**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**

 **TUTANAK DERGİSİ**

 **94’üncü Birleşim**

 **18 Nisan 2013 Perşembe**

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

 **İÇİNDEKİLER**

I.- GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II.- GELEN KÂĞITLAR

III.- GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

A) Milletvekillerinin Gündem Dışı Konuşmaları

1.- Manisa Milletvekili Erkan Akçay’ın, üzüm üreticilerinin sorunlarına ilişkin gündem dışı konuşması

2.- Mardin Milletvekili Gönül Bekin Şahkulubey’in, Turizm Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması

3.- İstanbul Milletvekili İhsan Özkes’in, Kutlu Doğum Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) Tezkereler

1.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının, Sırbistan Ulusal Meclis Başkanı Nebojsa Stefanoviç ve Bosna-Hersek Temsilciler Meclisi Başkanı Bozo Ljubiç’in vaki davetlerine icabet etmek üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Cemil Çiçek’in beraberinde bir Parlamento heyetiyle 14-15 Nisan 2013 tarihlerinde Sırbistan’a ve 15-16 Nisan 2013 tarihlerinde Bosna-Hersek’e resmî bir ziyarette bulunması Genel Kurulun 29/3/2013 tarihli 85’inci Birleşiminde kabul edilen Türkiye Büyük Millet Meclisi heyetini oluşturmak üzere siyasi parti gruplarının bildirmiş olduğu isimlere ilişkin tezkeresi (3/1205)

B) Meclis Araştırması Önergeleri

1.- Burdur Milletvekili Ramazan Kerim Özkan ve 32 milletvekilinin, çiftçilerin kredi sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/591)

2.- Kahramanmaraş Milletvekili Mesut Dedeoğlu ve 21 milletvekilinin, tüketicilerin korunması konusunda ortaya çıkan sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/592)

3.- Kırklareli Milletvekili Turgut Dibek ve 21 milletvekilinin, öğrencilerin yurt sorunları ile yükseköğretim yurtlarının denetlenmesine ilişkin sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/593)

V.- AÇIKLAMALAR

1.- İstanbul Milletvekili Kadir Gökmen Öğüt’ün, köy enstitülerinin kurucusu Hasan Âli Yücel’i ve cumhuriyetçi arkadaşlarını saygıyla andığına ve alışveriş merkezlerinin artışı nedeniyle mahalle esnafının büyük darbe aldığına ilişkin açıklaması

2.- Kocaeli Milletvekili Mehmet Halil Kaplan’ın, sağlıkta şiddet konusuna ilişkin açıklaması

3.- Kahramanmaraş Milletvekili Mesut Dedeoğlu’nun, Kahramanmaraş’ın ilçe ve köylerindeki yol problemine ilişkin açıklaması

4.- İstanbul Milletvekili Osman Oktay Ekşi’nin, çeşitli devlet dairelerinin tabelalarından “Türkiye Cumhuriyeti” remzinin çıkarıldığına, bazı resmî İnternet sitelerinden Büyük Atatürk’ün resminin kaldırıldığına dair haberlere ve bu konuda Hükûmet adına bakanlardan bilgi almak istediğine ilişkin açıklaması

5.- Ankara Milletvekili Özcan Yeniçeri’nin, akil insanlara ve AKP’nin halkın üzerine sürdüğü jakoben elitist akillerini çekmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

6.- Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu’nun, Giresun Görele’de FİSKOBİRLİK’e ait arazi üzerinde Akyürek Kardeşler şirketinin hangi ticari faaliyeti nedeniyle ipoteğinin bulunduğunu öğrenmek istediğine ve Giresun Üniversitesinde bir öğretim görevlisinin bir öğrenciye kafa atarak burnunu kırmasını kınadığına ilişkin açıklaması

7.- Adana Milletvekili Seyfettin Yılmaz’ın, vatandaşın tebliğ edilen rayiç bedeller üzerinden 2/B arazilerini almasının mümkün olmadığına ilişkin açıklaması

8.- Bingöl Milletvekili İdris Baluken’in, Diyarbakır Cezaevinin insan hakları müzesi olması için 78’liler Girişimi’nin topladığı 100 bin imzayı Meclis Başkanına sunacağına ve bu konuda bütün Meclisi ve siyasi partileri duyarlı yaklaşmaya davet ettiğine ilişkin açıklaması

9.- Bursa Milletvekili Sena Kaleli’nin, AKP’nin neden akil insanlar aracılığıyla Anadolu’ya seferberlik ilan edip toplumu ikna odalarına soktuğunu öğrenmek istediğine ilişkin açıklaması

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

A) Kanun Tasarı ve Teklifleri

1.- Adalet ve Kalkınma Partisi Grup Başkanvekilleri İstanbul Milletvekili Ayşe Nur Bahçekapılı, Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş, Giresun Milletvekili Nurettin Canikli, Kahramanmaraş Milletvekili Mahir Ünal ve Adıyaman Milletvekili Ahmet Aydın’ın; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Teklifi ile Tunceli Milletvekili Kamer Genç’in; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında İçtüzük Teklifi ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/242, 2/80) (S. Sayısı: 156)

2.- Devlet Sırrı Kanunu Tasarısı ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonu ile Adalet Komisyonu Raporları (1/484) (S. Sayısı: 287)

3.- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu (1/749) (S. Sayısı: 441)

4.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bosna ve Hersek Bakanlar Konseyi Arasında Sağlık Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/421) (S. Sayısı: 160)

VII.- SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

1.- Kırıkkale Milletvekili Ramazan Can’ın, Kocaeli Milletvekili Lütfü Türkkan’ın görüşülen kanun tasarısının birinci bölümü üzerinde şahsı adına yaptığı konuşma sırasında Adalet ve Kalkınma Partisine sataşması nedeniyle konuşması

VIII.- YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1.- Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu’nun, Atatürk Orman Çiftliği arazisine ilişkin Başbakandan sorusu ve Başbakan Yardımcısı Bekir Bozdağ’ın cevabı (7/18880)

2.- Bitlis Milletvekili Hüsamettin Zenderlioğlu’nun, Bitlis’teki il ve ilçe müftülükleri tarafından kiralanan araçlara ilişkin sorusu ve Başbakan Yardımcısı Bekir Bozdağ’ın cevabı (7/19118)

3.- Zonguldak Milletvekili Ali İhsan Köktürk’ün, kiralanan binalara ilişkin sorusu ve Başbakan Yardımcısı Bekir Bozdağ’ın cevabı (7/19170)

4.- İstanbul Milletvekili Mustafa Sezgin Tanrıkulu’nun, 2002-2013 yılları arasında Rize’ye yapılan yatırımlara,

Bakanlık tarafından hizmete açılan tesislere ve açılış törenlerinin maliyetine,

İlişkin soruları ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19245), (7/19248)

5.- Samsun Milletvekili Cemalettin Şimşek’in, Samsun gümrüğünden yapılan ithalat ve ihracata ilişkin sorusu ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19247)

6.- Ankara Milletvekili Özcan Yeniçeri’nin, bitki ve hayvan kaçakçılığına ilişkin sorusu ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19489)

7.- Ankara Milletvekili Özcan Yeniçeri’nin, endemik bitki kaçakçılığına ilişkin sorusu ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19490)

8.- Eskişehir Milletvekili Kazım Kurt’un, Merve Safa Kavakçı’nın kamu kurum ve kuruluşlarında bir görevi olup olmadığına ilişkin Başbakandan sorusu ve Başbakan Yardımcısı Bekir Bozdağ’ın cevabı (7/19656)

18 Nisan 2013 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.00

BAŞKAN: Başkan Vekili Mehmet SAĞLAM

KÂTİP ÜYELER : Muhammet Rıza YALÇINKAYA (Bartın), Mine LÖK BEYAZ (Diyarbakır)

-----0-----

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisinin 94’üncü Birleşimini açıyorum.

Toplantı yeter sayısı vardır, görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce üç sayın milletvekiline gündem dışı söz vereceğim.

Konuşma süreleri beşer dakikadır, Hükûmetin bu konuşmalara cevap verme hakkı vardır.

Gündem dışı ilk söz, üzüm üreticilerinin sorunları hakkında söz isteyen Manisa Milletvekili Sayın Erkan Akçay’a aittir.

Buyurun Sayın Akçay. (MHP sıralarından alkışlar)

III.- GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

A) Milletvekillerinin Gündem Dışı Konuşmaları

1.- Manisa Milletvekili Erkan Akçay’ın, üzüm üreticilerinin sorunlarına ilişkin gündem dışı konuşması

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; üzüm üreticilerinin sorunlarıyla ilgili gündem dışı söz aldım. Muhterem heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, Manisa nüfusunun yüzde 41’i, yaklaşık 550 bin vatandaşımız tarımda istihdam edilmektedir. Türkiye, çekirdeksiz kuru üzüm üretiminde ve ihracatında dünyada ilk sıradadır. Türkiye’deki kurutmalık üzümün yüzde 88’i, sofralık üzümün yüzde 16’sı Manisa’da üretilmektedir. Manisa’da yaklaşık 100 bin aile geçimini üzümden sağlamaktadır. Manisalı için üzüm, ailenin geçimi, gençlerin çeyizi, okuyan çocukların harçlığı ve rızkıdır. Çekirdeksiz kuru üzüm ihracatından her yıl, ortalama 500 milyon dolar civarında döviz girdisi sağlanmakta, sofralık üzümden de yaklaşık 100 milyon dolar civarında bir ihracat gerçekleştirilmektedir.

Bağcılığın gelişmesi, elde edilen ürünün taze ya da işlenmiş olarak iç ve dış pazarlarda değerlendirilmesine bağlıdır. Çekirdeksiz üzümde rekolteye bağlı olarak arz-talep dengesinin bozulması üreticileri ziyadesiyle mağdur etmektedir. Çiftçi, maliyetinin altında ürün satmak zorunda kalmakta, bazen, üzümleri bağda kalmaktadır. Bu nedenle, öncelikle üretim planlaması ve fiziki planlama yapılması gerekmektedir ve alternatif tüketim imkânları geliştirilmelidir, depolama sistemi kurulmalı ve depolama maliyeti desteklenmelidir.

Geçtiğimiz yıl kuru üzümünü 4 lira 85 kuruştan satan Manisalı üzüm üreticileri, bu yıl 2 lira 50 kuruştan üzümlerini satmak zorunda kalmışlardır. Şimdi de fiyat 2 lira 70 kuruş-3 lira arasındadır. Bu nedenle, üzüm üretiminde oluşan arz fazlalıkları konusunda alternatif tüketim imkânlarının geliştirilmesi bir mecburiyet hâline gelmiştir. Tanıtma Fonu’ndan destek sağlanmalıdır, ilköğretim öğrencilerine ve askerlerimize kuru üzüm dağıtılmalıdır. Kuru meyve üzerine çalışan işletmeler, perakende tüketime yönelik ambalajlı üretim için teşvik edilmelidir.

Üzümdeki fiyat dalgalanmalarını önlemek için çiftçilerden, ziraat odaları mensuplarından, ticaret borsalarından, ihracatçılardan oluşan bir üzüm müdahale kurumu mutlaka kurulmalıdır.

Üzümün serbest piyasada gerçek fiyatının oluşabilmesi için ihtisas borsaları oluşturulmalı ya da mevcut borsalara işlerlik kazandırılmalıdır, hâlihazırdaki ticaret borsaları da tescil kurumu olmaktan kurtarılmalıdır.

Buradan Hükûmete seslenmek istiyorum: “Havza bazlı üretim” dediniz. “Gediz havzasında çekirdeksiz kuru üzüm desteklenecek.” dediniz, toplantılar yaptınız, ne oldu? Hiçbir şey olmadı, maalesef dağ fare doğurdu. Fiziki planlama vad ettiniz, yapmadınız. “Üretim planlaması” dediniz, yapmadınız. Üretimde üretim planlaması için, beş yıl önce içinde TARİŞ Üzüm Birliği yöneticilerinin de yer aldığı üzüm komiteleri kuruldu ve şimdi de öğreniyoruz ki bu komiteler lağvedilmiştir. Adalet ve Kalkınma Partisi Hükûmeti üzüm için hiçbir adım atmamıştır, eğer “attı” diyen varsa, buyurun burada veya başka platformlarda konuşalım, tartışalım.

TEKEL’in özelleşmesi ve TARİŞ’in piyasayı regüle edecek alım yapmaması sonucu çekirdeksiz kuru üzüm fiyatları girdi maliyetlerinin ve enflasyon artışının gerisinde kalmaktadır. Dolayısıyla, üzüm fiyatlarının en geç ağustos ayı başında açıklanması gerekmektedir.

Üzüm eğer ezkaza para ederse iktidar atıp tutuyor, eğer üzüm para etmezse AKP yetkilileri ve milletvekilleri deyim yerindeyse tam siper oluyor, borsadaki ilk üzüm törenlerinde dahi göremiyoruz, hatta bazı AKP Manisa milletvekilleri, en son üzüm açılış sezonunda “Bu sene üzümü 3,5 liranın altında kimse satmasın, fiyat bunun altına düşerse gelin bizi bulun.” demişlerdi. Çiftçiler de bunlara inandılar, üzümlerini beklettiler ancak üzüm 2,5 liranın altına inmiştir. Aylarca o seviyede kaldı. “Üzümü 3,5 liranın altında satmayın.” Diyenler, ortadan kaybolmuştur.

Bu düşüncelerle muhterem heyetinizi saygıyla selamlıyorum.(MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akçay.

Gündem dışı ikinci söz, Turizm Haftası münasebetiyle söz isteyen Mardin Milletvekili Gönül Bekin Şahkulubey’e aittir.

Buyurun Sayın Şahkulubey. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

2.- Mardin Milletvekili Gönül Bekin Şahkulubey’in, Turizm Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması

GÖNÜL BEKİN ŞAHKULUBEY (Mardin) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Turizm Haftası dolayısıyla söz almış bulunuyorum. Bu vesileyle çok değerli heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bu hafta, aynı zamanda Kutlu Doğum Haftası. Peygamber efendimizin doğumunun 1.442’nci yıl dönümünü bu vesileyle bir kez daha kutluyor ve hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; turizm alanında başlattığımız yatırım hamlelerini 2002 yılından sonra arttırarak ülkemizin dünya turizminde söz sahibi ülkeler arasına girmesini sağladık. Türkiye, uluslararası turizm pazarında gerek turizm gelirleri gerekse turist sayısı bakımından ilk 10 ülke içerisinde yer almayı başarmıştır. Hükûmet olarak yaptığımız yatırımlar ve tanıtımlar neticesinde turizm gelirlerimiz artmıştır. 2002 yılında Türkiye’ye gelen turist sayısı 13 milyonken, 2012 yılında 37 milyona yaklaşmıştır. 2002 yılında 12 milyar dolar olan turizm gelirleri 2012 yılında 29 milyar dolara yükselmiştir. AK PARTİ olarak sürdürülebilir turizm yaklaşımını benimsiyoruz. Bu bağlamda, Türkiye’nin 2023 yılına kadar uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm gelirleri bakımından ilk 5 ülke arasında yer almasını ve turizmde de ülkemizi uluslararası bir marka hâline getirmeyi hedefliyoruz.

