruluşun genel müdürünü, Türkiye'deki sorumlusunu Meclise çağırdık; burada, bize, İngilizce expose yaptı. Orada, dünyada, trafik güvenliği konusunda alınan hedefleri, konulan vizyonları ortaya koydular. İsveç Devleti, İsveç toplumu, önümüzdeki yıllar için sıfır hedefini, sıfır vizyonunu ortaya koyuyor. İsveç'teki otomobil sayısı, Türkiye'deki otomobil sayısına yakın; ama, İsveç'teki ölümlü kaza sayısı, Türkiye'nin yüzde 1'i kadar aşağıda. O yüzden, bizim bir ilimizde, hatta, İstanbul'un bir yakasında, bir ilçesindeki ölümlü kazalarda, Avrupa'nın bir devletindeki vatandaşların sayısı kadar şehit veriyoruz, zayiat veriyoruz.

Trafikle ilgili söylenecekler çok geniş; ancak, trafiğin, elbette ki, yasayla düzelmeyeceğini de bilmemiz lazım. Trafik, hep belirttiğimiz gibi çalışmalar sırasında, yasa değişikliği kadar, kafa değişikliğini de istiyor, gerektiriyor. Bize gelen hükümet tasarıları içinde, bu kafa değişikliğinin olamayacağını, bugünkü Adalet Komisyonu alt komisyon toplantısında tespit ettik. Burada sadece para cezaları öngörülmüş. Para cezasıyla üstesinden gelinemez. Burada, farklı ceza kavramları, farklı ceza anlayışları ortaya koymamız gerekir. Araca el konulması; suçlunun, trafik hastanesinde, bacağı kopan, ciğerleri yırtılan hastaların servisine, onlara yardım etmelerine ilişkin cezalar sunulması... Bütün uygar ülkelerde uygulanan sistemi bizim de adapte etmemiz gerekiyor. Yoksa, 1953 yılında çıkarılmış, daha doğrusu değiştirilmiş Ceza Kanunumuzun iki maddesiyle, Türkiye trafiğini düzene sokamayız.

Türkiye'de, bundan önceki af çalışması sırasında, komisyon olarak bize de görev düştü. Komisyon olarak, günlerce, acaba bu af kararıyla, trafik canavarları affedilecek mi diye bir araştırma yaptık. Maalesef, içeriden, aftan yararlanıp çıkan bir tek canavar -bu "canavar" sözcüğünü sevmiyorum, ama- bulamadık. Hepsi, zaten beraat etmişler, affedilmişler, zaten terk etmişler hapishaneyi; çünkü, en ağır ceza, 20, 30, 40 insanın ölümüne bile sebep olsanız, iki yılı geçmiyor. Cezanın, zaten, 23 Nisan 1999'dan öncesi kapsama alındığı için, onlar, çoktan bitirmiş gitmişler. Evlatlarını kaybeden yurttaşlarımız biliyorlar ki, içeride, evlatlarının katilleri, en fazla sekiz ay, on ay yatıyorlar. Bu faciayı da önlememiz lazım; çünkü, burada, insan hayatı kadar vatandaşlarımızın vicdanları, yürekleri de yanıyor, kanıyor. O bakımdan, önümüzdeki günlerde gelecek trafik kanun tasarısının, bu anlayışla, çok sistemli olarak ele alınması gerekiyor. Bu, sadece ceza artırarak olmayacaktır. Cezaya ilişkin anlayış değişikliğini de tahakkuk ettirmemiz gerekiyor.

Millî Eğitim Bakanlığının sürücü kursları, en büyük şikâyet konularının başında geldi. Hatta, Ankara dışında yaptığımız toplantılarda, bir ilimizin değerli valisi "ben, hepsini kapattım; ilimin sınırları içinde tek bir sürücü kursu yok" dedi. Sürücü kurslarından bir terör yuvası gibi bahsediyordu. Belki de haklıydı; çünkü, orada, hiçbir sorumluluk taşımayan, denetime tabi olmadan kurtulan, kaçan, ehliyet ele geçirip yollarda cinayet işleyen, her yıl 1 milyon sürücünün arasına sızan çok sayıda psikopat olabiliyor, oluyor ve bunu da gördük.

Trafik, bir erkek ortamı maalesef. Türkiye, trafikte, her yıl, Çin Halk Cumhuriyetinde bile rastlanmayan rakamlara vasatlık ediyor. 1 milyon yeni sürücü, her yıl, bu ülkede trafiğe çıkıyor.

Bir başka araştırmada adlî tıbla da görüşmelerimiz oldu; orada sayın profesörler komisyona bilgi verdiler. Ülkemizde nüfusumuzun en az yüzde 1'inin bedensel bir işaret taşımayan psikopatolojik özellikleri olduğunu, sakatlıkları olduğunu belirttiler. Bu 1 milyonun içinde eğer böyleleri varsa -ki, vardır- sağlık muayeneleri son derece sathi yapılıyor. Onbin kafadan kontak -vatandaşımızın deyimiyle- şoförün trafikte dolaştığını, her yıl onbin manyağın, psikopatın trafiğe çıktığını görüyoruz. Bu, böyle bir gerçek. Onun için, çok dikkatli olmamız gerekiyor.

Buna ilişkin son derece geniş rakamlar yer alıyor. Bunu eğer dikkatli okursanız, bir korku romanı gibi bizim yollarımız. Buna karşı, Amerika Dışişleri Bakanlığının, ülkemize gelen turistlere, Amerikan diplomatlarına ve askerlerine yaptığı uyarılar da yer alıyor. "Ramazan ayında Türkiye trafiğine öğleden sonra çıkmayın yahut da çıkarsanız dikkatli olun" biçiminde uyarılar var; çünkü, ramazan ayında yurttaşlarımızın oruçlu olmaları dolayısıyla dalgın oldukları yahut da sarhoşluğun yaygın olduğu...

Yani, ülkemizin, ekonomisiyle, toplumsal yaşamıyla sergilediği yahut da içinde aranan bu eksikliklere paralel olarak, trafiğindeki eksiklikler, başka ülkelerin malumu olmuştur. Yarın bir gün önümüze konacak bazı yapay engellere, eğer trafikteki engeller eklenirse, bizim, hedef koyduğumuz uygar dünyayla bütünleşme imkânımız olmayacak.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Başkan, size 4 dakika süre veriyorum, inkıtaları da dikkate alarak.

Buyurun efendim.

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Çünkü, hatalı sollamalar, arkadan çarpa suretiyle kazalar, dünyada eşi görülmemiş bir manzara arz ediyor Türkiyemizde.

1999 yılında 440 000 küsur trafik kazası oldu Türkiye'de. Bunun 110 000'i arkadan çarpa suretiyle oldu; yani, kendi yolunuzda gidiyorsunuz ve arkadan gelip size bindiriyorlar. Her 4 kazadan 1 tanesi arkadan çarpa suretiyle. Şimdi, son haftalarda, aylarda, yeni bir salgın LPG ile çalışan otomobiller... Arkadan çarpmalarda, korkunç tehlikeler taşıyor bu.

Sakatlar Federasyonunu dinledik. Onlar kendilerine işkence edildiğini söylediler. O işkencenin ayrıntısı fazla değil, çok basit: "Biz, tekerlekli sandalyemizle -ki, buna anneler de katıldılar, çocuklarını arabalarıyla taşıyan anneler- taksiye binemiyoruz; çünkü, taksiciler bizleri almıyorlar, arabaları katlayıp koyacağımız bagajlar dolu olduğu için" diyorlar.

Yani, trafik, üzerinde özel bir strateji, özel bir kurmaylık hizmeti harcanacak kadar çok kapsamlı bir sorun haline gelmiştir. Bunun için, artık, Mecliste -daha önce, Komisyon Sözcümüz Sayın Hüsamettin Korkutata'nın da söylediği gibi- bir daimî; ama, fahrî, yeni bir bürokrasi yaratmayacak grupçuklar, komisyoncuklar oluşturup dinlememiz lazım; çünkü, Büyük Millet Meclisi ve milletvekilleri, öncelikle ve öncelikle vatandaşların can güvenliğini sağlamak zorundadırlar; onlara iş güvencesi, onlara demokrasiden önce, onların canlarını garanti altına almalıdırlar; çünkü, demokrasi de, iş güvencesi de hayatta olacak, hayatta kalacak olan yurttaşlar için gereklidir.