Turizm, ülkemiz ve Mardin için de büyük bir potansiyeldir. Ülkemize yapılan yatırımlardan Mardin ilimiz de gereken payı almış olur. 2000’li yıllardan itibaren ivme kazanan turizm her geçen yıl gelişim göstermektedir. Öyle ki 2002 yılında gelen ve konaklayan konuk sayımız 24.600 iken, 2011 yılında 161.096’ya ulaşmıştır. 2004 yılında il ve ilçelerde bulunan yatak sayısı 161 iken, 2012 yılında il ve ilçelerde bulunan yatak sayısı 4.391 olmuştur.

Mardin, tarihî ve doğal yapıları ile kültür turizminin cazibe merkezleri arasına girmiştir. Otuz medeniyetin izlerini içinde barındıran, Yontma Taş Devri’nden başlayarak günümüze kadar dillerin ve dinlerin buluştuğu tarihî kent olma özelliğiyle görülmeye değer illerimizden birisidir. Ayrıca, Peygamberimiz Hazreti Muhammed’in ayak izinin bulunduğu Hatuniye Medresesi, Süryani Ortodoks cemaatinin ilk yurdu sayılan Deyrulzafaran Manastırı ve Yezidilerin Midyat köylerindeki tapınakları inanç turizmi açısından da önemli bir yere sahiptir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; son yıllarda sadece ülkemizin değil tüm dünyanın ilgisini çekmeye başlayan Mardin, tarihî ve kültürel yapısıyla UNESCO’nun Dünya Miras Listesi’ne girmeye adaydır. İlimiz merkez ve ilçelerinde Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünce tescil edilmiş olan 665 adet binamız mevcuttur. Bu kapsamda, Mardin’de yüzyılın Tarihî Dönüşüm Projesi’ni başlattık. Tarihî Dönüşüm Projesi kapsamında, ilk olarak, Mardin’i yüz yıl öncesi hâline dönüştürmek için, sit alanı içinde bugüne kadar betonarme olarak inşa edilmiş ve görüntü kirliliği oluşturan 19 adet kamu binası ve 100 civarında özel mülkiyet olan binada kamulaştırma yoluyla yıkımlar gerçekleştirdik. Kentsel sit alanı içinde 570 adet betonarme yapının tamamını, 860 adet yapıda ise betonarme eklentileri yıkmayı planlıyoruz. Tarihî Dönüşüm Projesi ile Mardin, yüz yıl önceki tarihî dokusuna kavuşacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ezanların çanlarla kardeşçe yankılandığı bu medeniyetler şehrini görmek, hoşgörü iklimini yaşamak, gümüşe ve taşa hayat veren ustaların ellerinden çıkan Kasımiye Medresesi’nden, Postane Binası’ndan, Zinciriye Medresesi’nden, Şehidiye Camisi Medresesi’nin tepesinden, Marangozlar Kahvehanesi’nden Mezotopamya Ovası’nı kocaman bir denize çeviren o mavi karanlığı görmek, gece Kale’nin aydınlatılmasıyla âdeta usta bir kuyumcunun elinden çıkmış şık bir gerdanlığı anımsatan pırıltısını görmek ve daha birçok güzelliği yaşamak için sizleri Mardin’e davet ederken Turizm Hafta’mızın tüm turizmcilerimize bol kazançlı ve güzel bir sezon getirmesi dileklerimle yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Şahkulubey.

Gündem dışı üçüncü söz, Kutlu Doğum Haftası münasebetiyle söz isteyen İstanbul Milletvekili Sayın İhsan Özkes’e aittir.

Buyurun Sayın Özkes. (CHP sıralarından alkışlar)

3.- İstanbul Milletvekili İhsan Özkes’in, Kutlu Doğum Haftası’na ilişkin gündem dışı konuşması

İHSAN ÖZKES (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Kutlu Doğum Haftası münasebetiyle gündem dışı söz almış bulunuyorum. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ülkemizin ve tüm İslam dünyasının Sevgili Peygamberimiz Hazreti Muhammed’in kutlu doğumunun 1.442’nci yıl dönümünü tebrik ediyorum.

Sayın milletvekilleri, Hazreti Muhammed bu dünyaya fakir geldi, fakir gitti. Miras bırakacak bir serveti yoktu. Geriye ne bir dinar ne de bir dirhem bıraktı. Daha hayatta iken Hicaz, Yemen, tüm Arap Yarımadası, Şam ve Irak sınırlarına kadar fethedilmişti. Nice ganimetler, haraçlar, cizyeler, zekâtlar toplandı. Nice hükümdarlar türlü türlü hediyeler gönderdi. Hiçbirini kendisinde tutmadı, tamamını halka harcadı. Kendisi fakir yaşadı ama halkını zenginleştirdi. El değirmeni ile buğday öğütmekten, kuyudan su çekerek eve taşımaktan elleri nasırlaşan ve halsiz düşen Hazreti Fatıma devlet hazinesinden talepte bulundu. Hazreti Muhammed “Kızım, yoksulların ve yetimlerin durumu daha kötü. Onların senden daha fazla hakkı var.” diyerek bu talebi uygun bulmadı. Çünkü Hazreti Muhammed, yöneticilerin kendi ailesinden daha önce halkını düşünmesini istedi.

Değerli milletvekilleri, Hazreti Muhammed’in boğazından kul hakkı asla geçmedi. Kul hakkına Allah’ın bile karışmayacağını söyledi. “Ey insanlar, eğer birinizin sırtına vurmuşsam, işte sırtım, gelsin, sırtıma vursun. Şayet birinize hakaret etmiş veya onurunu incitmişsem, işte, karşılık verebilmesi için şerefim ve haysiyetim. Eğer birinin malını almışsam, işte malım, gelsin, alsın. Gerçek şu ki: Benim yanımda sizin en onurlunuz, en şerefliniz, şayet hakkı varsa, hakkını isteyip alandır.” buyurmuştur. Malını, canını, ırzını, namusunu, haysiyetini ve onurunu korurken, savunurken ölen kimsenin “şehit” olacağını buyurmuştur. Bu nedenledir ki, Hazreti Ali: “Haksızlık karşısında eğilirseniz, önce hakkınızı kaybedersiniz sonra da şerefinizi kaybedersiniz.” demiştir. Hazreti Ömer de: “Analarının hür olarak doğurduğu insanlar köleleştirilemez.” demiştir.

Değerli milletvekilleri, Hazreti Muhammed, kula kulluğu kaldıran yüce dinimizin Yüce Peygamberidir. İnsanların yalnızca Allah’a kul olmalarını istemiştir; Allah’tan başkasına eğilip bükülmelerini, yağcılık ve yaltaklık yapmalarını ise yasaklamıştır. “Kim, huzurunda insanların saf saf dikilip durmalarından hoşlanırsa cehennemdeki ateşten yerine hazırlansın.” buyurmuştur. Kendisinden nasihat isteyen kimseye “Kızma, öfkelenme.” diye birkaç defa tekrarlamıştır. Yine, “Kim yakınını, ondan daha üstününü bulabildiği hâlde, sırf kendisine duyduğu sevgiden dolayı bir göreve getirirse cennetin kokusunu duyamaz.” buyurmuştur. Birisinin imansız olduğuna dair hüküm veren bir kişiyi, Sevgili Peygamberimiz “Bunu nasıl söylersin, kalbini mi yarıp baktın?” diye azarlamıştır.

Değerli milletvekilleri, bin dört yüz yıl önce Hazreti Muhammed bir karar aldığında o günün insanları “Bu, size Allah’ın emri mi, yoksa kendi fikriniz mi?” diye sorabiliyorlardı. Eğer “Benim görüşüm.” derse, bu defa “Sizin görüşünüzün şöyle, şöyle mahzurları var, görüşünüz yanlıştır, şöyle, şöyle olsa daha iyidir.” diyebiliyorlardı. Hazreti Muhammed de genellikle kendi görüşünden vazgeçip yapılan bu önerileri uygulardı.

Teşekkür ederim.

Saygılarımla. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Özkes.

Gündeme geçiyoruz.

Başkanlığın Genel Kurula sunuşları vardır.

ÖZCAN YENİÇERİ (Ankara) – İç Tüzük 60’a göre söz talebimiz vardı Sayın Başkan.

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır, okutup bilgilerinize sunacağım:

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) Tezkereler

1.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının, Sırbistan Ulusal Meclis Başkanı Nebojsa Stefanoviç ve Bosna-Hersek Temsilciler Meclisi Başkanı Bozo Ljubiç’in vaki davetlerine icabet etmek üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Cemil Çiçek’in beraberinde bir Parlamento heyetiyle 14-15 Nisan 2013 tarihlerinde Sırbistan’a ve 15-16 Nisan 2013 tarihlerinde Bosna-Hersek’e resmî bir ziyarette bulunması Genel Kurulun 29/3/2013 tarihli 85’inci Birleşiminde kabul edilen Türkiye Büyük Millet Meclisi heyetini oluşturmak üzere siyasi parti gruplarının bildirmiş olduğu isimlere ilişkin tezkeresi (3/1205)

Sayı: 83924060-150.02.02-119123 17/04/2013

Konu: TBMM Başkanının Sırbistan ve

Bosna-Hersek ziyareti

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Cemil Çiçek’in, Sırbistan Ulusal Meclis Başkanı Nebojsa Stefanoviç ve Bosna-Hersek Temsilciler Meclisi Başkanı Bozo Ljubiç’in vaki davetlerine icabet etmek üzere, beraberinde bir Parlamento heyetiyle 14-15 Nisan 2013 tarihlerinde Sırbistan’a ve 15-16 Nisan 2013 tarihlerinde Bosna-Hersek’e resmî ziyarette bulunması TBMM Genel Kurulunun 29 Mart 2013 tarih ve 85’inci Birleşiminde kabul edilmiştir.

Anılan kanunun 2’nci maddesi uyarınca, heyetimizi oluşturmak üzere siyasi parti gruplarınca bildirilen isimler Genel Kurulun bilgisine sunulur.

 Cemil Çiçek

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı

Adı Soyadı Seçim Çevresi

1) Seyit Sertçelik Ankara

2) Zühal Topcu Ankara

3) Muhammet Bilal Macit İstanbul

4) Turgut Dibek Kırklareli

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Meclis araştırması açılmasına dair üç önerge vardır, okutuyorum:

B) Meclis Araştırması Önergeleri

1.- Burdur Milletvekili Ramazan Kerim Özkan ve 32 milletvekilinin, çiftçilerin kredi sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/591)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

2010/745 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla verilen ve “sıfır faizli kredi” diye adlandırılan hayvancılık kredilerinin 2011 yılı sonu itibarıyla 6,2 milyar TL'ye ulaştığı açıklanmıştır.

Tarımsal kredi hacminin hiç de alışık olunmadığı şekilde, bu şekilde olağan dışı artmış olması bazı kuşkuları da birlikte getirmektedir. Bu kuşkular arasında çiftçilerin en azından bir kısmının bu kredileri ödemekte sıkıntı çekeceği, hatta ödeyemeyerek takibe düşeceği olasıdır. Kredi borcunu ödeyemeyerek takibe düşen çiftçilerin bir kısmının da yaşamış olduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle bu kredileri geri ödeyemeyeceği, yıllardan beri sahip olup ipotek olarak gösterdiği topraklarını elden çıkarmak zorunda kalacakları da net olarak görünen gerçektir.

Bu bağlamda, yabancı sermayeli bankaların 2002'de kullandırdığı toplam kredi tutarı sadece 9 milyon 122 bin TL iken, 2011 yılında Eylül ayı itibarıyla kullandırmış olduğu toplam kredi 2 milyar 854 milyon liradır. Bu durumda, bu bankaların kredi borçlarını ödeyemeyen çiftçilerin topraklarını ele geçireceği kuşkusunu ciddi boyutta gündeme getirmekte, kamuoyunu rahatsız etmektedir.

Ayrıca, Bankacılık Yasası'nın 57’nci maddesine dayanılarak bankalar, alacaklarından dolayı edinmek zorunda kaldıkları varlıkları edinme gününden üç yıl içinde elden çıkarmak zorundadırlar. Bu elden çıkarma konusunda da kendi vatandaşlarına öncelik tanımalarının doğal olması dolayısıyla ülke topraklarının yabancı ülke vatandaşlarının eline geçmesi olasıdır.

Yabancı sermayeli bazı bankaların en fazla ilgilendiği ve kredi vermek için yarıştığı alan tarımsal kredilerdir. Çiftçiyi, üreticiyi medya aracılığıyla rakamlarla kandırarak hatta kredi kartıyla ödeme kolaylığı bile sağlayarak her türlü kozu kullanmaktadırlar. Zaten çaresiz olan mağdur üreticilerimiz de bu tuzağa düşmektedirler.

BDDK'nın, üretici, çiftçi ve köylüyü yabancı sermayeli bu bankalar tarafından düşürüldükleri mağduriyeti giderecek, ayrıca ülke topraklarının bu senaryo ile yabancıların eline geçmesini önleyecek tedbirleri alması gereklidir. Bugüne dek yabancı sermayeli bankalarca takipte olan ödenmemiş kredi borcunun miktarı, kaç kişinin bu mağduriyette olduğu belirlenmelidir. Bu bankalar ilgili bakanlık ve kuruluşlarca sıkı denetime tutulmalı ve verilen bu krediler doğrultusunda derinlemesine araştırmalarda bulunulmalıdır.

Ayrıca, devlet destekli sıfır faizli kredi ile hayvancılık yatırımı yapan bir kesim girişimcilere, tüm şartları yerine getirmelerine, hatta kredilerinin onaylanmasına karşılık banka, sıfır faizli kredilere başvurunun fazla olması nedeniyle kaynağı yetersiz kaldığından başvuruları 2011 yılı Ağustos ayından itibaren değerlendirememiştir. Bu durum, kullanacağı krediye güvenerek yatırıma başlayan üreticilerimizi oldukça mağdur etmiştir. Banka yetkilileri tarafından yapılan açıklamada, bu kredilerin onaylanmasına rağmen nakit sıkıntısı içinde oldukları ve kaynak yetersizliği nedeniyle ödenemediğini ancak bu kredilerin 2012 yılı içerisinde ödeneceğini belirtmişlerdir.