İşin çok boyutu var. Ele alınmayan birkaç küçük noktaya da işaret etmek istiyorum.

Türkiye'de trafikte bir fecaat yaşıyoruz; ama, bu yaşanan fecaatin içinden, hiç değilse, kısmî ve küçük saadetler çıkarma imkânımız da var. O da şudur: Herhalde dünyada en fazla böbrek bekleyen ülkelerden biriyiz. Şu anda, en son rakamı aldım, 20 000 dolayında yurttaşımız ölümü bekliyor, taze böbrek bulamazsa, eğer böbrek nakli yapılamazsa ölüme mahkûm durumdalar. Aynı şekilde, karaciğer nakli bekleyen, kalp nakli bekleyen insanlarımız da var. Türkiye gibi bir ülkede -belirttiğim kazalar dolayısıyla- insanları, hastaneye taşırken kaybetmemiz dolayısıyla, beyin ölümünün önceden gerçekleşmesi dolayısıyla, taze bedenleri, daha sıcakken toprağa gömüyoruz. Oysa, bu bedenleri, iyi bir sistemle, düzenli bir organizasyonla, gözleri yaşlı bazı aileleri sevindirmek, o yurttaşlarımızın sevgili, aziz bedenlerini de başka bir yurttaşımızın canını kurtarma konusunda bir imkâna kavuşturabiliriz.

Demin de belirttiğim gibi, trafik konusu, akıl almayacak kadar, toplumun bütün kesimlerini, bütün hallerini içine alacak kadar kapsamlı, ayrıntılı bir konu. Türkiye'de, şu anda, bunun üzerine zihnî enerji sağlayacak hiçbir kurum yok; buna, üniversiteler de dahildir; buna, devlet kuruluşları da dahildir. 8 sayın bakanlık işin sorumlusudur; ama, sorumlu aradığımız zaman, sadece ve sadece İçişleri Bakanlığı karşımıza çıkıyor. İçişleri Bakanlığı, Türkiye'de her yıl verilen milyonlarca ehliyetin yahut da sürücünün peşinden gidemeyecek, her ay trafiğe çıkan binlerce onbinlerce aracı takip edemeyecek imkânsızlıklar içindedir; o yüzden, burada, sivil örgütlenmeye, sivil kuruluşların katkısına, desteğine de ihtiyaç olduğunu belirtmek istiyorum. Sivil kuruluşların, evvela, yurttaşlarının can güvenliğini temin etmek konusunda hizmet sunması gerekiyor. Bu anlamda, meslek kuruluşlarına da, sivil kuruluşlara da...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Son cümleniz için mikrofonu açıyorum Sayın Başkan.

Buyurun efendim.

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (Devamla) - Trafik konusunda sabahlara kadar özel oturum yapılsa herhalde söylenecek laf bulunabilir. Hele, belirttiğim gibi, binlerce sayfanın özeti olan bir raporun, burada, herhalde yüzde 1'ini bile söylemek, dile getirmek için 20 dakikanın kâfi olmayacağını; ama, toleransınızın yine de sadra şifa olduğunu belirtmek isterim Sayın Başkan. Yalnız, arkadaşlarımın sabrını da azaltmadan... Zaten, konuya ilgi duyan arkadaşlarımızın buradaki varlığı şükrana değer; çünkü, trafik, belirttiğim gibi, maalesef, kamuoyunda olduğu gibi, milletvekilleri arasında da fazla ilgi uyandıran bir konu değil.

Sözlerimi şöyle toparlamak istiyorum: Hızla zedeleşiyoruz;. zede bir toplum oluyoruz. Bankerzedelik, off shorezedelik, depremzedelik; ama, herhalde trafikzedelik bu toplumun nitelikleri içinde en yüzkızartıcı olanı. İnsanlık, yüzyıllarla ifade edilen bir ömre doğru gidiyor. Biz, çocuklarımızın, onbeş yaşından aşağıda olanlarının üçte 1'ini trafik kazalarında, yollarda kaybediyoruz; çocuklarımızı yaşatamıyoruz. Her yıl en az 3 000 dolayında 18-25 yaş arasındaki sürücümüz yollarda ölüyor.

Bizim, Meclis olarak da, hükümet olarak da, sivil kuruluşlar olarak da ilk görevimiz, her yıl, her ay, her hafta ölen bu yurttaşlarımızın birine, birkaçına birden sahip olacak enerjiyi, zihnî enerjiyi, duygusal enerjiyi yaymamız, yoğunlaştırmamız ve bunun önlemlerini almamızdır. Bunun için de, 550 milletvekilinin -81 vilayeti temsil ettiğini göz önüne alırsak- hepsinin birinci görevi, bence, o bölgelerdeki vatandaşların can güvenliklerine sahip olmalarıdır.

Son sözüm bir temenni olacak; bu temennime, Genel Kurulun iştirak edeceğini ümit ediyorum. O da şudur: Türkiye'de en büyük kütüphaneye, en büyük kitapçıya gidin, trafikle ilgili bir eser sorun, sizin önünüze, sadece 2918 sayılı Yasayı ve ilgili yönetmelikleri yahut da ceza hukuku profesörlerinin yazdıkları küçük kitapçıkları koyacaklardır. Bu konuda hiçbir kaynak yok; 2 000 dolayında sürücü kursunda okutulan hiçbir kaynak yok; belediyeler önemli bir sorumlu olduğu halde, belediyelerin elinde bir kaynak yok; bakanlıkların elinde yok. O yüzden, Büyük Millet Meclisinin yapması gereken, bu soruna el koyarak, bu raporumuzu, buradaki konuşmaları, parti temsilcilerinin sözlerini de içeren tutanakları da içine alarak, bir kitapçık hazırlaması ve bu topluma sunması olacaktır. Böylece, bir toplumsal belge sunmuş olacak ve bu konuya eğildiğini de göstermiş olacaktır.

Henüz ikinci haftasında bulunduğumuz yeni yılın "trafikte güvenlik yılı" olmasını, sayın hükümetten istemiştik. Sanıyorum, komisyon olarak bu isteğimiz, sizin de desteğinizle yerine getirilecek ve herkes kendi üstüne düşenleri yapmak için bir heyecanla trafiğe çıkacak; her akşam evine esenlikle, güvenlikle dönmesi için, dua etmekten ziyade, bir şeyler yapmanın heyecanını ve ihtiyacını duyacaktır.

Beni dinlediğiniz ve Komisyonumuz için iltifatkâr sözler söylediğinizden dolayı, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun. (Alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Başkana teşekkür ediyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Başkan, bir soru sorabilir miyim yerimden?

BAŞKAN - Hay hay...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Siz, komisyona, hangi maddeye göre söz verdiniz?

BAŞKAN - Genel hükümlere göre, 60 ıncı maddenin son fıkrasına göre...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Hayır efendim, bakın... Hangi maddenin?..

BAŞKAN - 60 ıncı maddeye göre...

KAMER GENÇ (Tunceli) - 72 nci madde bu. Şimdi, bakın, Meclis araştırmasının Türkiye Büyük Millet Meclisinde müzakeresi, genel görüşme usullerine...

BAŞKAN - Efendim, eğer, başta gelseydiniz; yani, müzakerelerin başında gelseydiniz...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Efendim, ben, baştan buradaydım.

BAŞKAN - ...ben, zatıâlinizin ikazını dikkate alırdım; ama, müzakereye başladıktan sonra geldiniz ve siz, Başkana söz verdiğim sırada müdahale ettiniz.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Başkan...

BAŞKAN - Siz, beni dinlemiyorsunuz...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sözümü bir dinleyin... Şimdi, 102 nci maddede deniliyor ki, Meclis araştırmaları, genel görüşmede, hükümete, parti gruplarına ve milletvekillerine söz verilir... Komisyona söz verilir denilmiyor. Arkasından, bunların görüşülmesi de, genel hükümlere göre deniliyor.