Çiftçilerimiz, 2011 yılı Ağustos ayından bu yana düşük faizli kredi kullanabilmek için beklemektedir. Bakanlar Kurulu kararı ile TC Ziraat Bankasına bu krediyi ödeme yetkisi verilirken bankanın talebin fazla olabileceği düşüncesiyle nakit sıkıntısı ve kaynak yetersizliği içine girebileceği düşünülmemiştir.

Böyle bir kredi imkânı sağlanırken “Kaynak yok.” diyerek ya da prosedür değiştirerek, devletine güvenen çiftçi ve diğer girişimciler yarı yolda bırakılmış ve bu çifte standart uygulama vatandaşın devlete olan güvenini sarsmıştır.

Ayrıca, 2012 yılında kullandırılacak kredilerde yıllık yüzde 3 komisyon, ayrıca her yıl için de yüzde 1,5 komisyon ödenmesi istenmektedir. Ayrıca, kredinin geri ödemesinin yedi yıl yerine altı yıla çekileceği yetkililerce açıklanmaktadır.

Bu anılan durumlar karşısında üreticiyi korumak ve birtakım haksız uygulamaları önleyerek ülke tarımını güçlendirmek adına idari ve kurumsal, yasal düzenlemelerin yapılması amacıyla İç Tüzük’ün 104 ve 105’inci maddeleri gereğince bir Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

1) Ramazan Kerim Özkan (Burdur)

2) Hurşit Güneş (Kocaeli)

3) Ali Serindağ (Gaziantep)

4) Haydar Akar (Kocaeli)

5) Ali İhsan Köktürk (Zonguldak)

6) Emre Köprülü (Tekirdağ)

7) Hülya Güven (İzmir)

8) Mustafa Serdar Soydan (Çanakkale)

9) Mehmet S. Kesimoğlu (Kırklareli)

10) Kemal Değirmendereli (Edirne)

11) Levent Gök (Ankara)

12) Hasan Akgöl (Hatay)

13) Mehmet Şevki Kulkuloğlu (Kayseri)

14) Osman Aydın (Aydın)

15) Recep Gürkan (Edirne)

16) Ayşe Nedret Akova (Balıkesir)

17) Musa Çam (İzmir)

18) Nurettin Demir (Muğla)

19) Selahattin Karaahmetoğlu (Giresun)

20) Bülent Tezcan (Aydın)

21) Mustafa Sezgin Tanrıkulu (İstanbul)

22) Mahmut Tanal (İstanbul)

23) Namık Havutça (Balıkesir)

24) İhsan Özkes (İstanbul)

25) Muharrem Işık (Erzincan)

26) Salih Fırat (Adıyaman)

27) Haluk Ahmet Gümüş (Balıkesir)

28) Mehmet Şeker (Gaziantep)

29) Gürkut Acar (Antalya)

30) Sedef Küçük (İstanbul)

31) Ali Demirçalı (Adana)

32) Aylin Nazlıaka (Ankara)

33) Doğan Şafak (Niğde)

2.- Kahramanmaraş Milletvekili Mesut Dedeoğlu ve 21 milletvekilinin, tüketicilerin korunması konusunda ortaya çıkan sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/592)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Ülkemizde tüketicilerin korunması konusunda ortaya çıkan sorunların araştırılarak, alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98’inci ve TBMM İç Tüzük’ünün 104 ve 105’inci maddesi uyarınca Meclis araştırması açılmasını saygılarımla arz ve talep ederiz.

1) Mesut Dedeoğlu (Kahramanmaraş)

2) Mehmet Şandır (Mersin)

3) Enver Erdem (Elâzığ)

4) Ali Öz (Mersin)

5) Emin Çınar (Kastamonu)

6) Seyfettin Yılmaz (Adana)

7) Yusuf Halaçoğlu (Kayseri)

8) Muharrem Varlı (Adana)

9) Celal Adan (İstanbul)

10) Yıldırım Tuğrul Türkeş (Ankara)

11) Sümer Oral (Manisa)

12) Ahmet Duran Bulut (Balıkesir)

13) Bahattin Şeker (Bilecik)

14) Münir Kutluata (Sakarya)

15) Mustafa Kalaycı (Konya)

16) Alim Işık (Kütahya)

17) Cemalettin Şimşek (Samsun)

18) D. Ali Torlak (İstanbul)

19) Ruhsar Demirel (Eskişehir)

20) Mehmet Erdoğan (Muğla)

21) Koray Aydın (Trabzon)

22) Hasan Hüseyin Türkoğlu (Osmaniye)

Gerekçe:

Tüketicinin korunması, ürün ve hizmetlerin serbest dolaşımıyla birlikte tüm dünyanın ortak sorunu ve görevi hâline gelmiştir. Yaşam kalitesini yükseltmek ve ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla, ülkemizde de tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi 1995 yılından itibaren tüketicilerin korunması amacıyla çeşitli düzenlemelere gidilmiştir.

Tüketicinin sağlığının korunması, güvenliğinin sağlanması ve ekonomik çıkarlarının temin edilmesi amacıyla yapılan düzenlemeler, ne yazık ki ülkemizde tam anlamıyla yerini bulamamıştır. Tüketici sağlığının korunması tüm dünyada ön koşul olmasına rağmen, ülkemizde bu konuda çok büyük eksikler bulunmaktadır.

Yapılan denetimlerde insan sağlığına uygun olmayan gıda ürünlerine ve yiyecek-içeceklere sık sık rastlanmaktadır. Tüketiciler, piyasada satışa sunulan üretim tarihi geçmiş ürünlerden tutun da boyalı gıda maddelerinden oluşan pek çok ürünle sürekli olarak karşı karşıya kalmaktadır.

Tüketici politikaları konusunda yapılan en önemli düzenlemelerden bir diğeri de tüketicinin ekonomik çıkarlarının korunması amacıyla yapılan düzenlemelerdir. Bu kapsamda yapılan düzenlemelerle, üretim hatalarından, yanıltıcı reklamlardan ve hileli ticaretten tüketicilerin korunması hedeflenmektedir. Bu düzenleme, aynı zamanda tüketiciye tazmin hakkı getiren bir düzenlemedir.

Yapılan düzenlemeler bir yana, ülkemizde tüketicilerin ekonomik çıkarlarının korunması konusunda da çok önemli eksikler bulunmaktadır. 2011 yılında ülkemizde tüketiciler konusunda yaşanan sorunlar arasında mal ve hizmet kaynaklı sorunlar neredeyse birinci sırada yer almaktadır. Ülkemiz, 2010 yılında ve önceki yıllarda da benzer sorunları yaşamıştır.

Bugün, tüketici haklarının korunması konusunda ülkemizde en büyük mücadeleyi tüketici örgütleri vermektedir. Bu örgütler de kamu kurum ve kuruluşları tarafından maalesef desteksiz bırakılmıştır. Tüketici bilinci artırılmalı ve ticari işletmelerin tek yanlı uygulamalarına son verilmelidir.

Ülkemizde aynı marka ürün beş ayrı yerde beş ayrı fiyattan tüketiciye satılırken ayıplı ürünler konusunda, satıcı firma, ürünü geri alıp ücretini tüketiciye ödemek yerine, genellikle ürünün yerine başka ürün verme yoluna gitmektedir. Satıcı firma, ayıplı malı geri almamak için her türlü zorluğu çıkarmaktadır.

Ülkemizde tüketiciyi yanıltıcı reklamlara karşı daha yeni yeni düzenlemelere gidilmektedir. Pek çok, özellikle de bazı elektrik ve elektronik ürünler konusunda yaygın bir servis ağı ülkemizde henüz mevcut değildir.

Tüketici, ayıplı mal ve hizmetler konusunda büyük sıkıntı çekmektedir. Ülkemizde en yaygın olarak kullanılan cep telefonu konusunda büyükşehirlerde bile tek merkezde tüketiciye servis hizmeti verilmektedir. Bu durum, ülkemizde tüketici haklarının hangi konumda olduğunu iyice gözler önüne sermektedir.

Bu nedenle, ülkemizde tüketicilerin korunması konusunda ortaya çıkan sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98’inci ve TBMM İç Tüzük’ünün 104 ve 105’inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırma komisyonu kurulması yerinde olacaktır.

3.- Kırklareli Milletvekili Turgut Dibek ve 21 milletvekilinin, öğrencilerin yurt sorunları ile yükseköğretim yurtlarının denetlenmesine ilişkin sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/593)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu ülkemizde eğitim görmekte olan yükseköğretim gençliğine hizmet eden ve onların barınma, yeme ve burs ihtiyaçlarını karşılamak üzere Anayasa ile devlete ait olduğu bildirilen bu görevlerin yerine getirilmesi için 22 Ağustos 1961 tarihinde yürürlüğe giren 351 sayılı Kanun ile Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu kurulmuştur.

Kurum, başlangıçta Millî Eğitim Bakanlığının denetiminde iken bu denetim 6 Şubat 1970 tarihli Cumhurbaşkanlığı Tezkeresi gereğince Gençlik ve Spor Bakanlığına devredilmiş, daha sonra 13/12/1983 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 179 sayılı KHK'nin 52/b maddesi ile Millî Eğitim Bakanlığının bağlı kuruluşu 4/5/2009 tarih ve 27218 (Mükerrer) sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanının onayı ile Başbakanlığa bağlı kuruluş hâline getirilmiş, 10/12/2010 tarih ve 27781 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 6082 sayılı Kanun ile Başbakanlığa bağlanmış, bilahare 8/7/2011 tarihli ve 27988 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Tezkeresi gereğince de Gençlik ve Spor Bakanlığı ile ilgilendirilmiştir.

Kurum 20 bölge müdürlüğüne bağlı 81 il, 128 ilçede ve Lefke'de bulunan toplam 305 yurtta 267.960 yatak kapasitesi ile hizmet vermektedir.

Yükseköğretimdeki öğrencilerin sayıları göz önüne alındığında 305 yurdun çok yetersiz olduğu açıktır. Bu açık nedeniyle özel yurtlar kurulmaya başlanmıştır. Bu özel yurtlar her ne kadar en başlarda sayı olarak az gibi görünseler de zaman içerisinde artan ihtiyacı karşılamak için çoğalmışlar, sadece İstanbul’da Kredi Yurtlar Kurumunun öğrenci yurdu sayısı kadar olmuşlardır. Özel yurtların imkânlarına bakıldığında, birçok yerde Kredi Yurtlar Kurumu yurtlarından çok daha fazla imkân sunuyor olarak görünseler de kurumumuzun aldığı aylık ücret ve yaptığı yemek yardımına bakıldığında özel yurt fiyatlarının fahiş fiyatlar olduğu açıktır.

Ülkemizde yeteri kadar devlet yurdu olmadığı için ortaya çıkan özel yurtlar ne fiyat konusunda ne de hizmet konusunda yeterli derecede denetim altında tutulmamaktadırlar.

Özel yurtların denetimi Millî Eğitim Bakanlığında olup yönetmelik incelendiğinde denetimin nasıl ve ne şartlarda yapıldığı, daha doğrusu yapılamadığı açıktır. Burada en önemli husus cemaatler tarafından kurulan, işletilen ve denetlenmeyen özel yurtlardır. Kredi ve Yurtlar Kurumu yurtları on beş günde bir bölge müdürlükleri tarafından ve ayrıca periyodik olarak il sağlık müdürlüğü ekipleri tarafından sürekli denetim altında tutulurken denetim hakkı MEB'de olan özel yurtların denetimi yılda 2 kez ve isteğe bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Bu ise çok sakıncalı bir durumdur. Özel yurtlar yasalara açıkça aykırı olmasına rağmen öğrencilere yıllık senetler imzalatmakta ve öğrenciler bir kere daha mağdur olmaktadır.

Ailesi başka illerde olup üniversite okumaya çalışan, maddi olanaksızlıklar yüzünden hayatını zor idame ettiren, harç adı altında üniversitelere haraç veren öğrenciler özel yurtlar tarafından da sömürülmekte ve hiçbir suretle bu yurtların öğrencilerden aldıkları ücretler denetlenmemektedir.

Kredi ve Yurtlar Kurumunun yeterince yurt yapmaması, özel yurtların yüksek ücretleri öğrencileri cemaat yurtlarına itmektedir.

Öğrencilerin yurt sorunlarının ve yükseköğretim yurtlarının denetlenmemesi nedeniyle ortaya çıkan sorunların tespiti, ortaya çıkarılması ve çözümlenmesi amacı ile Anayasa’mızın 98. maddesi, İç Tüzük’ümüzün 104. ve 105. maddeleri gereğince bir araştırma komisyonu kurularak konunun tüm boyutlarıyla araştırılmasını saygılarımızla arz ederiz.

1) Turgut Dibek (Kırklareli)

2) Aylin Nazlıaka (Ankara)

3) Sakine Öz (Manisa)

4) Mehmet Hilal Kaplan (Kocaeli)

5) Hülya Güven (İzmir)

6) Ayşe Nedret Akova (Balıkesir)

7) Recep Gürkan (Edirne)

8) Mustafa Serdar Soydan (Çanakkale)

9) Kadir Gökmen Öğüt (İstanbul)

10) Mahmut Tanal (İstanbul)

11) Doğan Şafak (Niğde)

12) Ali İhsan Köktürk (Zonguldak)

13) Gürkut Acar (Antalya)

14) Mehmet Ali Ediboğlu (Hatay)

15) Aytuğ Atıcı (Mersin)

16) Haluk Eyidoğan (İstanbul)

17) Alaattin Yüksel (İzmir)

18) Refik Eryılmaz (Hatay)

19) Mehmet S. Kesimoğlu (Kırklareli)

20) Bülent Tezcan (Aydın)

21) Ahmet İhsan Kalkavan (Samsun)

22) Mustafa Sezgin Tanrıkulu (İstanbul)

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Önergeler gündemdeki yerlerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki görüşmeler sırası geldiğinde yapılacaktır.

Şimdi sisteme giren arkadaşlarımız var, sırasıyla söz vereceğim.

Sayın Öğüt…

V.- AÇIKLAMALAR

1.- İstanbul Milletvekili Kadir Gökmen Öğüt’ün, köy enstitülerinin kurucusu Hasan Âli Yücel’i ve cumhuriyetçi arkadaşlarını saygıyla andığına ve alışveriş merkezlerinin artışı nedeniyle mahalle esnafının büyük darbe aldığına ilişkin açıklaması

KADİR GÖKMEN ÖĞÜT (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Köy enstitüleri tamamen Türkiye’ye özgü olan eğitim projesi olup Anadolu’nun okulsuz ve öğretmensiz olduğu gerçeği göz önüne alınarak kurulmuş okullardır. Üstlendiği görev ile dünyaya örnek bir eğitim ve öğretim sistemidir. Okuma yazma bileni dahi olmayan köylerin aydınlanması ve kalkınması için kurulmuş bu okullarda nice aydın insanlar yetişmiş ve öğretimin artmasına, köyden kente göçün engellenmesine sebep olmuşlardır. Köy enstitülerinin kurucusu Hasan Âli Yücel ve cumhuriyetçi arkadaşlarını saygıyla anıyorum.

Yine, alışveriş merkezleri sayısında ülke genelinde, özellikle de İstanbul’da son yıllarda büyük bir artış söz konusu. Sadece İstanbul’un Bakırköy ilçesinde 11 tane AVM bulunuyor. Araştırmalara göre bu sayı 11 dünya ülkesini de geride bırakmış durumda. Bire bir görüştüğüm esnafın en büyük şikâyeti bu AVM’ler ve marketlerdir. Özellikle, mahalle esnafı büyük darbe almıştır. Adımbaşı AVM açılışının önüne geçilmesi, buna bir sınır getirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Yeni açılacak AVM’lerin şehir dışına çıkarılmaları ya da en azından haftanın bir günü tamamen kapatılması gündeme gelmelidir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öğüt.

Sayın Kaplan…

2.- Kocaeli Milletvekili Mehmet Hilal Kaplan’ın, sağlıkta şiddet konusuna ilişkin açıklaması

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Dün, sağlık çalışanları, kendilerine yönelik artan şiddet olaylarının son bulması ve güvenceli ortamda çalışmak için Türkiye’nin çeşitli illerinde ve hastanelerinde basın açıklamaları ve yürüyüşler yaptılar. Ne yazıktır ki şiddeti protesto ederken yine özel güvenlik ve kolluk kuvvetlerinin şiddeti ve baskısıyla karşı karşıya kaldılar. Sağlık Bakanının şu ifadeleri vardı hafızalarda: “Sağlık çalışanlarına fiske vurdurmam.” diyen Bakanı sözünü tutmaya çağırıyorum.

Yine, dünkü açıklamalarda Ankara Tabip Odası yöneticisinin şu sözleri ibret verici: “Bizi gelir kaybı tehdidiyle, bizi sürgün tehdidiyle, bizi ölüm korkusuyla, dayak yemek korkusuyla çalıştırıyorlar.” İlgililere duyurulur.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kaplan.

Sayın Dedeoğlu…

3.- Kahramanmaraş Milletvekili Mesut Dedeoğlu’nun, Kahramanmaraş’ın ilçe ve köylerindeki yol problemine ilişkin açıklaması

MESUT DEDEOĞLU (Kahramanmaraş) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Kahramanmaraş’ımızın, ilçelerinde olsun, merkeze bağlı köylerinde olsun birçok yol problemi var. Bunların en yakınındaki, Kahramanmaraş’ımıza bağlı Dereli köyümüz. Maalesef bu köyümüzün yolları stabilize bile değil. Bununla beraber, bu köyümüze günde sadece bir saat olmak kaydı ile su verilebiliyor. Yürekler acısı bir şey tabii ki bu. Ulaştırma Bakanımız da şu anda burada. Kahramanmaraş’ımızın Göksun yolu, Gaziantep yolu ve Adana yolu maalesef yıllardan beri bitirilemedi. Hatta, Adana yoluyla Gaziantep yolumuzda yol yapımına bile başlanmadı. Burada onlarca vatandaşımız yollar bozuk olduğundan dolayı vefat etti. Bunun sorumlusu kimdir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Dedeoğlu.

Sayın Ekşi…

4.- İstanbul Milletvekili Osman Oktay Ekşi’nin, çeşitli devlet dairelerinin tabelalarından “Türkiye Cumhuriyeti” remzinin çıkarıldığına, bazı resmî İnternet sitelerinden Büyük Atatürk’ün resminin kaldırıldığına dair haberlere ve bu konuda Hükûmet adına bakanlardan bilgi almak istediğine ilişkin açıklaması

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Başkan, çok teşekkür ederim.

Bir süredir gazetelerde kamuoyunu işgal eden bir konu var: “Türkiye Cumhuriyeti” remzinin çeşitli devlet dairelerinin tabelalarından çıkartıldığına ve bazı resmî İnternet sitelerinden de Büyük Atatürk’ün resminin kaldırıldığına dair haberlerden söz ediyorum. Burada 3 Sayın Bakanımız Hükûmeti temsilen bulunmaktadır. Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarını hem Büyük Atatürk’ün resminin İnternet sitelerinde, resmî sitelerde bulunmasının hem de “Türkiye Cumhuriyeti” remzinin resmî tabelalar üzerinde bulunmasının niçin rahatsız ettiğini öğrenmek ihtiyacındayım. Sayın bakanlar eğer bilgi verirlerse mutlu olacağım çünkü Hükûmet adına bu dakikaya kadar bu konuda benim bildiğim herhangi bir resmî açıklama yapılmadı.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Ekşi.

Sayın Yeniçeri…

5.- Ankara Milletvekili Özcan Yeniçeri’nin, akil insanlara ve AKP’nin halkın üzerine sürdüğü jakoben elitist akillerini çekmesi gerektiğine ilişkin açıklaması

ÖZCAN YENİÇERİ (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Totaliter sistemlerde her vasıta kullanılarak halkın algısı yönetilir. Bu bağlamda, akil insanlar, AKP tarafından halkın hazmetmesi mümkün olmayan zilleti halka hazmettirme için devreye sokulmuştur. Bu mantığa göre “Halk anlamaz, akil insanlar anlar.” Başbakan Erdoğan’a göre “Anlamayan halkı anlar halk; algılamayan halkı algılar halk.” hâline getirmek için akil insanlara ihtiyaç vardır. AKP, kurduğu jakoben akiller vasıtasıyla “halkı halka rağmen yönetmek” anlayışının en katı uygulayıcısı olarak tarihe geçmiştir. AKP, halkın üstüne akil jakoben elitlerini sürmüştür. Bu, bürokratik vasiyetin ta kendisidir. Halkın AKP’nin jakoben elitist akillerinden korunması vatani bir görev hâlini almıştır. AKP, halkın üzerine sürdüğü jakoben elitist akillerini çekmeli ve halka dönmelidir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yeniçeri.

Sayın Karaahmetoğlu…

6.- Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu’nun, Giresun Görele’de FİSKOBİRLİK’e ait arazi üzerinde Akyürek Kardeşler şirketinin hangi ticari faaliyeti nedeniyle ipoteğinin bulunduğunu öğrenmek istediğine ve Giresun Üniversitesinde bir öğretim görevlisinin bir öğrenciye kafa atarak burnunu kırmasını kınadığına ilişkin açıklaması

SELAHATTİN KARAAHMETOĞLU (Giresun) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Giresun’un Görele ilçesinde FİSKOBİRLİK’e ait, üzerinde hizmet binası, fabrika ve depo bulunan 2.521 metrekare arazi 2 milyon 750 bin Türk lirası muhammen bedelle ihaleye çıkarılmıştır. İhaleye katılmasına engel olunduğunu iddia eden bir kişinin davasına bakan Görele Sulh Hukuk Mahkemesinin 2013/5 talimat dosyasında kıymet takdiri ile arazi ve gayrimenkullerin rayiç bedeli 7 milyon 851 bin Türk lirası olarak tespit edilmiştir. Öte yandan, satışa arz edilen arazinin ve gayrimenkullerin üzerinde Akyürek Kardeşler şirketine ait 2 milyon 500 bin Türk lirası ipotek bulunmaktadır. KİT Komisyon üyesi AKP Şanlıurfa Milletvekili Mehmet Akyürek’in aile şirketine ait 2 milyon 500 bin Türk lirası bir ipotek söz konusudur. FİSKOBİRLİK ile Akyürek şirketlerinin hangi ticari faaliyeti sonrası satışa ipotek konulmasına varan bir ilişki söz konusudur?

Öte yandan Giresun Üniversitesinde bir öğretim görevlisi bir öğrenciye kafa atarak burnunu kırmıştır. Kınadığımı belirterek saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Karaahmetoğlu.

Sayın Yılmaz.

7.- Adana Milletvekili Seyfettin Yılmaz’ın, vatandaşın tebliğ edilen rayiç bedeller üzerinden 2/B arazilerini almasının mümkün olmadığına ilişkin açıklaması

SEYFETTİN YILMAZ (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Hafta sonu Muğla ilimizde, Köyceğiz, Ortaca, Dalaman, Fethiye ve Kemer’de gezdiğimizde, yine Hamitköy, Zeytinalan’da 2/B alanlarının rayiç bedellerinin yavaş yavaş vatandaşlara tebliğ edilmeye başlandığını gördük ve vatandaşlarda çok büyük bir tepki var. Yani bu fiyatlarla yıllardır, yetmiş seksen yıldır o yerlere sahip olan bu köylülerin buraları almaları mümkün değil. Buna tekrar dikkatleri çekmek istiyorum. Yine, oradan geçtiğimiz İzmir’de Sarnıç bölgesinde Bulgaristan’dan gelen vatandaşlarımızın yıllarca ev sahibi olduğu ve yerleştiği yerlerin tamamına yakınının 2/B arazisinde kaldığını ve bunları da bu köylülerin ve mahallelilerin alma imkânının olmadığını belirtiyorlar. Bu tepkilerini dile getirdiler vatandaşlar. Ben de buradan, Meclisten bunu dile getiriyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yılmaz.

Sayın Baluken.

8.- Bingöl Milletvekili İdris Baluken’in, Diyarbakır Cezaevinin insan hakları müzesi olması için 78’liler Girişimi’nin topladığı 100 bin imzayı Meclis Başkanına sunacağına ve bu konuda bütün Meclisi ve siyasi partileri duyarlı yaklaşmaya davet ettiğine ilişkin açıklaması

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, bugün 78’liler Girişimi Diyarbakır Cezaevinin insan hakları müzesi olması için toplamış oldukları 100 bin imzayı Meclis Başkanımıza sunacaklar. Yine, Dilekçe Komisyonuna bu konuda girişimde bulundular. Bugün siyasi parti gruplarının grup başkan vekillerini ziyaret edecekler. Bildiğimiz gibi 12 Eylül uygulamalarının en insanlık dışı işkencelerinin yapıldığı yerdir Diyarbakır Cezaevi. Sadece 1981 ile 1984 yılları arasında 34 tutuklu bu ağır işkencelerden dolayı yaşamını yitirmiştir. Dolayısıyla bir yönüyle bir utanç sayfası niteliğini taşıyan bu Diyarbakır Cezaevinin ibret olması açısından insanlık tarihinde bir insan hakları müzesi olması konusunu önemsiyoruz. Bu konuda bütün Meclisi ve bütün siyasi partileri duyarlı yaklaşmaya davet ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim Sayın Baluken.

Sayın Kaleli…

9.- Bursa Milletvekili Sena Kaleli’nin, AKP’nin neden akil insanlar aracılığıyla Anadolu’ya seferberlik ilan edip toplumu ikna odalarına soktuğunu öğrenmek istediğine ilişkin açıklaması

SENA KALELİ (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Dün, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu görüşülürken AKP Grup Başkan Vekili Sayın Ayşe Nur Bahçekapılı, açılacak dinî okulların önünü açan cezaların kaldırılmasıyla ilgili tepkiye karşı ikna odası açmayacağınızı söyledi. İkna bu kadar kötü bir yöntemse zaten barış isteyen toplumu kendi belirsiz içeriğine ikna etmek için akil insanlar aracılığıyla niye Anadolu’ya seferberlik ilan edip toplumu ikna odalarına soktunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Kaleli.

Sayın milletvekilleri, alınan karar gereğince gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

1’inci sırada yer alan Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Teklifi ve Anayasa Komisyonu Raporu’nun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

A) Kanun Tasarı ve Teklifleri

1.- Adalet ve Kalkınma Partisi Grup Başkanvekilleri İstanbul Milletvekili Ayşe Nur Bahçekapılı, Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş, Giresun Milletvekili Nurettin Canikli, Kahramanmaraş Milletvekili Mahir Ünal ve Adıyaman Milletvekili Ahmet Aydın’ın; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünde Değişiklik Yapılmasına Dair İçtüzük Teklifi ile Tunceli Milletvekili Kamer Genç’in; Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında İçtüzük Teklifi ve Anayasa Komisyonu Raporu (2/242, 2/80) (S. Sayısı: 156)

BAŞKAN – Komisyon? Yok.

Ertelenmiştir.

2’nci sırada yer alan, Devlet Sırrı Kanunu Tasarısı ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonu ile Adalet Komisyonu raporlarının görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

2.- Devlet Sırrı Kanunu Tasarısı ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonu ile Adalet Komisyonu raporları (1/484) (S. Sayısı: 287)

BAŞKAN – Komisyon? Yok.

Ertelenmiştir.

3’üncü sırada yer alan, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu’nun görüşmelerine başlıyoruz.

3.- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu (1/749) (S. Sayısı: 441) [[1]](#footnote-1)(x)

BAŞKAN – Komisyon? Yerinde.

Hükûmet? Yerinde.

Komisyon raporu 441 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Sayın milletvekilleri, alınan karar gereğince bu tasarı İç Tüzük'ün 91'inci maddesi kapsamında temel kanun olarak görüşülecektir. Bu nedenle, tasarı, tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanıp maddelerine geçilmesi kabul edildikten sonra bölümler hâlinde görüşülecek ve bölümlerde yer alan maddeler ayrı ayrı oylanacaktır.

Tasarının tümü üzerinde gruplar adına söz talebi, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Durmuş Ali Torlak, İstanbul Milletvekili.

Sayın Torlak, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA D. ALİ TORLAK (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı hakkında Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Bu vesileyle yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, Devlet Planlama Teşkilatı, kamu kuruluşlarında özelleştirme uygulamalarını başlatabilmek için 15 Mart 1985’te uluslararası mali piyasalara çıkarak çeşitli teklifler istemiş ve yapılan görüşmeler sonucunda bir Amerikan firması uygun bulunarak anlaşma imzalanmıştır. Bu firma ülkemizdeki KİT’leri ekonomik değerlilik, yaşanabilirlik ve yatırım ihtiyaçları kriterleri olarak analiz etmiş ve öncelikli özelleştirilecek alanları tespit etmiştir. Bu çerçevede, 32 KİT’i analiz ederek üç öncelikli gruba ayırmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü üçüncü öncelikli KİT’ler grubunda yer almıştır. Üçüncü öncelikli KİT’ler için raporda “Bunlar esas olarak özel yatırımcılar için cazip olmayacak kamu hizmeti şirketleridir. Bununla beraber, hizmetlerin alt sözleşmelerde yapılması yoluyla kısmi olarak özelleştirilmeleri mümkün olabilir.” denilmiştir.