BAŞKAN - Genel hükümlere göre, söz verilir komisyona...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Genel hükümler de, 72 nci maddede; her görüşmede, parti gruplarına ve iki milletvekiline söz verildikten sonra görüşme tamamlanır deniliyor; yani, burada, yanlışlar yapılıp da ikaz edilince... Ben o kürsüde oturduğum zaman, birisi benim yanlışımı söylediğinde, kendisine teşekkür ederdim; "otur yerine" demezdim; ama, siz, maalesef, bakın, hem gündemi kale almadınız hem yanlış...

BAŞKAN - Sayın Genç, gündeme başlarken söyleseydiniz, dikkate alırdım.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Efendim, ben niye söyleyeyim; yani, ben burada bekçi değilim ki...

BAŞKAN - Gündeme başlarken söylemediniz.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Ben bekçi değilim burada. Orada Kanunlar Müdürlüğü var, burada grup başkanvekilleri var.

BAŞKAN - Sayın Başkana söz verdiğim zaman müdahale ettiniz. Onun için, ben, sizin müdahalenizi normal karşılamadım.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Olmaz böyle, gündemi keyfî uygulayamazsınız.

İBRAHİM YAŞAR DEDELEK (Eskişehir) - Yine doğrusun Sayın Genç!..

KAMER GENÇ (Tunceli) - Her zaman doğruyum...

(10/139, 14, 126, 132 ve 133) ESAS NUMARALI MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU BAŞKANI AHMET TAN (İzmir) - Sayın Başkan...

BAŞKAN - Usul tartışması açmadık; yalnızca, sayın milletvekilinin fikrini dinledik, o kadar efendim.

Sayın Hükümet, şimdi mi konuşacak, şahıslardan sonra mı?..

İÇİŞLERİ BAKANI SADETTİN TANTAN (İstanbul) - Şahıslardan sonra, Sayın Başkan.

BAŞKAN - Şahsı adına, ilk söz, İstanbul Milletvekili Murat Sökmenoğlu'na ait.

Buyurun efendim. (MHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 10 dakika.

MURAT SÖKMENOĞLU (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Komisyon Başkanımız Sayın Tantan'dan sonra ve... (DSP sıralarından "Tan" sesleri)

Efendim, getireceğim lafımı, müsaade buyurursanız...

Sayın Tantan ile Sayın Tan'ın müşterek oturması ve bu konuya, bu şekilde, ciddîyetle eğilmesinden sonra, bizim konuşmamız biraz yersiz de olsa, geçen günkü konuşmamda eksik kalan bazı kısımları, müsaade ederseniz, ifade etmek istiyorum.

Sayın milletvekilleri, ülkemizin yıllardır kanayan bir yarasına artık son vermeliyiz. Binlerce insanımızın hayatını kaybetmesine, yaralanmasına, sakat kalmasına yol açan, ülkemiz ekonomisine çok büyük boyutlarda zarar veren trafik kazalarının nedenlerini ortadan kaldırmalıyız. Artık, nutuk atma zamanı değildir. Vatandaşlarımızın bu konudaki beklentilerini daha fazla geciktirmeden, gerekli yasal ve idarî düzenlemeleri öncelik ve ivedilikle gerçekleştirmeliyiz; ama, mantalite değişikliği için, var gücümüzle de bir taraftan çalışmalıyız. Ben yaparım, yaptığım da yanımda kâr kalır düşüncesi, artık iflas etmelidir. Herkes, yaptığı yanlışlıkların bedelini ödemelidir.

Meclis araştırması komisyonumuzun hazırlamış olduğu raporda, ülkemizin trafik ve ulaşım şartları ile trafik kazalarına sebep olan unsurlar açıkça ortaya konulmuş, alınması gerekli tedbirlerle ilgili öneriler de sıralanmıştır. Ayrıca, Trafik Hizmetleri Başkanlığının önerileri gözardı edilmemelidir. Şimdi, Meclise düşen, yeni düzenlemeleri süratle hayata geçirmek olmalıdır.

Sayın milletvekilleri, son beş yıl içerisinde, 28 000'i aşkın vatandaşımız trafik kurbanı olmuştur, ekonomik kayıplarımız da katrilyonlarla ifade edilmektedir. Karayollarımızın durumu iyi değildir. Trafiğe çıkan araç sayısında büyük bir patlama meydana gelmiştir. Bugün, trafikteki toplam araç sayısı 9 milyonun üzerindedir. Buna mukabil, altyapıda önemli eksiklik ve aksaklıkların da olduğu herkesin malumlarıdır.

Trafik kazalarının başta gelen sebeplerinden biri, her gün televizyon ekranlarına yansıyan, alkollü araç kullanımıdır. Trafik eğitiminin eksikliği, trafik kurallarını çiğneme, dikkatsizlik, uykusuzluk, araçların yaşlı ve bakımsız olması en önemli sebepler arasındadır. Üstelik, bu unsurlarla mücadele için kontrol ve denetimlerinin de yetersiz kalması, kazaları artırmaktadır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; ülkemizde, âdeta bir katliam halini alan trafik kazalarının sadece para cezalarıyla ve geçici tedbirlerle önlenemeyeceği açık bir gerçektir. Basında ifadesini bulan "çorba parası", "müdür hakkı" adı altında verilen rüşvet, kokuşmuşluğun bir diğer örneği. Bu zihniyet devam ettiği müddetçe, alan ve veren olduğu müddetçe, Türkiye'de kanun yapmakla sorunlarımızı çözemeyiz. "Biz, iki 10'luğa bu işi hallederiz" zihniyeti artık iflas etmelidir. "Rüşveti verir meseleyi hallederim, kurtulurum" düşüncesi topluma hâkim oldukça sonuç almamız da mümkün değildir.

Karayolları müteahhitlerini denetlemekle görevli olanlar, yapılan eksiklik ve yanlışlıklara anında müdahale etmez, görmezlikten gelerek gereğini yapmazlarsa hiçbir yere varamayız. Daha fazla para kazanma uğruna asfaltın ziftini ceplerinde taşıyanlardan, hatalı ve eksik yapımdan kaynaklanan otobanlarda meydana gelen faciaların bedeli sorulmaz, sorgulanmaz ise çabalarımız da bir neticeye ulaşamaz. Otoban kadar önemli olan bölünmüş yol; yani, çift yol anlayışı karayollarımızda hâkim olmalıdır. Ödenek yokluğu bu çabalara mani olmamalıdır.

Sayın milletvekilleri, geçen yıl haziran ayında, bütün siyasî partilerimizin ortak duygu ve iradesiyle başlattığımız trafik sorununa köklü ve kalıcı çözümler bulma çabalarımızı kısa zamanda artık sonuçlandırmalıyız. Millete verilen sözü yerine getirmeliyiz. Polis devleti zihniyetiyle bir yere varamayız, hukukun üstünlüğünü de esas almalıyız. Hedef ve önceliklerimizi tespit etmeliyiz. Trafik kazalarına sebep olan bütün altyapı, teknoloji, eğitim eksikliği ve yanlışlıklarını da düzeltmeliyiz.

Demokrasinin olmazsa olmaz koşulu denetim fonksiyonunun tam olarak sağlanması için 3A formülü bence önemlidir. Denetçide ahlak, sürücüde ahlak, müsebbipte ahlak esas olmalıdır.

Sürücü kursları mercek altına alınmalı, geç kalınmış olan bu denetimler sağlanmalı, 10 derste veyahut da 20 saatte ehliyet verme zihniyeti biraz daha değişik yöntemlerle uygulanmalıdır. Esas olan pratiktir, pratikte 20 saatte çözmemiz mümkün değil.

Her şeyden önemlisi de, toplumumuzda çağdaş bir zihniyet değişikliği yaratılması, trafik bilinci ve görev anlayışının oluşturulması yönündeki siyasî desteği kararlılıkla ortaya koymalıyız.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bütün sayın milletvekillerinin aynı duygular ve duyarlılık içinde bulunduğu inancıyla, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyor, teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum efendim.

İçel Milletvekili Sayın Edip Özgenç; buyurun efendim. (DSP sıralarından alkışlar)

Süreniz 10 dakikadır.

EDİP ÖZGENÇ (İçel) - Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; 547 sıra sayılı trafik kazalarının önlenmesiyle ilgili Meclis araştırması önergesi ve bu konuda verilmiş olan komisyon raporu üzerinde, duygularımı sizlerle paylaşmak üzere söz almış bulunuyorum; hepinize, en derin sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Öncelikle, Türkiye'yi oldukça büyük ölçüde ilgilendiren ve her yıl binlerce insanımızın vefatı, yaralanması ve maddî hasarlarla sonuçlanan bu olay, gerçekten, büyük boyutta bir savaş gibi insan kaybına neden olmaktadır. Öncelikle, bu önergeyi veren, değerli arkadaşlarımızdan Sayın Murat Sökmenoğlu, Sayın Aydın Ayaydın, Sayın Zeki Ünal ve değerli milletvekili arkadaşımız Turhan Güven ve arkadaşlarına, huzurunuzda, burada, bir defa daha teşekkür etme durumundayım ve saniyen, çok değerli bir araştırma yapmak suretiyle -güzel bir komisyon raporu- oldukça değerli, oldukça incelemeli bir eser halinde tezahür eden bu raporun hazırlanmasında da emeği geçen, başta İstanbul Milletvekili Sayın Ahmet Tan ve arkadaşlarına, huzurunuzda, yine teşekkürlerimi arz etmek istiyorum.

Trafik, ülkemizde, gerçekten en büyük sorun olarak devam ediyor ve her yıl, neredeyse, İstiklal Harbinde şehit düşen ecdadımızın sayısı kadar trafiğe kurban veriyoruz. Bu kadar önemli bir konuda, şimdiye kadar çok çeşitli yasalar hazırlanmış, çok çeşitli konuşmalar yapılmıştır. Bugün burada benim dileğim, son derecede ince, son derecede hassas ve titiz biçimde hazırlanmış bulunan bu rapordan sonra, Türkiye'nin trafik kazalarıyla ilgili mevcut sıkıntılarını ortadan kaldırabilecek nitelikli bir yasa tasarısı hazırlamak ve böylece trafik güvenliğinin sağlanması gerektiği düşüncesini arz etmek istiyorum. Bu konuda, Türkiye Büyük Millet Meclisine son derecede önemli hizmet düşüyor. Bu konuda bir an evvel yasa tasarısı hazırlanıp, toplumun ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte bir çalışma yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Bu konuyla ilgili olarak, şüphesiz, Karayolları Güvenliği Yüksek Kurulu var; ama, bu kurul, istediğimiz ölçüde, istediğimiz manada bir çalışma, maalesef, arz edememektedir. Jandarma Genel Komutanlığımız, Karayolları Genel Müdürlüğümüz, Millî Eğitim Bakanlığımız, Sağlık Bakanlığımız, Ulaştırma Bakanlığımız, Tarım Bakanlığımız, Orman Bakanlığımız ve belediyelerimizin trafik birimleri, bu konudaki çalışmalara yardımcı olmaya çalışıyorlar; ama, bu konu, o kadar çok dağınık bir şekilde tezahür ediyor ki, bunlar, yeni bir değerlendirmeyle birleştirilerek, yeni bir kurumsal yapılanmaya ihtiyaç gösteriyor. Her şeyde olduğu gibi, burada da, yine, maddî imkânların ve diğer meselelerin büyük bir problem olarak ortada olduğu açık.

Enflasyonla olabildiğince mücadele ettiğimiz bu ortamda, ne olursa olsun, bu rapordan sonra, mutlaka, bu güvenliğin sağlanması açısından, gerekli fonun, gerekli kaynağın hazırlanarak trafik güvenliğinin bir an evvel sağlanması son derece de önem arz ediyor.

Bu konuyla ilgili duygularımı sizlere şöyle ifade etmek istiyorum: Uygarlığın ve tekniğin hızlı gelişimine paralel olarak çağımızda hızlı araçlara gereksinim duyulması, çok süratli taşıtlar üretilmesine ve motorlu araç sayısının da giderek hızla artmasına yol açtığı hepinizce malum. Sayısı ve hızı artan motorlu araçlar yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olurken, birçok insanın yaşamını kaybetmesi, sakat kalması ve büyük maddî zararlara neden olması söz konusu.

İstatistiklere göre dünyada ölüm nedenleri arasında çocuk ölümlerinden sonra trafik kazalarının ikinci sırayı aldığı ifade ediliyor. Her depremin ağıtı dillerimizden, acısı yüreklerimizden hiç gitmezken, âdeta, her gün trafik depremi geçiren ülkemizde, bu en önemli sorunumuzun içtenlikle, ciddîyetle ve kalıcı olarak ele alınması gerektiğini düşünüyorum.

Trafik kazalarının nedenini oluşturan faktörler, ister olaya neden olan kişi veya kişiler ister olaya neden olan araç ve gereç isterse bu olayın oluşumuna yardım eden çevre faktörü olsun trafik kazalarının günümüzde ulaştığı boyut korkunçtur ve bu konuda çözüm tarzı getirmek Türkiye Büyük Millet Meclisinin aslî görevlerinden bir tanesidir, bu yadsınamaz. Ne olursa olsun bu konuya çözüm tarzı getirmemiz gerekiyor, maddî imkân bulmamız gerekiyor, yasal düzenleme yapmamız gerekiyor, gerekirse fon ayırmak suretiyle bu konuya mutlaka düzenleme getirme ihtiyacı içerisinde olduğumuzu arz etmek istiyorum.

Nitekim, trafik kazaları, ülkemizde, artık, sorunun, boyutları çok aşıp, bir doğal afet, bir facia durumuna geldiği hepinizce izleniyor. Cezaları istediğimiz kadar artıralım, trafik ekiplerinin sayısını 2 katına çıkaralım, denetimleri yoğunlaştıralım; hiçbiri, bu faciayı olağan sorun boyutlarına çekememektedir. Başka bir deyişle, ne içimizde ve ne de dışımızdaki trafik canavarını bir türlü durduramıyoruz.

Bir toplumda sorunlara kısa ve uzun vadeli olarak iki tür çözüm önerileri getirilebilir; doğal afet ya da faciaya dönüşmüş sorunlarda toplumu kurtarmak için bir yandan kısa dönemli önlemler alınırken, diğer yandan da uzun dönemli önlemler düşünülmelidir.

Taşıt araçlarının yaşamımıza tüm boyutlarıyla girdiği malumdur. Artık, yollarda yaya, yolcu ya da sürücüyüz. Durum böyle olunca, trafik konusunda hem aile çevresinde hem de okullarda eğitime yönelik plan ve programların yürürlüğe konulması, trafiğin, eğitim ve öğretimin her düzeyinde ders ve kurs olarak yer alması gerektiği açıktır, bu da eğitimden geçiyor.

Ulaşım ve trafik konusunda üretilecek ve alınacak doğru kararların ülkenin sosyal ve ekonomik yaşamının gelişmesine paralel olarak alınabilmesi için, başta üniversiteler olmak üzere, diğer kurum ve kuruluşlar ile uzman kişi ve grupların ortak bir çalışma içerisine girmesi gereklidir. Burada, Sağlık Bakanlığımıza da son derece önemli görevler düştüğünü söylemek istiyorum. Özellikle karayolları üzerinde canımızın ve malımızın emniyetini sağlayabilecek nitelikte gerekli istasyonların kurulması, ambülansların sağlanması, iletişim araçlarının kurulması, helikopterlerin düzenlenmesiyle ilgili ve özellikle kara noktaların tespit edildiği bölgelerde, bu hizmetlerin yoğunlaştırılarak, bir an evvel devreye sokulması gerektiğini düşünüyorum. Yine, sağlık kurumlarında doktorlarımız ve bu konuda uzman kişilerimiz, ehliyet verirken, sağlık kurulundan geçirdiği insanların ruh ve sağlık durumlarını son derece hassas ve titiz bir biçimde değerlendirerek, bu konuyla ilgili sağlık raporlarının değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

En önemli konulardan bir tanesi olarak sizlere arz etmek istediğim konu şudur: Üç tarafı denizlerle çevrili bir bölgede yaşıyoruz; bir ülkede, bir güzel ülkede yaşıyoruz. 8 300 kilometrelik bir sahil şeridinde, yaşadığımız bu bölgede, yapmış olduğum tespitlerde, 25 milyon hektarlık karasularında, 1 milyon hektarı aşan 200 doğal gölünde, 158 baraj gölünde, 750'den fazla gölette ve 177 714 kilometre uzunluğunda 33 akarsu kaynağımızın bulunduğu yerde, olabildiğince, bu karayollarındaki mevcut yoğunluğun, denizyollarına ve demiryollarına ulaşması ve aktarılması gerektiğini düşünüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen toparlayınız Sayın Özgenç.