Son yıllarda demir yollarına yapılan hızlı tren yatırımlarının ülke geneline yaygınlaştırılmasının, Türk milletinin yararından öte, bu firmanın önerisi ve AB Komisyonunun isteği üzerine özel yatırımcılara cazip hâle getirilmek için yapıldığı kanaati oluşmuştur. Yani, görünen o ki, TCDD artık özel sektörü cezbedecek duruma getirilmiştir, sıra TCDD’ye gelmiştir.

Aslında bu kanun tasarısını tek başına değerlendirmek de doğru değildir. Zaten kanunun içeriğine bakıldığında içinin yönetmeliklerle doldurulacağı her safhasında görülmektedir. Dolayısıyla, 2011 yılında çıkartılan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’yle birlikte değerlendirilmesinin daha doğru olacağı kanaatindeyim. 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’yle kâr dürtüsüyle hareket edecek özelleştirmenin önü açılmıştır.

Yüz elli altı yıllık kurumun parçalara ayrılmasının ve demir yolu işletmeciliğini tamamlayan her türlü iş ve hizmetin üçüncü şahıslarca yapılabilmesinin önündeki yasal engeller önce bu kararnameyle kaldırılmıştır. Burada, sadece, demir yolu taşımacılığındaki kurumun tekel durumu kaldırılarak özel firmalara demir yolu altyapısı erişim hakkı tanınmamıştır; aynı zamanda Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevleri arasına altyapısının da gerektiğinde özelleştirilebileceği açık bir hüküm olarak konulmuştur.

655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’yle demir yolu sisteminin tümüyle kamusal denetimin dışına alınması ve tüm yetkinin siyasi otoriteye devredilmesi, TCDD’nin parçalara ayrılması, altyapı dâhil her türlü hizmet üretiminin piyasalaştırılması ve rekabete açılması, her türlü özelleştirmenin atanmışların önerisi ve bakanın imzası ile mümkün hâle gelmesi, demir yolcuların mesleki yeterlilik ve benzeri söylemlerle sindirilmesi ve kamu çalışanı sayısının azaltılması, kamu hizmetinin tasfiyesi, kamu hizmeti niteliğiyle tüm vatandaşlarımızın yararına sürdürülmesi gereken faaliyetlerin piyasanın kâr güdüsüyle terk edilmesi, kâr etmediği gerekçesiyle hatların kapatılması ve trenlerin seferden kaldırılmasının önü açılmıştır.

Dolayısıyla, bu kanun tasarısında, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının yeniden yapılandırılmasının adı Hükûmete göre “serbestleşme”, bize göre “özelleştirme” olsun, bunun çok önemi yok; önemli olan, bu yasa sonrasında kurum mu kazanacaktır, milletimizin menfaati mi olacaktır yoksa demir yolları ulaşımında çok güçlü olan yabancı şirketler mi kazanacaktır?

Demir yollarıyla alakalı dünyadaki uygulamalara baktığımızda, serbestleşme veya özelleştirme uygulamalarında sadece özel sektörün kazandığı görülmektedir. Dolayısıyla, demir yolu taşımacılığı sektörünü tanıyanlar, demir yollarında gelir getiren taşımacılık türünün yük taşımacılığı olduğunu iyi bilirler. Özelleştirmeyle birlikte demir yollarına gerçek anlamda ilgi duyan şirketler yük taşımacılığını yapan lojistik şirketler olacaktır. Yolcu taşımacılığında gelir düşük olduğu için, özel hava yolu şirketlerinde olduğu gibi, özel şirketlere yolcu garantisi verilecektir ya da yine hava yolu şirketlerine verilen yakıttan ÖTV alınmaması gibi ciddi devlet sübvansiyonu uygulanacaktır. Devlet, yeni kurulan bağlı ortaklık TCDD Taşımacılık AŞ’ye özel sektör ile rekabet edebilmesi için ve kamu hizmetinin sürdürülebilmesi için şimdikinden çok daha fazla sübvansiyon uygulamak zorunda kalacaktır. Bu da başka bir sorunu teşkil edecektir. Sübvansiyon uygulandığı takdirde, Avrupa Birliği Komisyonu İngiltere’ye gönderildiği gibi ciddi uyarılar ve önlem paketleri alınması yönünde bildiriler gönderecektir. Çünkü İngiltere’ye gönderilen uyarılarda, uygulanan sübvansiyonların azaltılması istenmektedir. Dolayısıyla, Avrupa Birliğinin bu uyarılarına karşın sübvansiyonları daha düşük gösterebilmek için ek gelir arayışına girilecektir. Sonuçta, Almanya, Fransa ve İngiltere’de olduğu gibi bilet fiyatları artacak ya da ÖTV gibi genel olarak ödediğimiz vergilere yeni ilaveler yapılacaktır.

Avrupa Birliği Komisyonu demir yolu sektöründe devlet tekeline son vermek için ülkelere dayatmalarda bulunurken bir yandan da sektörde tekelleşen özel sektöre ait firmalarla mahkemelik olmuştur. Peki, ülkemiz demir yolu özelleştirilmesinde demir yolları taşımacılığına gireceklerde yerli şartı aranacak mıdır, yoksa yabancı küresel şirketlere de açık olacak mıdır?

Bu tasarı ne yeni kurulan TCDD Taşımacılık AŞ’ye ne de ulusal sermayeden oluşan özel sektöre korumacılık getirmemektedir. Sektöre girecek şirketler yerli veya yabancı olabilir, ortaklık şeklinde de olabilir. Hatta, TCDD’nin hukuki statüsünün iktisadi devlet teşekkülüne dönüştürülmesinden dolayı, yeni kurulacak olan TCDD Taşımacılık AŞ tıpkı Romanya ve Gürcistan’da olduğu gibi hisse satışı yaparak devlet şirketi sorumluluğunun bir kısmını başka yerli ve yabancı firmalara verebilecektir.

Değerli milletvekilleri, demir yollarındaki özelleştirme uygulamalarına bakıldığında, Orta Asya ve Avrasya, AB ve ABD’nin uzun vadeli planları doğrultusunda, AB ve ABD kökenli dev şirketlerin başta uluslararası enerji koridorları olmak üzere ticaret yollarını ellerinde tutabilecek şekilde kontrol edilebilmesi amacıyla yapılmaktadır. Türkiye jeopolitik konumu nedeniyle Avrupa ve Asya arasında âdeta bir köprü vazifesi görmektedir. Yük taşımacılığında transit geçiş, çıkış hem de varış noktasıdır. Bölgede ticaret yapan küresel şirketler Türkiye’nin sahip olduğu bu avantajları kendi lehine kullanmak istemektedirler. O nedenle, bu yasanın hazırlanmasındaki mantık ve esas amaçta bu isteğin karşılanmasının yattığı şüphesizdir.

Diğer bir husus: Bu yasanın ardından ana hat tren işletmeciliğindeki şekillenme nasıl olacaktır? Tren sayısında azalma olacak mıdır? Banliyö trenleri TCDD Taşımacılık AŞ’de mi kalacak yoksa yerel yönetimlere mi devredilecektir? Burada özel sektöre işletme hakkı verilecek midir?

Yasa taslağına bakıldığında net olarak bu soruların cevaplarını görebilmek mümkün değildir. Zaten yasa tasarısının genel karakteri, bu belirsizliklerin altının yönetmeliklerle doldurulacağı yönünde bir yapı arz ediyor.

 TCDD’nin 2004 yılından bu yana Türkiye Vagon Sanayi AŞ’ye yeni yolcu vagon siparişi vermediğini biliyoruz. Dokuz yıldan bu yana Türkiye Vagon Sanayi AŞ’den eski yolcu vagonlarının şasesi haricinde, tamamen yenilenmesi olan “V3” adı verilen ağır tamir görmüş vagonların siparişi veriliyor. Diğer yandan TCDD Genel Müdürlüğünden dün yapılan açıklamalarda şehirlerarası yolcu taşımacılığının “hızlı tren” ile bölgesel hatlarda ise “dizel tren seti ve elektrikli tren seti” denilen trenlerle yapılacağı ifade edilmektedir.

29 Mart 2013’te kurum Genel Müdürünün basınla yapmış olduğu “TCDD’nin 2023 Vizyonu” adlı söyleşide kurumun 2023 yılına kadar 180 hızlı tren seti, 300 elektrikli tren seti ve dizel tren seti ile 8 bin yük vagonu temin edeceğini ifade etmesi, “konvansiyonel” tabiriyle anılan ve ucuz ulaşımın sağlandığı vagonlarla yolcu taşımacılığının yapılmasının düşünülmediği açıkça ortaya konulmuştur. Bu da vatandaşlarımızın önümüzdeki süreçte demir yolu ulaşımını çok daha fazla ücret karşılığında yapabileceğini göstermektedir. Ayrıca özel şirketlerin rağbetiyle ana hat yük trenlerinin sayısında kısmi bir artış olacağı öngörülüyor. Ancak demir yolu ağımızın güzergâh olarak yüzde 92’sine tekabül eden 8.324 kilometresinde tek hat üzerinde tren işletmeciliği yapılmaktadır. O hâlde yük taşımacılığında oluşacak bu artışın yansımaları nasıl olacaktır? Kârlı olmayan hatlarda yük ve yolcu taşımacılığında gelirin gideri karşılaması için teşvik ve sübvansiyon uygulaması olacak mıdır? Yoksa Avrupa Birliğinin bu konudaki uyarıları dikkate alınıp yine, çeşitli sebeplerle iptal edilen trenler gibi iptal mi edilecektir? Yoksa, bugün yapıldığı gibi yüksek hızlı trenlere talip olan şirketlerin dikkatini çekmek için yolcu daha pahalı bir seçenek olan hızlı trenlere mi yönlendirilecektir? Bu kanundan sonra banliyö tren işletmesi mevcut yapısını koruyacak mı yoksa İzmir banliyö treninde olduğu gibi belediye şirketi-TCDD ortaklığı şekline mi dönüşecektir?

Bu tasarıda yolcu taşımacılığında en kârlı hatlar olan banliyö taşımacılığının ve fiyat belirlenmesinin yabancı firmaların inisiyatifine geçmesine engel olacak tek bir maddenin olmaması yasanın hazırlanmasında kamu yararının düşünülmediğinin bir başka göstergesidir. Dolayısıyla, AKP iktidarının bu tasarıyı küresel sermayenin istekleri doğrultusunda hazırladığını tasarının içeriğine bakan her Türk vatandaşı gayet rahat anlayabilecektir. Çünkü Türk milleti artık “özelleştirme” sözcüğünün ne anlama geldiğini AKP Hükûmeti sayesinde gayet iyi bilmektedir. O nedenle bu yasanın özelleştirme olmadığı iddiaları gerçekleri yansıtmamaktadır. Özelleştirme en basit tanımıyla kamunun kendi verdiği hizmetlerin bir kısmını veya tamamını özel sektöre devretmesidir.

Değerli milletvekilleri, yasa Komisyona gönderildiğinde TCDD’nin hukuki statüsü kamu iktisadi kuruluşu idi. Ancak Komisyonda hukuksal statüsü iktisadi devlet teşekkülüne dönüştürüldü. Bu tasarı bu hâliyle yasalaştığı takdirde TCDD artık kamu hizmeti vermekten uzaklaştırılmış, devlet imtiyazlarından çıkarılmış, serbest piyasa şartlarına göre faaliyet gösteren bir şirket hâline gelecektir. Kanunda devletin desteğinin sadece beş yıllık bir süre ile sınırlandırılmasıyla TCDD’nin kurumsal yapısı ve ekonomik gücü göz önüne alındığında sektördeki güçlü şirketlerle rekabet edemeyeceği açıktır. Bu da Hollanda’nın başına geldiği gibi millî demir yolu taşımacığının sonu anlamına gelecektir.

Diğer taraftan, bu tasarının 7’nci maddesinin bazı fıkraları, kurumu âdeta arsa ofisine dönüştürmüştür. Hazineye ait ve satışı mümkün olmayan taşınmazların önce TCDD’ye devredilmesi, daha sonra görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere satışının veya kiraya verilmesinin önünü açan bu madde, yasayı hazırlayanların gerçek niyetini gösteren en güzel örneklerden bir tanesidir.

Bu kanun tasarısında, kurumun sektördeki yüz elli altı yıllık geçmişi, gelenekleri, karakteri ve kuruluş nedenleri göz önüne alınmamıştır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti, demir yolları ulaşımında hem yol uzunluğu hem de işletmecilik yönünden geri kalmış bir ülkedir. Kanun tasarısında bu geri kalmışlığı sona erdirecek AR-GE çalışmalarıyla alakalı hususlara da yer verilmemiştir.

Diğer yandan, “Kanun tasarısı özel sektör altyapı yatırımlarını mümkün kılmakta ve teşvik etmektedir.” öngörüsü de gerçeği yansıtmamaktadır çünkü tasarıda "Kârlı olmayan hatlarda yolcu taşımacılığı kamu hizmet yükümlülüğü kapsamına alınmaktadır. Dolayısıyla, devlet desteği birinci seçeneğe göre, ikinci seçenekte serbestleştirme nispeten daha az olacaktır.” denilmektedir. Bu ifade, özel sektörün sadece yük ve yolcu taşımacılığı ile altyapı işletmeciliğinde kârlı hatları tercih edeceğinin ve bu kanunla, kamunun, sahip olduğu kârından özel sektör lehine vazgeçtiğinin itirafıdır.

Bu tasarıyla, TCDD, kamu iktisadi kuruluşu olma özelliğini kaybederek iktisadi devlet teşekkülü hâline dönüştürülmektedir. Dolayısıyla sahip olduğu imtiyazlarına son verilecek olan kurum, özel sektör şirketleriyle rekabet etme durumuyla karşı karşıya bırakılmaktadır.