EDİP ÖZGENÇ (Devamla) - Bu açıdan, devletimiz, hükümetimiz, Parlamentomuz bu konuyla ilgili değerli çalışmalarını arz etmek suretiyle, önümüzdeki günlerin sosyoekonomik değerlendirmelerini de yapmak suretiyle bu konuya çözüm tarzı getirmek ve böylece, bu trafik güvenliğinin sağlanması konusunda gerekli yardımın yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Sözlerime son verme durumundayım. Sözlerime son verirken, değerli komisyon üyesi arkadaşlarıma, bu değerli hizmetlerinden dolayı, tekrar, teşekkürlerimi arz etmek istiyorum ve diyorum ki, onların ifadesiyle, her 55 dakikada yollarda can veren aziz yurttaşlarımız ile görevleri sırasında trafiğe kurban verdiğimiz sevgili milletvekili arkadaşlarımızın aziz anısına ve bu konuda acılarıyla trafik konusunu gündeme getirmiş bulunun Sayın Boray Uras ve onun iki sevgili evladı Selin ve Erdem kardeşimize Tanrıdan rahmet diliyorum ve aziz anıları önünde, güvenli, uygar bir trafik ortamına kavuşma dileğiyle, hepinize en derin sevgi ve saygılarımı sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Özgenç.

Hükümet adına, İçişleri Bakanı Sayın Sadettin Tantan görüşlerini ifade edecekler.

Buyurun Sayın Bakanım. (ANAP sıralarından alkışlar)

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Başkan, hangi maddeye göre söz verdiniz?

BAŞKAN - 60 ve 61 inci maddeler...

KAMER GENÇ (Tunceli) - 60 ıncı maddede öyle bir şey yok; açın okuyun; rica ediyorum... 60 ıncı maddede, konuşma süreleri ve soru sorma hususları var.

BAŞKAN - 61 inci maddeye bakın.

KAMER GENÇ (Tunceli) - 61 inci maddede de öyle bir şey yok; rica ediyorum... Bu Meclisi çok keyfî yönetiyorsunuz. Hükümetin söz hakkı yok burada.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

Süreniz 20 dakika.

İÇİŞLERİ BAKANI SADETTİN TANTAN (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 30.6.2000 tarihli 700 sayılı kararıyla kurulmuş olan trafik kazalarının nedenleriyle ilgili Meclis araştırması komisyonun hazırlamış olduğu rapor doğrultusunda sözlerimi ifade etmek istiyor, Yüce Meclisi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 1826 yılında Yeniçeri Ocağının ortadan kaldırılmasıyla, gerek Osmanlı başkentinde ve gerekse Osmanlı'nın diğer merkezlerinde güvenliğin sağlanması, o günkü koşullarda, değişik makamlara ve kişilere tevdi edilmiş; fakat, uygulamada birtakım aksaklıklar dikkate geldiğinde, Sultan Birinci Abdülmecid döneminde, 10 Nisan 1845'te, "Polis Teşkilatı" adıyla bir teşkilat kurulmuş ve aynı yıl bir nizamname çıkarılmak suretiyle de, görev ve yetkileri belirlenmiştir.

Osmanlı döneminde ve cumhuriyetin ilk yıllarında, o günkü koşullarda bakıldığında, at arabası ve öküz arabası kullanan bu toplumda, faytoncubaşının Osmanlı sarayının yanında, bir saray büyüklüğündeki yerde ikamet etmesi ve faytonların da, orada, bir disiplin içerisinde beklemeleri ve aynı zamanda, İstanbul sokaklarındaki seyrüseferi dikkate alındığında, trafiğin, yönetimin, düzenlemenin o tarihlerde de var olduğunu, motorlu taşıtların devreye girmesiyle de -ki, yüz yıllık bir tarihî içeriyor- diğer ülkelerde olduğu gibi, bizim ülkemizde de, trafiğin düzenlenmesi noktasında, artık, ihtiyacın hâsıl olduğu dikkatlere gelmiştir.

Bu çerçeveden bakıldığında, 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Yasası çıkarılırken trafikle ilgili hükümler oraya derç edilmiş ve böylece de, o tarihlerde, belediye başkanlıklarına görevler tevdi edilmiştir. Ancak, uygulamaya bakıldığında, belediye başkanlıkları arasındaki ilişkilerde birtakım farklılıklar dikkate geldiğinden, amacına uygun olarak trafik düzenlemesi ve hizmeti sağlanamamıştır.

Bir ihtiyaç doğrultusunda, 1950 tarihli 5539 sayılı ve 1953 tarihinde yürürlüğe giren Trafik Kanunuyla da, bu görevler polis zabıtasına verilmiş ve böylece de, trafik hizmetleri, o tarihten itibaren, emniyet teşkilatının ilgili birimleri tarafından yürürlüğe konulmuştur.

Zamanla ihtiyaçlar artmış ve o günkü koşullarda ve özellikle de, 1983 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe girmiştir; fakat, Trafik Kanununun yürürlüğe girdiği günden bugüne kadar -değişik zamanlarda ve mekânlarda, trafik kazaları halkı rahatsız ettiğinden; yasaların uygulamadan kaynaklanan eksiklikleri de dikkate geldiğinden- 11 değişiklik yapılmıştır. Bugün de, burada, Yüce Meclisin oluşturmuş olduğu Araştırma Komisyonu çok önemli bir araştırmayı gündemimize ve dikkatimize getirmiştir.

Öncelikle, Komisyon Başkanını ve komisyonun çok saygıdeğer üyelerini ve ona destek veren bütün görevlileri kutluyorum; çünkü, son derece önemli bir araştırma yapmışlar ve bu araştırmayı dikkatlerimize getirmişlerdir.

Bu araştırmaya bakıldığında, sadece trafiği düzenlemek, denetlemek, uygulamaya sokmak ve diğer bakanlıkların ilgili konu üzerindeki bugüne kadar uygulamadan kaynaklanan eksiklikleri ve yapılması gerekenleri dikkate getirmiş olmakla birlikte, asıl önemli olan, insan şeref ve haysiyetinin vazgeçilemeyeceğini, insan unsurunu öne çıkaran bir yaklaşımı da sergilemişlerdir; o konuda da kendilerine teşekkür ediyorum. Bununla, sadece polisiye bir yaklaşım sergilememişler; çünkü, halkın dikkatlerinde ve Yüce Meclisin de dikkatlerinde bakıldığında, trafik kazalarını sadece polisiye bir vaka olarak algıladığımız ve öyle de aktardığımız hepimizin malumudur; ama, halkımız, bütün bu olumsuzluklara rağmen, Yüce Parlamentodan bir çözüm beklemektedir. Bu nasıl çözülecektir? Bunu, sadece İçişleri Bakanlığının kendisine bugünkü meri mevzuatta verilen yetkiler doğrultusunda ki, bu yetkiler üst üste konulduğunda yüzde 12 kapsamı içerisindedir, bu yüzde 12 kapsamı içerisinde mi çözebilecektir? Bunu böyle çözmesi mümkün müdür; bunu böyle çözmesi mümkün değildir. Peki, ne yapılması gerekmektedir? O şekilde bakıldığında, İçişleri Bakanlığı, halkına daha iyi hizmet verebilmek için, bu konudaki görevlilerini daha iyi yetiştirebilmek, daha nitelikli konuma getirebilmek açısından, önümüzdeki günlerde, Genel Kurula gelmiş olan... Polis yüksekokulları ve polis akademisi üniversite yasa tasarısı, buraya, Yüce Meclise gelmiştir ve böylece, sadece nitelikli personel yetiştirme açısından değil, üniversite çerçevesi içerisinde bütün Türkiye genelindeki olumsuzlukları içeren araştırma kurumları da kurulacaktır. Türkiye'nin en büyük eksiği, bilime müracaat etmemesinden kaynaklanmaktadır. Bilime müracaat edilmeden ortaya çıkarılacak ürünlerin topluma hiçbir faydası yoktur.

Bu gerçeği gören İçişleri Bakanlığı, onun için, polis teşkilatındaki üniversite ve yüksekokul olma tasarısına büyük önem vermektedir; çünkü, biz biliyoruz ki, devletin aslî görevi, kendi vatandaşının güvenliğini sağlamak, güvenli bir ortam içerisinde, rahat nefes almasını, rahatça hareket edebilmesini sağlamaktır. Eğer, bir ülkede güvenli ortamı sağlayamazsanız, ekonomik güce ulaşma şansınız sıfırdır.

Peki, güvenli ortam nasıl sağlanacaktır? İnsanlar, kendilerini yönetenlere karşı nasıl saygılı ve disiplinli hareket edecektir, nasıl güvenecektir? Bunlar dikkate alındığında, üzerimizde çok büyük görevlerin olduğu bilinci içerisinde, yapacak daha çok işlerimizin olduğuna inanıyoruz.

Güvenli ortamın yaratılması için her köşe başına bir güvenlik gücü, kolluk gücü koymanız asla meseleyi çözmez. Oysa, uygulamada bakıldığı zaman, suç ve suçlularla mücadelenin aslî görevinin cumhuriyet savcılarının aslî görevi olduğu bir gerçektir; çünkü, yasa koyucu, o görevi ona vermiştir; kolluk kuvvetleri de, onun emrinde, ona niyabeten görev yapmaktadırlar.

Şimdi, şöyle bir bakın; uygulamaya bakın... Bir bölgede herhangi bir suçtaki gelişmişlik, artış, ister mala karşı işlenen suçlarda olsun isterse ekonomiyle ilgili suçlarda olsun isterse uyuşturucu ve isterse diğer suçlarda olsun, bunun, sosyolojik araştırması yapılmadan, o bilgi ve veri Yüce Parlamentoya gelmeden, Yüce Parlamento hangi konuda karar verecektir; verebilme şansı yoktur.

Ben diyorum ki, önümüze gelmiş bu kadar güzel bu ürünün, sadece burada, Parlamentoda, söylem içerisinde kalmaması, bunun uygulamaya geçilmesi için bir seferberliğin başlatılmasının, artık çok geç kaldığını ve bunun öncüsü olarak da, Yüce Meclis bu araştırmanın öncülüğünü yapmış olduğundan dolayı, bütün milletvekillerimize ve Parlamentoya düşen bir görev içerisinde il il, kaza kaza, köy köy dolaşarak, trafik kazalarına neden olan eğitimsizliğimizi, cehaleti ortadan kaldıran bir yaklaşımı sergilememiz gerekmektedir.

Eğer, biz zihinsel devrimi gerçekleştiremezsek, burada ne kadar alt komisyon kurulursa kurulsun ne kadar yasal düzenlemesi yapılırsa yapılsın zihinsel devrim gerçekleşmediği sürece; sadece insanlarımızı cezaevine koyan bir yaklaşımı sergileriz.

Devletin görevi, suç olmadan önce, onu önleyen sistemi devreye sokmaktır. Suç olduktan sonra insanları yakalayıp, yargılayıp, orada insanları ölüme mahkûm etmek devletin aslî görevi değildir. Onun için diyorum ki, sadece trafik kazalarında değil, bütün, her türlü suç hareketinde, bütün herkes kendi gerçeğini kendi önüne koyup, nerede hata yaptığı ve niçin bu uygulamayı geciktirdiği ve niçin insanların önünü kapattığı, niçin umutsuzluk kaynağı içerisine soktuğu düşüncesi içerisinde kendi kendini yargılamak mecburiyetindedir.

Yine diyorum ki, bu Yüce Parlamento çok şeyleri yapmaya kadirdir; çünkü, göreve geldiğimiz günden bugüne kadar Yüce Parlamentonun bize verdiği destek, uygulamada kendini göstermektedir. (DSP, MHP ve ANAP sıralarından alkışlar)

MURAT SÖKMENOĞLU (İstanbul) - Bravo Sayın Bakan.

İÇİŞLERİ BAKANI SADETTİN TANTAN (Devamla) - Yapılan bütün işlemler, hukukun bize vermiş olduğu disiplin içerisinde yapılagelmektedir. Hiçbir vatandaşımız, hiçbir bürokratımız, hiçbir şekilde şüphe etmesin ki, namuslu, dürüst, vatanperver insanlar, asla bizim uygulamalarımızdan zarar görmezler. Biz diyoruz ki, bugüne kadar yanlışlık içerisinde olanlar varsa, geçmişten kaynaklanan, ben de bunu yaparsam yanıma kâr kalır, bunu çözerim zihniyetinin artık kalktığını bilmeleri gerekmektedir. (ANAP, DSP ve MHP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar) Çünkü, hükümetimizin bize verdiği, Parlamentomuzun bize verdiği güç ve halkımızın da isteği bu doğrultudadır.

Ben, ülkemiz açısından büyük maddî ve manevî zararlara ve bir katliama dönüşen bu trafikle ilgili, trafik kazalarıyla ilgili, trafik hareketleriyle ilgili ve bütün bakanlıklarımızı ilgilendiren konularla ilgili çalışmayı hep beraber başlattığımızda, büyük yol alacağımıza inanıyorum.

Bu ülke, halkının gelişmesi için ve halkına görevi tevdi ettiğinden dolayı, sivil toplum örgütlerini, meslek odalarını kurmuştur. Şimdi, kendi kendimize soralım: Meslek odaları halkına geri dönmüş müdür? Meslek odaları, bu Parlamentonun kendisine vermiş olduğu yetki doğrultusunda halkına geri dönerek, kendi meslek mensubuna geri dönerek, onu aydınlatan, onun niteliğini geliştiren bir yaklaşımı sergilemiş midir? Ama, uygulamada gördüğünüz zaman, bakıyorsunuz ki, meslek odaları, Parlamentoyu, siyaseti yok sayarcasına, onu tehdit eder bir söylem içerisinde yaklaşmakta, kendi halkına hizmeti götürmemektedir. (ANAP, DSP ve MHP sıralarından alkışlar)

NİDAİ SEVEN (Ağrı)- Onlar, karanlık günler arıyorlar.

İÇİŞLERİ BAKANI SADETTİN TANTAN (Devamla)- Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; yasaların çıkması da önemli değildir. Önemli olan, bu yasaların uygulayıcılara anlatılması ve esas olan da, halka iyi anlatılmasıdır.

Şimdi, Türkiye'nin, yeme içme, nefes alma gibi önemli ve aslî konularından, yapması gereken konularından ve Yüce Parlamentonun önemli görevlerinden biri, temel yasalarını çıkarma mecburiyetidir. Bu temel yasalar çıkmadığı sürece, Türkiye'de, hukuk devletinden, Türkiye'de gelişmişlikten, asla, söz edemeyiz.

Adalet Bakanlığımız, temel yasaların büyük bir bölümünü hazırlamış vaziyettedir. İnfaz yasası da, bugün yarın, komisyon tarafından hazırlanıp, Adalet Bakanlığına teslim edilecektir. Yani, bakıldığı zaman, Türk Ceza Kanunu, Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu, uyum kanunları, Cezaların İnfazı Hakkında Kanun, bütün bunlar, bir sistem içerisinde Yüce Parlamentodan geçmediği sürece, teker teker, münferiden çıkan yasaların, topluma hiçbir menfaatı olmaz. Onun için, Yüce Parlamentonun önemli görevlerinden biri, süratle bu yasaları çıkaran bir yaklaşımı ve birlikteliği sergilemektir.