Değerli milletvekilleri, “Kurumu daha çağdaş ve verimli hâle getirmek” sloganıyla başlatılan çalışmalar sonucunda kurum tarihinde en sık ve en fazla can ve mal kaybının yaşandığı kazalar yaşanmış, gelir, yük ve yolcu taşımacılığında her geçen yıl gerilemeler meydana gelmiştir. Yük taşımacılığı yüzde 7’den yüzde 4,5’e, yolcu taşımacılığı ise yüzde 5’ten yüzde 1,5’e düşmüştür. TCDD’ye ait limanların işletme haklarının devriyle yıllık 100 milyon TL’den fazla bir gelir kaybına sebep olunmuştur. Üstelik bu satışlarda Türk milleti yanlış bilgilendirilmiştir. Liman satışlarının TCDD’nin modernleşmesi, yeni yol ve bakım, onarım için kaynak yaratmak için yapıldığı söylendiği hâlde, 5793 sayılı Kanun’a eklenen geçici 24’üncü maddeyle, gelirlerin yüzde 60’ı kara yollarına, yüzde 40’ı demiryollarına aktarılmıştır. Dolayısıyla bu kanun tasarısının da diğer yapılandırma uygulamalarından bir farkı yoktur. Ülkemize bir yararı olmayacağı gibi diğerlerinden çok daha fazla zarar verecektir.

Değerli milletvekilleri, kurumun tekel durumuna son verilerek, özel sektörün de demir yolları taşımacılığına girmesini sağlamak, rekabeti, kaliteyi ve daha ucuz ulaşımı sağlamak olarak gösterilmesi, Sayın Bakanın Türk milletine söylediği bir başka yanlış yönlendirmedir çünkü bu kurum, bugün demir yolu yük taşımacılığında tekel durumunda değildir. Neredeyse on yıldır özel şirketler, kendilerine ait 3 bini aşkın vagonlar ile demir yolu taşımacılığı yapmaktadır. O nedenle, kurum ile özel sektörün pazar paylarına bakıldığında bu tasarıyla gelecekte kurumun ne duruma düşeceği şimdiden bellidir.

2012 yılı içinde demir yollarıyla yapılan toplam yük taşımacılığı 25 milyon 666 bin 441 ham ton/kilometredir. Kurum, sahibi olduğu 18.164 adet yük vagonu ile 19 milyon 617 bin 584 ton, özel sektör ise sahip olduğu 3.159 yük vagonuyla 6 milyon 48 bin 777 ton yük taşımıştır.

Değerli milletvekilleri, bugüne kadar uygulanan yeniden yapılanma çalışmalarından sadece devlet ve hizmet alan millet değil, çalışanlar da zarar görmüşlerdir. “Yeniden yapılanma” adı altında yapılan çalışmalar sonucunda personel sayısı yarı yarıya azaltılırken, taşeron eliyle iş yaptırma ve hizmet alımı olabildiğince yaygınlaştırılmıştır. Şu an kurumda 5 binin üzerinde taşeron çalışanının istihdam edilmesiyle, kurumda esnek ve güvencesiz iş yaşamının kapsamı genişletilmiştir. Ayrıca bu Kanun Tasarısı’nda TCDD Taşımacılık AŞ’ye aktarılacak personel sayısı, kadro ve pozisyonlar yönetim kurulunca belirlenecekken, aktarılmayacak personelin durumları hakkında net ve açıklayıcı bir bilgiye tasarıda rastlanmamaktadır.

Bu tasarıda norm kadro uygulamasının yapılmayacağı görülmektedir. Bu durumda, makinistlerin işçi olanları mı, memur olanları mı ya da her ikisi birlikte mi TCDD Taşımacılık AŞ'ye devredilecektir, bu da belli değildir.

Şu an kurum personelinin görev yaptığı trenler özel teşebbüse kiralandığında taşeron şirketlerde güvencesiz çalışan sayısının daha çok artmasına, bunun ardından TCDD Taşımacılık AŞ'nin yük ve yolcu taşımasındaki payının azalmasına, dolayısıyla personelin ihtiyaçtan fazla olmasına sebep olacaktır.

Hükûmet kurumun yeniden yapılanmasında Avrupa Birliği mevzuatını örnek gerekçe gösterirken, Almanya'nın özelleştirme uygulamalarına geçmeden önce "Demir yollarına ait taşınmazlar asla satılmayacaktır" şeklindeki yasal düzenlemesini dikkate almamıştır; tam tersi, 5335 sayılı Kanun’a eklediği 32’nci maddeyle taşınmazların satışının önü açılmıştır.

Değerli milletvekilleri, sonuç olarak bu kanun tasarısı ne kurumun ihtiyaçları ne de kamunun yararı göz önüne alınarak hazırlanmıştır. Bu kanun tasarısı yasalaştığı takdirde, bağımsızlığımızın simgesi olan TCDD’nin ortadan kaldırıldığı, 1923 öncesine dönüşün sağlandığı bir yapı olarak yarın karşımıza çıkacaktır.

O nedenle, bu kanun tasarısının tamamına karşı olduğumuzu beyan ediyor, yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Torlak.

Gruplar adına ikinci konuşmacı, Barış ve Demokrasi Partisi Grubu adına Hakkâri Milletvekili Sayın Adil Kurt.

Sayın Kurt, buyurun. (BDP sıralarından alkışlar)

BDP GRUBU ADINA ADİL KURT (Hakkâri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’yla ilgili olarak BDP Grubu adına söz almış bulunmaktayım. Hepinizi selamlıyorum.

Tabii, öncelikle, kanun teklifinin isminin dahi bence revize edilmesi gerek artık. “Demir yolu” ulaşımı yerine “raylı sistem” ulaşımının tercih edilmesi en doğrusudur çünkü artık, demir yolu sadece… Gerçi burada, devletin uzun süredir unuttuğu, atıl duruma düşürdüğü ve özellikle Marshall Planı çerçevesinde bir bütün olarak yok edilmek istenen bir ulaşım sektörünün yeniden canlandırılmasına dönük bir özelleştirme politikası ve kanun teklifi üzerine tartışıyoruz ama artık, raylı ulaşım sistemi, bizim, klasik anlamda demir yolu ulaşımı dediğimiz sistemin çok çok ötesine geçti. Dolayısıyla, düzenlemenin de bu çerçevede yapılması gerekir çünkü belli bir süre sonra artık, belediyelerin kent içi ve mücavir alanda kurguladığı raylı ulaşım sistemini de bir şekilde bu orta plan içerisinde düşünmemiz gerekecek. Dolayısıyla, sadece bu boyutuyla da bakıldığı zaman yetersiz bir düzenlemeyle karşı karşıya olduğumuzu görüyoruz.

Bu bir devir teklifidir yani devletin -ki, yaklaşık yüz elli yıldan fazla bir geçmişi bulunan- bir ulaşım sektöründen el çektirmesi ve özele devriyle ilgili bir düzenlemedir burada. Artık, özel şirketlerin kullanım alanına ya da tasarrufuna bırakılan, terk edilen bir düzenlemeyle karşı karşıyayız. Yani, TCDD ulusal demir yolu yapı ağı içinde yer alan ve devletin tasarrufundaki demir yolu altyapısının kendisine devredilen kısmının üzerindeki altyapı işletmesi olarak görev yapması öngörülüyor, bunun dışındaki bütün fonksiyonların özele devri bu tasarının içerisinde var.

Tasarının gerekçesinde, tekelciliğin ortadan kaldırılmasına dönük bir atıf var ama bu atıfla birlikte esasında yeni bir tekelcilik oluşturuluyor. Yani, özel sektörde bu alanda bir tekelciliğin yeniden önü açılmış bulunuyor. Ayrıca, tasarıda, ormanlar hariç olmak, üzere devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardan demiryollarının görev ve faaliyetlerinde kullanılmakta olan, Maliye Bakanlığınca uygun görülen, yine bu Bakanlık tarafından hazine adına tescil edildikten sonra üzerindeki yapı ve tesislerle birlikte devredilmesi öngörülüyor, yani taşınmazların da devri burada söz konusu. Artık, istasyonlar da özellere devredilecek, özeller eliyle yaygınlaştırılmak istenecektir. Dolayısıyla, bir bütün olarak, kamunun yararı ve kamunun öz kaynaklarıyla oluşturulan bir yatırım ağının bir bütün olarak özele peşkeş çekilmesi politikasıyla karşı karışıyız. Bu konudaki kafa karışıklığını gidermemiz gerekiyor. Eğer gerçekten taşınmazların devri söz konusu değilse o zaman net koymak lazım. Ama mevcut tasarıda, taşınmazların, yani kamu imkânlarıyla oluşturulan bu yatırım ağının devrini öngören nitelikte bir düzenleme var burada. Bakanın tasarrufunda; bakan burayı “Evet, devredebiliriz.” dedikten sonra bunun önüne geçmek mümkün olmayacaktır.

Ayrıca, tasarıda personelle ilgili olarak bir düzenleme getiriliyor. Burada demir yolu ağı içerisinde, yani raylı ulaşım sistemi ağı içerisinde çalışan, istihdam edilen personelin durumuna ilişkin vahim bir tablo var orta yerde.

Şimdi, esasında bakış açısı net. Devlet burada -Hükûmet daha açıkçası- kendisine göre bir kamburdan kurtulma arzusu içerisindedir ve iktidar partisi mensuplarının kendi seçim bölgelerinde zaman zaman yaptıkları açıklamalardan da bunu çok açık ve net görüyoruz. Mesela bir tanesi -ismini vermeyeceğim- bir değerli milletvekili “Devlet Demiryollarında makinistler var, 3 bin lira artı mesai alıyor fakat Devlet Demiryolları her sene zararda. Bu zararı ödeyen halktır. Devlet Demiryolları bu kadar zarar ederken bir yerine neşter atılması gerekiyordu, bu atıldı. Yeni personel aldılar makinist olarak. Yeni alınanlar ise 1.300-1.400 TL maaş alıyor. Aynı işi yapan ötekilerin yarısı kadar bile değil.” diyor, zihniyet bu. Kazanılmış haklarını, yani “emekçilerin kazanılmış haklarını nasıl geri alırız” hesabı yapılıyor burada. Yapılan her düzenlemede emekçilerin aleyhine bir uygulamaya gidilmeden hiçbir şey yapılamıyor bu ülkede. Burada da taşeron uygulamasına, taşeron işçi çalıştırılmasına, taşeron personel çalıştırılmasına kapı aralanıyor. Bunu yaparken de mevcutta çalışan personelin ağzına bir parmak bal çalınıyor ama bir bütün olarak, kazanılmış haklarının tamamını geri alıyorlar. Dolayısıyla bu uygulamanın da haksız bir uygulama olduğunu buradan bir kez daha vurgulamak gerekir.

AK PARTİ Hükûmeti, Demiryollarındaki mevcut personeli bir an evvel emekli etmek istiyor, emekliye ayırmak istiyor. Bunun yerine, taşeronlaştırma sistemiyle personel alımına gidilecek ve zaten özelleştirme yoluyla da insanları asgari ücretle bu sistem içerisinde çalışmaya zorlayacaktır. Böylelikle kâr etmiş olacak, böylelikle bu sektörü kazançlı duruma getirmeye çalışacaklardır. Oysa emekçilerin boğazından kısmak, emekçilerin sofrasındaki ekmeğinden pay almak hiçbir sektörü, dünyada hiçbir sektörü büyütmemiştir, bu sektörü de büyütmeyecektir, bu sektörü de diriltmeye yetmeyecektir. Tersine, siz bu sektörde çalışan, emek sarf eden insanların memnuniyetini esas alırsanız, o emek değeri üzerinden ancak siz bu sektörü de cazibe merkezi durumuna getirirsiniz, yatırım alanına düştürürsünüz. Mevcut durumda kimse bu sektörde kendi kârını garanti altına almadan yatırım yapma yoluna gitmeyecektir. Dolayısıyla bu uygulama da yanlış bir uygulama olacaktır ve daha yolun başındayken hiç olmazsa bu sektördeki bu yanlış personel istihdamı ve taşeronlaştırma politikasını burada uygulamaktan vazgeçin. Gerekçe konulurken cilalanmış, parlatılmış. Şöyle diyor gerekçesinde: “Ülkemizin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demir yollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için; serbest, rekabetçi, ekonomik ve sosyal açılardan sürdürülebilir ve Avrupa Birliği (AB) mevzuatı ile de uyumlu bir demir yolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır.” Kimse bu cümleye itiraz etmez normalde, cilalanmış ama yapılan bu değil ki; tersine, bir yatırım ağının peşkeş çekilmesi var bu işin gerisinde, peşkeş çekiliyor.

Şimdi, elimizdeki, mevcuttaki demir yollarının yüzde 82’si zaten 1950 öncesi yapılmış, bunun da yüzde 40’ı cumhuriyetin kuruluşundan önce yapılmış. Yüz yıl çivi çakmamışsınız ya da son altmış yıl sanırım 1.200 kilometre civarında bir çalışma yapılmış ama bunu ifade ederken de “hızlı tren ulaşımı” adı altında kamuoyuna bu şekilde lanse ediliyor. Bu hızlı tren ulaşımı projeniz bu ülkede yaşayan insanların ne kadarının yaşamına nüfuz ediyor? On binde 1’i bile değil yani on binde 1 insanın yaşamına dahi nüfuz eden bir proje değil bu ama cilalanıyor, kamuoyunun önüne bu şekilde konuluyor.

Bir de bütün projelerinizi batıdan doğuya yapmak durumundaymışsınız gibi bir algı var. Son derece haksız bir uygulama. Türkiye, enerji kaynaklarının, yer altı ve yer üstü enerji kaynaklarının yüzde 70’ini, yüzde 80’ini doğudan elde ediyor, siz yatırımları batıdan doğuya yapıyorsunuz. Devamında da diyorsunuz ki: “Biz, bölgelerarası eşitsizliği ortadan kaldıracak politikalar geliştiriyoruz.” Ankara-Konya arası hızlı tren ağını örmüş olmanız sadece reklama dönüktür. Ülke ekonomisine hiçbir katkı, artı değeri yoktur ama siz, eğer Van-Mersin Limanı arası bir yatırım iyileştirmesine gitmiş olsaydınız, evet, o zaman ülke ekonomisine bir katkı sunmuş olurdunuz; oradaki ekonomik değerleri nakletme imkânı sağlamış olurdunuz; oradaki madenin nakline katkı sunmuş olurdunuz. Mevcutta böyle bir uygulama yok. “Zamanımız yeterse sonradan doğuya gideriz” hesabı içerisinde oluyorsunuz. Kara yollarındaki ulaşım yatırımları bundan farklı mıydı? Hayır. Yılan hikâyesine dönüşen Kuzgunkıran Tüneli’nin hikâyesi tek başına burada anlatılırsa devletin son doksan yıllık politikalarını özetler. Üç defa Kuzgunkıran Geçidi’ni mevcut Hükûmet niye erteledi, açılışını niye erteledi? Çünkü her defasında çöktü. Açılıştan bir hafta önce, bir ay önce, on gün önce Kuzgunkıran Geçidi çöktü, yeniden bir açılış tarihi tayin edildi. Bitlis Vadisi ki, devlet yatırımları açısından en avantajlı -bölge açısından da ifade ediyorum- en fazla yatırımın götürüldüğü alandır sözüm ona ama kendimi bildim bileli Bitlis-Van arası, Diyarbakır-Bitlis-Van bağlantı yolu üzerinde iş makineleri çalışır durumdadır. Devlet orada, evet, kabul ediyorum, müteahhitleri zengin ediyor. Bu yollarda ihale alan müteahhitler kimse, evet, para kazanıyor ama bir yolun yirmi yıl, on yıl tamamlanmamış olmasını hiç mi sorgulamayacağız? Bir tünelin 3 defa çöküşünü hiç mi sorgulamayacağız? Hangi paralarla yapılıyor?