Bu yapıldığı zaman, bu yasaların çıkması da kâfi değildir. Niçin değildir?.. Ülkemiz, yıllardan beri, kendini Avrupa Birliğine sokmak için mücadele vermektedir. Peki, Avrupa Birliğine yarın girdiğimiz zaman, Avrupa Birliğinde bizim haklarımızı savunacak -ki en büyük hakkı savunacak hukuktur- hukukun yetiştirdiği hukukçular, bizi savunacak nitelik ve güçte midir? Kaçı lisan bilmektedir? Hangi konuda bizi savunacaktır? Uluslararası karşılaştırmalı hukuk açısından kaç bilim adamımız vardır? Bakıldığı zaman, bu kadar üniversitemiz olması açısından, sayıları parmakla gösterilebilecek kadar az hukuk adamımız vardır. Oysa, çok az gelişmiş ülkelerde dahi, bakıyorsunuz ki, orada hukukçulara verilen değer, son derece üst seviyededir. Çünkü, bir hakkın savunması, savunacak olan savunmadan geçecektir. Eğer, bir yerde savunma niteliksizse, o savunmanın, yargının vereceği karara katkısı azsa, o karardan adalet bekleyebilir misiniz; hiçbir zaman bekleyemezsiniz. Eğer bir ülkede adaleti hâkim kılamazsanız, peki, güvenli ortamı nasıl yaratabilirsiniz?.. Güvenli ortamı yaratmamız mümkün değildir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bu konuda konuşulacak çok şey vardır; ben, fazla vaktinizi almak istemiyorum.

Trafik kazalarıyla ilgili bu konuyu gündeme getiren ve araştırma önergesi veren bütün partilerimizin milletvekillerine, komisyonumuza, Parlamentomuza, bu çalışmalarından, bu dikkatlerinden ve bu hassasiyetlerinden dolayı teşekkür ediyorum.

İçişleri Bakanlığı olarak, vali ve kaymakamlarımız, kolluk güçlerimiz, emniyet teşkilatı ve jandarma teşkilatı, bu seferberliğin öncüsüdür ve emrinizdedir. Köy köy, kasaba kasaba, kent kent dolaşarak, önce, halka ceza yazmak değil, halkı aydınlatmaktan geçen bir anlayış içerisinde, hep beraber bu seferberliği başlatalım ve bu kazaları en aza indiren bir yaklaşımı hep beraber sergileyelim.

Ben, bu destek ve dikkatleriniz, Bakanlığımıza karşı göstermiş olduğunuz sıcak yaklaşım ve destekler doğrultusunda, hepinize saygı ve sevgilerimi sunuyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Sayın İçişleri Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Sayın milletvekilleri, şahıslar adına tek bir söz kaldı, o da 61 inci maddeden kaynaklanıyor, son söz milletvekilinin olduğu için.

Trabzon milletvekili Sayın Orhan Bıçakçıoğlu; buyurun efendin. (MHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 10 dakikadır.

ASLAN POLAT (Erzurum) - Sen de sade konuş ben de anlayayım!

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Trabzon) - Sayın Başkan, değerli milletvekillerim; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Önce, bu araştırma önergesini veren İstanbul Milletvekilimiz Sayın Murat Sökmenoğlu'na, -ki, kendisi fahri trafik müfettişidir- şahsında tüm arkadaşlara, çok titiz bir çalışma yapan Trafik Komisyonu Başkanımız Sayın Ahmet Tan'ın şahsında, komisyonda görev almış olan bütün arkadaşlarıma, huzurlarınızda şükranlarımı sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

NEVZAT ERCAN (Sakarya) - Diğer partili arkadaşların da önergeleri var!

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Devamla) - "Murat Beyin şahsında, önergeyi verenlerin tümüne" dedim Sayın Grup Başkanvekilim.

NEVZAT ERCAN (Sakarya) - Sağol.

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Devamla) - Bu çalışmanın sonunda ortaya çıkmış olan 250 sayfalık bu raporun, öncelikle, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığınca, kaynak kitap olarak bastırılıp, trafikle ilgili bütün birimlere dağıtılması arzusuyla sözlerime başlıyorum.

Yine, 2001 yılının, hükümetimiz ve Yüce Parlamento tarafından, trafikte güvenlik yılı ilan edileceği beklentisini taşıdığımı da huzurlarınızda ifade ediyorum.

Bu kitapta, hazırlanan rapordaki birtakım istatistiklere ve rakamlara, inanıyorum ki, bu raporu hazırlayan komisyon da inanmıyor; çünkü, Türkiye'de bir istatistik keşmekeşi sürüp gidiyor. Benden önce konuşan bütün değerli hatipler, bu kitaptan ve devletin diğer ilgili birimlerinden almış oldukları rakamları konuşmalarında yansıttılar. Ben, burada bu rakamlara girmeyeceğim; çünkü, büyük bir bölümüne inanmıyorum.

Türkiye'de 62 000 kilometre civarında karayolu ağımız var. Eğer, biz, 2001 yılı bütçesinin yüzde 1,2'sini karayolları için ayırıyorsak ve yine, 14 milyon sürücü ile 8 milyonu aşkın araca bu bütçeyle hizmet vereceğimizi düşünüyorsak ve bu bütçeyle, bunu iyileştirmeye dönük beklentimiz varsa, bunların da boş olduğunu belirtmek isterim.

Hükümetimiz, gerek kamuoyunun gerekse Türkiye Büyük Millet Meclisinin bu haklı duyarlılığına kulak vermiş ve komisyonlara, gerek Türk Ceza Kanunuyla ilgili gerekse 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunuyla ilgili bir değişiklik tasarısını sunmuştur. Bugünlerde komisyonda görüşülmekte olan bu tasarı, ümit ediyorum ki, bir an önce Yüce Parlamentonun huzuruna gelir ve kanunlaşır. Tabiî, hazırlanan tasarıya, sayın parlamenterlerimizin, gerek Adalet Komisyonunda gerekse diğer komisyonlarda katkı yapması da en büyük temennimizdir.

Şimdi, bir insan tetiğe basıp, bir insanın hayatına kıyıyor; fakat, bir insan gaza basıp, bir insanın hayatına kastediyorsa, bunlar, farklı farklı algılanmamalı ve farklı farklı cezalara çarptırılmamalıdır. Türk Ceza Kanununun 455-459 uncu maddeleri, bunlara verilen ceza oranlarını belirtmiştir. 1953 yılında, Türk Ceza Kanunumuz hazırlandığı zaman, bu maddelerdeki para miktarı, günün şartlarına göre gayet komik kalmıştır. Eğer, Ceza Kanununun hazırlandığı zamanki dolar kurunu baz alırsanız, bugün, o maddelerde 50 000-100 000 lira gibi gözüken cezaların miktarı 600-700 milyon lira civarında olması gerekir.

Bakınız, ülkemizde alkollü araç kullananlara verilen para cezası 34 800 000 lira iken, bu, Avrupa Birliği ülkelerinde, Avrupa ülkelerinde ortalama olarak 3 ilâ 5 milyar Türk Lirası civarındadır.

Ben, burada, cezaların artırılmasını, maddî cezaların yükseltilmesini savunuyor pozisyonuna da düşmek istemiyorum; ama, kanunlar, eğer günün şartlarına uygun değilse, caydırıcılık özelliğini maalesef kaybetmektedir. Tabiî, bu cezalardan gelecek olan gelir, dolaylı bir vergidir, malumuâliniz; hiç kimse, şoför esnafını bir vergi ağacı gibi de görmemelidir. Çünkü, çoluk çocuğunun rızkı, nafakası için direksiyon sallayan şoför esnafı, zaten, çifte sigorta vurgunuyla, yeni araçtan az vergi alınacağına eski araçtan daha az vergi alınmakla; bir de, oradan dolayı bir vurgunla, zaten, gerektiği kadar vergisini ödemektedir.