Demir yolları açısından, şimdi söylüyorum, bir bölge milletvekili olarak söylüyorum: Sizin burada sarf edeceğiniz, burada konuşacağınız şeyler ancak normal rutinle devam ederse, mevcut rutinle devam ederse benim milletvekili olduğum kentin yaşamına en az yirmi yıl sonra nüfuz edebilecektir, katkı sunabilecektir. Sonra da buradan biz eşitsizliğe işaret ederken “Vay efendim, siz niye bu eşitsizliğe işaret ediyorsunuz?” Zihniyet değişmiyor. Tıpkı, 27’nci Hükûmet döneminde o bölgede sağlık ocakları yapılıyor. O dönemin, 27’nci Hükûmetin -1962-63’ten söz ediyorum- Sağlık Bakanı Yusuf Azizoğlu Diyarbakır Milletvekiliydi. Sırf o dönem bölgede sağlık ocakları yapılıyor diye, aynı kabinenin bakanı “Vay efendim, siz oraya niye sağlık ocağı yapıyorsunuz?” deyip, Hıfzı Oğuz Bekata istifa ediyor. O dönemin ayrımcı zihniyetinin izleri bu dönem yapılan yatırım projelerinde de vardır. O dönem -ki 27’nci İsmet İnönü Hükûmetidir- aynı hükûmetin iki bakanının farklı uygulamalarıdır, iki zihniyet yaklaşımıdır. Aynı izleri, bugün bile yatırım planlamaları yapılırken bugün de görme şansına sahibiz.

Yatırımlar yapılırken cazibe mekanizması nasıl oluşturulur, ona bakılır. İstanbul-Ankara, Ankara-İzmir, Ankara-Konya arası, insanlar araçlarıyla bile on yıl önce yedi saatte katettikleri yolu şimdi üç saatte katetme şansına sahip oldular ama aynı mesafeyi, 160 kilometre, Şırnak-Hakkâri arasındaki mesafeyi insanlar dört saatte katedebiliyorlar. Ankara-İstanbul arasındaki mesafenin üçte 1’i kadar olan mesafeyi 4 katı fazla zaman harcayarak insanlar gidebiliyorlar. Neden böyle? Yatırım yok. Yollar yapılmıyor. Panzeri yürütecek kadar, tankı yürütecek kadar yol yapmışsınız oralarda. Demir yolları hiç kimsenin aklına gelmemiş oralarda. Niye yapılmıyor? Siz Van-Mersin hattını güçlendirirseniz, Türkiye’nin sadece doğu bölgesiyle bağını kurmuş olmuyorsunuz, aynı zamanda dört ülkeyle de demir yolu ulaşımını güçlendirmiş oluyorsunuz, ağı güçlendirmiş oluyorsunuz. Suriye ağını güçlendirmiş oluyorsunuz, Irak ağını güçlendirmiş oluyorsunuz, İran ağını güçlendirmiş oluyorsunuz, Ermenistan ağını güçlendirmiş oluyorsunuz. Alın size cazibe merkezi. Ama yatırım deyince ilk akla gelen Türkiye’nin batısı. İstanbul; varsa yoksa İstanbul. Varsa yoksa Ankara, varsa yoksa Konya, İzmir. Türkiye bu kentlerden ibaret değil ki. Siz bu şekilde planlamalar yaparsanız elbette ki biz de çıkarız burada ayrımcılıktan söz ederiz. Hem de bütün planlamalarınızı yaparken de emekçilerin, yoksulların aleyhine bir planlama yaparsanız elbette ki burada çıkar, karşınıza dikiliriz. Türkiye’de zihniyet değişimine ihtiyaç vardır. Evet, toplumsal barışı sağlarız ama toplumsal barışı bir zihniyet dönüşümü üzerine inşa etmediğiniz sürece kalıcılaştırma şansına sahip değilsiniz. Bunu birlikte yapmak durumundayız.

Esasında bu eleştirileri bugün yapmıyoruz. AK PARTİ Hükûmetinin seçim propagandasında, seçim bildirgesinde var olan ayrımcılığı burada pratiğe geçirmiş oluyorsunuz. Açın bakın, orada oluşturduğunuz harita üzerinden yaptığınız yatırım hizmetleri propagandasına bir bakın, Türkiye'nin sadece batısını görürsünüz. Biliyorum, biraz sonra gelirsiniz burada “Şunu da yaptık, bunu da yaptık.” dersiniz, “Şu kadar para yatırım için aktarıldı.” diyebilirsiniz.

Geçen sene Van-Hakkâri yolu üzerinde tam 13 noktada şantiye vardı ama 13 kilometre yol yapılmamış. Nasıl oldu bu? Evet, var, orada gittiğiniz zaman sürekli birileri bir yerleri delmeye çalışıyor. Sorguladınız mı hiç? Üzerinde durdunuz mu? Kuzgunkıran Tüneli’ni sormadığınız gibi bunu da sormamışsınızdır. O nedenledir ki bir gecede bölgede holdingler türediler, birileri çok zengin oldu, doğru ve bir yılda holdingleşen, bir gecede zenginleşen bu insanlar hükûmet yalakalığı yaparak sorunların kangrenleşmesine de sebebiyet verdiler. Bu şekilde davrandığınız zaman, bu şekilde yaklaştığınız zaman Türkiye’de bir zihniyet dönüşümünü sağlama şansına sahip değilsiniz. İhtiyaç olan, bir zihniyet dönüşümünü sağlamaktır. Evet, ekonomik yatırımlar bunların başında geliyor ama bu zihniyet dönüşümünün izlerini, maalesef, burada da görmüş değiliz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ADİL KURT (Devamla) – Dolayısıyla, mevcut durumda yani bu işin neresinden tutarsanız tutun doğru bir iş yapmış olmuyorsunuz.

BAŞKAN – Sayın Kurt…

ADİL KURT (Devamla) – Geçmişte “Komünistlerin ulaşım aracıdır.” denildi, demir yolları unutuldu. Bugün de petrol şirketlerinin alternatifi olarak yeniden canlandırılmak isteniyor o girdaptan kurtulabilmek için ama mevcut çabalar bunun için yeterli olmayacak. Daha dengeli, daha yeterli bir teklifle bu konuyu konuşuyor olmamız gerekirdi.

Başta da ifade ettim, adından başlayarak bunu çözmemiz lazım.

BAŞKAN – Sayın Kurt, teşekkür ediyorum.

ADİL KURT (Devamla) – Raylı sistem uygulamasına geçmemiz gerekirdi. Bunlar yok bu teklifin içerisinde. Dolayısıyla da yetersiz ve kadük bulduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (BDP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Gruplar adına üçüncü konuşmacı, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına İstanbul Milletvekili Haluk Eyidoğan.

Buyurun Sayın Eyidoğan. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’na ilişkin, CHP adına tümü üzerindeki görüşlerimi ifade edeceğim.

Bu topraklarda demir yolunun tarihi 19’uncu yüzyılın son çeyreğinde başlıyor. 1870’li yıllarda Rumeli demir yolu yapılıyor. Batı’nın Orta Doğu’ya inme arzusu Bağdat demir yolunu gündeme getiriyor o yıllarda ve 1888 Kasımında Haydarpaşa-Ankara imtiyazı Almanlara veriliyor. 1896 yılında demir yolu Konya’ya ulaşıyor. Bütün bu anlaşmalarda Osmanlı Devleti’nin görüşü alınmıyor, zarara sokuluyor. Demir yolunun 20 kilometre çevresinde kalan topraklarda Osmanlılara hiçbir hak verilmiyor. Madenler, limanlar, tarihî eserler, arkeolojik kazılarda çıkacak tarihî eserler için Osmanlı Devleti’ne kendi topraklarında hak tanınmıyor.

Demir yolculuğun üzerinden çok yıllar geçiyor. 1964 yılında Japonya’da saatte 210 kilometre hız yapabilen Tokyo-Osaka hattının işletmeye açıldığını görüyoruz. Bundan sonra, Türkiye hariç birçok ülke için geliştirilmiş demir yolları, insan ve yük taşımacılığı için önemli bir ulaşım aracı oluyor. Japonya ve dünya böyle iken, Cumhurbaşkanlığına kadar yükselmiş olan rahmetli Turgut Özal’ın, demir yolculuğunun komünist işi olduğunu ve artık demir yoluna yatırım yapılmayacağını söylemesi acaba kendi görüşü müydü?

Yabancı devletler teknolojinin en son olanaklarından yararlanarak demir yollarını geliştirdikleri ve halklarına sundukları hâlde, Türkiye Cumhuriyeti demir yollarının standardını bile koruyamadık. Kimse fark etmedi mi? Fark etti ama Türkiye’nin kara yollarında, özellikle Marshall’dan sonra, gezdirilmek üzere Batı’nın fabrikalarında bekleyen çok ama çok otomobil ve kamyon vardı. Yedi düvelin bize sattığı kamyon, otobüs ve de en çok otomobillerin kara yollarımızda gezindiği 800 bin kilometrekarelik bu ülkede toplam 11.915 kilometre demir yolu hattı var. Söz konusu ana hatların, maalesef, hâlâ yüzde 91’i tek hat, yüzde 9’u da çift hat.

AKP, 2002 yılında iktidara gelmiş olmasına rağmen, Ulaştırma ve İletişim Stratejisi Raporu’nu ancak 2011 yılında çıkarabildi. Hükûmet, lastik tekerlekli ulaşımın artık tıkandığını gördüğünden ve vatandaşın da durumun farkına varmasından dolayı, son yıllarda demir yolu şarkıları söylemeye başladı. Demir yollarındaki geri kalmışlık o düzeydedir ki Hükûmet, Türkiye’nin demir yolu sektörüne yönelik yolcu taşımacılığı için hedefini yüzde 10’a, yük taşımacılığı için de yüzde 15’e çıkarabilmek için 2023 tarihini veriyor. 2011 Strateji Raporu’nda belirtilen tespitleri ve amaçlanan hedeflerin birçoğunu onaylıyoruz. CHP olarak, ülkemizde demir yollarına sahip çıkacağımızı ve yolcu ve yük taşımacılığının demir yollarında daha fazla ağırlık kazanması gerektiğini her zaman söyledik, programımızda da yazdık.

Değerli milletvekilleri, şimdi, Hükûmet bu kanunu çıkararak Türkiye’de demir yolu ulaşımının gelişeceğini ve cazip hâle gelmesini sağlayacağını söylüyor. Kanunlar ve yönetmelikler önemlidir ama gerçekten zihniyet ve eylem daha önemlidir. Kanun ülkemiz topraklarında yüz elli yıllık bir tarihi olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını “tekel” olarak nitelendiriyor, bu tekelin artık rekabetçi bir yapıya kavuşturulması gerektiğini söylüyor. Bir zamanlar yolcu ve yük taşımacılığındaki payı yüzde 50’lere varan demir yollarının 2012’de yüzde 1,5-4,5 düzeyine düşmesinin yalnızca kamu sisteminin beceriksizliğine indirgenmesini Türkiye’deki kamu görevi kurumsallaşmasına yapılan bir haksızlık olarak yorumluyorum.

Bu kanunla altyapı ve işletmeciliği bölünecek ve farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılamayacak, kurum yapısı parçalanacak, faaliyetler yatay bölünmeye tabi kılınacak, taşınmazlar satılacak, istihdam azaltılacak, teknik yetenekler zayıflatılacak ve orta ve uzun erimde demir yolları, tabii, birilerine satılacak. Örnek verilen AB ve diğer gelişmiş ülkelerdeki demir yollarında gelinen başarılı gelişmenin, kamu yatırımının, ulusal AR-GE’nin, profesyonel işletmeciliğin ve özellikle çalışan haklarının teslim edilmesinin ve insan kaynaklarının önemsenmesinin inkâr edilemez bir başarısı vardır.

Bu kanun tasarısı özü itibarıyla gerek AB sürecindeki ulusal programda yer alan yükümlülükler gerekse Türkiye ilerleme raporlarında yerine getirilemeyen bu yükümlülüklerle ilgili olarak AKP Hükûmetine yöneltilen eleştirileri savuşturmak ve bu yönde bir adım atma girişimi olma niteliğiyle temayüz etmiş bir metin olarak TBMM’ye sunulmuştur. Bu kanunla demir yollarımızda ulusal bir atılım yapılabileceğine dair kanaatimiz oluşmamıştır.

Kanunun başlığına koyduğunuz “serbestleştirme” sözcüğünü ekonomistler” liberalleşme” olarak kullanıyorlar. Ülkemizde kamu sektörünü yönetemeyenler, onu her zaman, hantal, kâr etmez, yük olur, işe yaramaz, iş yapmaz olarak göstermeye çalıştılar. Önce serbestleşirsin, sonra da bir şekilde özelleşirsin. Ama kime özelleşirsin, yerliye mi, yabancıya mı? “Küreselleşme” denen yeni pazarlar açma rüzgârlarının geldiği noktada özelleştirdikten sonra yabancıya verirsin. Önceleri yüzde 50’den az verirsin, sonra yüzde 50’den fazla verirsin, merdiven metodu. Ondan sonra sen sağ ben selamet.