Şimdi, bakınız, bir doktor, eğer meslekî hatasından dolayı hastasının hayatını sonlandırıyorsa, hastasını öldürüyorsa, bunu, ilgili meslekî kuruluşlar, o mesleği yapmaktan men ediyorlar; ama, siz, 30 kişinin, 40 kişinin hayatını sona erdiren bir otobüs şoförüne cezayı veriyorsunuz; bir sene sonra, yatıp, çıkıyor ve yine aynı direksiyonun başına geçiyor. Bu yeni gelen tasarıda, mutlaka ve mutlaka bunlar dikkate alınmalıdır.

Yine, bu "bilinçli taksir" ilk defa bu elimizdeki raporda yer almaktadır. Bu, Türk Ceza Kanununa mutlaka girmelidir diye düşünüyoruz ve girecektir inşallah.

Şimdi, bu karayollarının kusuru, genelde, istatistikî rakamlarda yüzde 2 gibi gözükmektedir. Yani, bu işte, bu trafik kazalarında karayollarının hiç suçu yokmuş gibi bir rakam ortaya çıkmakta; ama, risk oranı yüksek olan bu kara noktalardan bütün konuşmacılar bahsetti. Ülkemizde, bırakın siz kara noktaları, kara yollar var değerli parlamenter arkadaşlarım, kara yollar var! Bugün bir Antalya-Alanya arası bir kara yoldur. Bugün, Samsun-Sarp arası -ki, 8-10 vilayetin Ankara'ya bağlandığı tek yoldur- bir kara yoldur.

Karadeniz milletvekilleri olarak ve o bölgenin çocukları olarak, biz iddia ediyoruz ki, hükümetimiz, şayet, Samsun-Sarp arasındaki, 1984'te ilk ihalesi yapılmış olan bu 300 kilometrelik yolu bir an önce bölünmüş yola çevirsin, bir an önce bölünmüş yol haline getirsin, bu yolda her yıl hayatını kaybeden 500 vatandaşımızdan, iddia ediyorum, 50 tane olmayacaktır. Bu, en az yüzde 90 oranında azalacaktır. Bu bağlamda, Türkiye'deki karayolları ağındaki şehirlerarası yolların bir an önce bölünmüş yola dönüştürülmesi şarttır.

Ben burada, konuşmamın sonuna gelmişken, Sayın Meclis Başkanlığından bir dilekte bulunmak istiyorum. Bir düşünür şöyle diyor: "Düşünceli olarak araba kullanmak, sarhoş olarak araba kullanmaktan daha tehlikelidir." Bu Parlamentodan milletvekili arkadaşlarımızı trafiğe kurban verdik. Şimdi, son günlerde basından okuyoruz, Sayın Meclis Başkanlığımız "norm kadro uygulaması yapacağım" diyor. Bize, milletvekillerine, bu 5 500 kişilik kadro içerisinden sekreter tahsis etsinler, sekreter versinler; dışarıdan getirme hakkımız olan sekreteri, şoför olarak kullanma hakkını bize versinler. (MHP sıralarından alkışlar)

İSMAİL KÖSE (Erzurum) - Sayın Bıçakçıoğlu, sekreterlerin çoğunluğu bayan; yanlış anlaşılmasın...

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Devamla) - Milletvekilinin, bu parlamentonun itibarını, eğer, ülke genelinde yükseltmek istiyorsak, bu parlamenterlere değer veriyorsak, en az bir şube müdürü kadar, bir genel müdür yardımcısı kadar, bir genel müdür kadar, bu Parlamentoda göre yapan insanların da şoför kullanma hakkını lütfen bize versinler. (MHP, DSP, ANAP ve FP sıralarından alkışlar)

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bıçakçıoğlu, lütfen tamamlayınız.

İSMAİL KÖSE (Erzurum) - Sayın Bıçakçıoğlu, sekreterlerin çoğunluğu bayan, söyledikleriniz yanlış anlaşılmasın...

ORHAN BIÇAKÇIOĞLU (Devamla) - Tabiî, yanlış anlaşılmasın. Bizim, sekreterleri dışarıdan getirme hakkımız var. Sekreterleri Meclisin kadrosu içerisinden alalım, 5 500 kişi içerisinden sekreterleri alalım; sekreter yerine, dışarıdan şoför getirelim diyorum.

Son söz olarak, bütün bu konuşmaların, yapılan bu değerli çalışmanın, bu Parlamento çatısı altında bir söylem olarak kalmaması dileğiyle, hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum. (MHP, DSP, ANAP ve FP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Bıçakçıoğlu.

Sayın milletvekilleri, Meclis Trafik Araştırma Komisyonunun 547 sıra sayılı raporu üzerindeki genel görüşme tamamlanmıştır.

Bütün partilerin üye vermeleri ve bu üyelerin çok dikkatli ve gayretli çalışmaları sonucu, binlerce sayfadan özetlenerek önümüze gelen 250 sayfalık bu raporun, Meclis daimî komisyonlarınca ve bakanlıklarca dikkate alınacağını ümit ediyor ve Komisyona, Sayın Komisyon Başkanına, Sayın Bakana teşekkür ediyoruz efendim. (DSP, MHP, ANAP ve FP sıralarından alkışlar)

Sayın milletvekilleri, gündemin "Seçim" kısmına geçiyoruz.

V.- SEÇİMLER

A) KOMİSYONLARDA AÇIK BULUNAN ÜYELİKLERE SEÇİM

1. – Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda açık bulunan üyeliğe seçim

BAŞKAN - Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda boş bulunan ve Fazilet Partisi Grubuna düşen bir üyeliğe, Bingöl Milletvekili Sayın Hüsamettin Korkutata aday gösterilmiştir.

Oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

B) KOMİSYONLARA ÜYE SEÇİMİ

1. – Tekstil ve Konfeksiyon Sektörünün Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan (10/10) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu üyeliklerine seçim

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, tekstil ve konfeksiyon sektörünün sorunlarının araştırılarak alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla, Genel Kurulun 9.1.2001 tarihli 41 inci Birleşiminde kurulan (10/10) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu üyeliklerine, siyasî parti gruplarınca gösterilen adayların listesi bastırılıp, sayın üyelere dağıtılmıştır.

Şimdi, listeyi okutup, oylarınıza sunacağım:

Tekstil ve Konfeksiyon Sektörünün Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırması Komisyonu Üyelikleri Aday Listesi (10/10)

 (13)

Adı Soyadı Seçim Çevresi

 DSP(3)

Ali Rahmi Beyreli Bursa

Mehmet Kocabatmaz Denizli

Bayram Fırat Dayanıklı Tekirdağ

 MHP(3)

Orhan Şen Bursa

Salih Erbeyin Denizli

Mustafa Verkaya İstanbul

 FP(3)

Faruk Çelik Bursa

Mehmet Altan Karapaşaoğlu Bursa

Özkan Öksüz Konya

 ANAP(2)

Ertuğrul Yalçınbayır Bursa

Emre Kocaoğlu İstanbul

 DYP(2)

Teoman Özalp Bursa

Mehmet Gözlükaya Denizli

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, okunmuş bulunan listeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Liste, geldiği şekliyle kabul edilmiştir.

Meclis Araştırması Komisyonuna, biraz evvel arz ettiğimiz ve sizler tarafından seçilmiş bulunan sayın üyelerin, 18.1.2001 Perşembe günü, yani yarın saat 13.30'da, ana bina PTT karşısı Meclis Araştırması Komisyonları Toplantı Salonunda toplanarak başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip seçimini yapmaları rica edilmektedir.

Komisyonun toplantı yer ve saati, ayrıca, ilan tahtalarına asılmıştır.

Sayın milletvekilleri, gündemin yeni bir maddesine geçmeye çalışma saatimiz ve zamanımız müsait olmadığından, kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek için, 18 Ocak 2001 Perşembe günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyor, hepinize iyi akşamlar diliyorum.

Kapanma Saati : 18.51