Değerli milletvekilleri, serbestleştirme, yabancılara imtiyazlar veren özelleştirmelerin yolunu açmamalıdır. Çıkarılan kanunlarda aralara anlam gizlemeleri yapılmış gri maddeler olmamalıdır. Bir ülkenin ekonomisinin ve kalkınmasının ayarlanması, yalnızca o ülkeyi askerle işgal ederek yapılmaz; o ülkenin ekonomisini gri yöntemlerle ele geçirme stratejileri vardır. Ekonomik krizi atlatmak için iktidarların özelleştirme telaşıyla geleceği yabancılara ipotek edecek kararlar alınmamalıdır. 1870’lerde banker Baron Hirsch’ün Osmanlıyı düşürdüğü duruma ülkemizi düşürmeyin lütfen. Serbestleştirme ve özelleştirme, ulusal sanayi ve AR-GE’ye köstek olmamalıdır. Bu, her ülke için bir hayatiyet konusudur.

TCDD’ye bağlı imalatçı kuruluşların ve özel girişimcilerin TCDD’nin ulusal stratejilerine uygun davranmasını ve AR-GE yapmasını stratejik açıdan çok gerekli buluyoruz. Bu durumun özelleştirme faaliyetleri sırasında dikkatlerden kaçacağı endişelerimizi tekrarlamakta yarar görüyoruz.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği Başkanının 2012’de bazı görüşleri yayınlanmıştı. Diyor ki: “Hükûmet, The Greenbrier Companies’le yıllık bin vagon üretme üzerine görüşme yapıyor.” Türkiye’de hem taşımacılık hem de üretim yapmaya hazırlandığı bilgisini veren dernek başkanı, Deutsche Bahn, Schenker Arkas, Rail Cargo gibi firmaların Türkiye’de kendi lokomotif ve vagonlarıyla taşıma yapacaklarını söylüyor. Bunun için de bu kanunu beklediklerini ifade ediyor. Hızlı tren uygulamalarında yabancı şirketlerin bize altyapı, vagon ve lokomotif gibi ürün satışları olduğunu ve başladığını görüyoruz. Peki, ulusal şirketlerimiz ne yapacak? TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ’ın bugüne kadar ülkeye yaptıkları katkıların yabancılaşmadan ve artarak sürmesi dileğimizdir.

Bakınız, 9 Kasım 2005’te TCDD ile İspanyol CAF firması arasında sözleşme imzalanıyor. Firmanın teklif tutarı, İspanya Gelişim Yardım Fonu desteğinde 241 milyon 653 bin TL. Yedi yıl ödemesiz, on beş yıl geri ödemeli olmak üzere, yirmi iki yıl vadeli kredinin taksit sayısı 31, faiz oranı ise sabit olarak binde 13. Hızlı tren setleri saatte 250 kilometre hıza sahip, alüminyum gövdeli, her bir set 6 vagonlu ve 419 yolcu kapasitesine sahip bulunuyor. Tabii ki adamlar, yabancı şirketler size cazip kredi imkânları sağlayacak. Onların amacı hem para kazanmak hem de sizi teknoloji ithal eden müşteri hâline getirmek. AR-GE’yi onlar yapacak, siz de hazıra konacaksınız.

Bu hafta da gazetelerde hayretle bir haberi okuduk. “Dünyanın en büyüklerinden biri olan CSR adlı Çin firması Ankara Sincan’da vagon fabrikası kuracak.” deniliyor haberde. Peki, bundan sonra ne olacak? Bir yanda İspanyollar, diğer yanda Çinliler ve bu kanun çıktıktan sonra yedi düvel bize mamul madde satacak demir yollarının üzerinde gezinmesi için, elektrifikasyon için, biz de hazır alacağız. Ne olacak? Bu toprakların emekçisinin, mühendisinin üretimi, katma değeri, araştırma ve geliştirmesi ne olacak? Bu soruyu sormak hakkımız. Eğer bu kafayla giderseniz bir müddet sonra TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ’ın kapılarını kaparsınız. Bakalım buna vicdanınız ne diyecek?

Neden bizim şirketlerimiz, bu adını saydığım yabancı şirketlerin yaptıklarını yapamıyor. Yüz elli yıllık bir tarihî geçmişimiz var. Bundan sonra bütün demir yolu işleri yabancılara mı yaptırılacak? 2011 Strateji Raporu’nun hedefi bu mudur Sayın Bakan?

TCDD geçenlerde yerli şirketlerden bir şeyler istedi. Kasım 2012’de Resmî Gazete’de açık ihale ilanı yayımlandı. Ne için biliyor musunuz? Yüksek hızlı tren maketi, hani bazı vekillerimize eşantiyon olarak gelen maket sanıyorum, 2.500 adet… Hayırlı olsun, yerli şirketler bunu yapmış.

İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Bakanlığıyla birlikte hazırladığı -Ulaştırma Ana Plan Stratejisi’nde- raporda, demir yolu taşımacılığımızın sağlıklı gelişimi ve bu gelişimin sürdürülebilirliğinin güvence altına alınması için, yeniden yapılanmayı, çağdaş ve etkin bir yönetimi ve yetkin bir kadroyla eylemlerin gerçekleştirilmesi gerektiğini belirtiyor. Şimdi, bu kanunla, yetişmiş, yetkin personeli “bonus” vererek emekli etmekle, yetişmiş insan kaynaklarını zayıflatarak yetkin bir kadro ve etkin bir yönetim kurmayı TCDD bünyesinde nasıl sağlayacaksınız Sayın Bakan? Tabii, aynı Posta Kanunu’nda olduğu gibi, boşalan hizmetlere ve alanlara taşeronları getirerek.

1959’da TCDD’de çalışan sayısı 70 bin, 2010’da -geçici işçiler dâhil- 28 bin. 2004’te Belçika’da kilometre başına çalışan sayısı 10,9; Türkiye’de 3,2. Anlaşılıyor ki, bu daha da azalacak ve başka bir yol bulunacak.

Bu raporda bazı tavsiyeler var, diyor ki: “Kısa dönemde yolcu taşımacılığında mevcut hatlar ile iddialı olunamaz. Bu nedenle, yük taşımacılığının öncelik taşıdığı bir işletme metodu geliştireceksiniz.”

“Uzun dönemde yeni yatırımlarla geliştirilme anlayışının benimsenmesi ve özellikle kombine taşımacılığa yönelen gelişmiş bir yük taşımacılığı yanında yüksek hızlı demir yolu ile 400-600 kilometre aralıklarda etkin, ekonomik olarak doğrulanan ve neredeyse kara yolu ve hava yoluna göre üstünlük taşıyan bir yolcu taşımacılığı amaçlanmalıdır.” diyor raporda. “Demir yolunun, kara yolu ile aynı koridoru paylaştığı hatlarda, demir yolu için, 2023 yılı baz alınarak, yük taşımacılığında yüzde 20 gibi bir payın hedeflenmesi kabul edilmelidir.” diyor.

Yine, raporda, “Yüksek hızlı demir yolunun etkinlik koşulları ve TEN-T ölçütlerine göre, çalışmada geliştirilen -bu rapor için etüt çalışmasında geliştirilen- 7 taşıma koridorundan 2’sinde ve özellikle İstanbul'dan başlayarak Ankara-Sivas-Malatya doğrultusunda uzanan ve Malatya'da, Kars'a ve Van'a doğru çatallanan birinci eksen için uygun olacaktır.” deniyor İTÜ raporunda.

“Marmaray itici güç sağlayacak bir yatırımdır.” Yine, raporda tespit bu. Maalesef, çok ilginçtir, Marmaray geçişi 2 hatta kalmıştır. Yani, tüpün, tünelin dışında 3 hat var iken Marmaray’a girdiğiniz zaman 2 hat olacak. Peki nasıl olacak? 3 hat hasıl 2 hatta düşecek? Şöyle: Yani, yük treni gelince -uluslararası ya da ulusal taşımacılık yapan yük treni- Marmaray’a girmeyecek gündüz. Ne yapacak? Tünelin girişinde bekleyecek gece yarısına kadar, gece yarısından sonra banliyö ve yolcu trenlerini duracak, ondan sonra da yük treni geçecek. Bakar mısınız, 160 tane üniversitemiz var, bilim insanlarımız var, uzmanlarımız var tüpün içinde 3 tane hattı unutmuşlar.

Değerli milletvekilleri, Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda belirtildiği gibi, "Yük taşımalarının demir yolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır". Ülkemizin coğrafi yapısının bir gereği olması dışında, özellikle ihracatın geliştirilmesi ve rekabet edilebilir dünya fiyatlarına ulaşmak bakımından, ulaştırma maliyetlerinde sağlayacağı avantajlar açısından doğru olan bu stratejinin fiilî bir hedef olarak benimsenmesi herkesin katılacağı ve onaylayacağı bir iktisadi yaklaşımdır. Ancak, hem yük hem de yolcu taşımacılığında ana hat işletmeciliği ve özellikle inşasının, teşebbüslerin bireysel, mikro kararları yerine, gerçekten dışsal iktisadi yararların sağlandığı ve hizmette adaletin ve rekabetin yaşama geçirileceği bütüncül, makro kararlara bırakılması politikasının stratejik önemi, AKP versiyonunda yeni bir kamu girişimi ve planlama düşmanlığı yaklaşımı ile ele alınmaktadır.

Diğer bir deyişle, aynı ön yargının bu kanun tasarısında da hüküm sürdüğü görülmektedir. Bu ön yargıya göre, kamunun nedeni olduğu her sorunun çözümü özel girişimdir ama özel girişimler bu sorunları çözerken para harcamamalı, sermaye koymamalıdır. Özü budur kanunun. Özel sektörle ortaklıklar, kamu-özel iş birliği modelleri altında devletin özel sektör proje ve girişimlerini finanse ettiği 1980 öncesi denenmiş karma ekonomi modeli, yeniden, AKP aracılığı ile önemli miktarda yatırım gerektiren sektörlerde kamu kaynaklı bir özel sektör finansman yöntemi hâline getirilmektedir. Bu kanun da bunu başarmaya çalışmaktadır.

Bu anlayış nedeniyledir ki söz konusu tasarı da, ana hat yapımı için altyapı yatırımlarını doğrudan devletin üstlendiği, işletmecilik faaliyetleri için de orta kısmına bu tür finansman modelinin oturtulduğu ve bütçeden karşılanacak önemli tutardaki teşviklerin yer aldığı bir özel ulaşım projesi olarak önümüzde bulunmaktadır.

Değerli milletvekilleri, bu kanun kapsamında TCDD, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’ye tabi bir kamu iktisadi kuruluşu kimliği taşıyan bir altyapı işletmecisi olarak yapılandırılırken yine 233 sayılı KHK'ya tabi TCDD'nin bağlı ortaklığı TCDD Taşımacılık AŞ kurulmaktadır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Tasarı ile ilgili değerlendirmelerini içeren, “Düzenleyici Etki Analizi (DEA) Raporu” adlı rapor komisyon üyelerine dağıtılmamıştır maalesef. Ne zaman gelmiştir bu? Komisyon toplantısı sırasında gelmiştir maalesef.

Değerli milletvekilleri, Hükûmetin getirdiği bu kanunla ilgili olarak şu ana kadar açıkladığımız nedenlerden dolayı, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’na genel ve maddeler bazında muhalif olduğumuzu yüce Meclisin önünde ifade etmiş bulunuyorum, saygılarımı sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Eyidoğan.

Tasarı üzerinde şahıslar adına, Kocaeli Milletvekili Sayın Haydar Akar.

Sayın Akar, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını konuşacağız.

Bugün, her zaman yaptığınız gibi, yine, ulusal bir kurumumuzu özelleştirmek için Meclise kanun getirdiniz; bu kanun üzerinde Cumhuriyet Halk Partisi adına ve kişisel fikirlerimi açıklamak üzere buradayım.

Şimdi, “Devlet Demiryolları” deyince, 3 ana başlık altında toplamamız gerekiyor. Bunlardan bir tanesi, Cumhuriyet Dönemi öncesi ve Cumhuriyet Dönemi’nin 1950 yılına kadar olan zamanı ve daha sonra da 1950’den sonraki zaman olarak adlandırabiliriz.

Şimdi, bu dönemlere baktığımızda, cumhuriyet öncesi döneme baktığımızda, bir kısmı yabancılar tarafından, bir kısmı Osmanlılar tarafından yapılan demir yollarına şahit oluyoruz. Tabii, daha sonra, cumhuriyetle Misakımillî sınırları çizildikten sonra da bir kısmı Osmanlılar tarafından yapılan ve Türkiye Cumhuriyeti’ne ait demir yolları, diğer kısmı da yabancılar tarafından işletilen demir yolları, olmak üzere ikiye ayrılıyor.

Şimdi, Sayın Başbakan her konuşmasında çıkıp şöyle diyor: “Siz bu ülkeye bir çivi mi çaktınız? Bu ülke için ne yaptınız?” Ben, demir yollarından bahsederken sadece demir yolları için neler yaptığımızı kısaca özetlemek istiyorum:

Yaklaşık 2.400 kilometre olan yabancıların Türkiye’de işletmiş oldukları demir yollarını satın aldık. Ne zaman satın aldık? İşte, 1923’ten 1934’e kadar bu 2.400 kilometrelik demir yollarını yabancılardan devraldık, bunları tekrar satın aldık ve millîleştirdik. Bu da yetmezmiş gibi 3.200 kilometrede bu Cumhuriyet Dönemi’nde yani 1923 ve 1950 yılları arasında yeni yol yapıldı.

Şimdi, bunlar, evet, Cumhuriyet Halk Partisinin, ki sizin atalarınızın, dedelerinizin de dâhil olduğu Cumhuriyet Halk Partisinin; ki o dönemde Osmanlının borcunu ödeyen Cumhuriyet Halk Partisinin; ki o dönemde yine yoksulluktan, savaştan çıkmış, Kurtuluş Savaşı’ndan çıkmış Cumhuriyet Halk Partisinin yine o dönemde 1 lira dış borç almadan yapmış olduğu yatırımlar.

Gülüyorsun oradan. Bunları iyi dinlemeni istiyorum.

ÜNAL KACIR (İstanbul) – Neye gülüyorum, biliyor musun?

HAYDAR AKAR (Devamla) - Bunlara ne yapmamız lazım; hepimizin sahip çıkması lazım. Bunları ne yapmamız lazım; anlatırken gururla anlatmamız lazım. Ama ülkenin Başbakanı çıkıyor diyor ki: “Siz ne yaptınız? Bu ülkeye bir çivi mi çaktınız? O çiviyi biz çakıyoruz.”

Konuşmam inşallah yetişir, konuşmamın sonunda da sizin çivilerinizi anlatacağım ben; bu ülkenin topraklarına, insanların beyinlerine nasıl bir çivi çaktığınızı söylemeye çalışacağım.

Tabii, o dönemde Fransızlar, Almanlar ve İngilizlere verilen imtiyazlar vardı. Öyle imtiyazlardı ki, demir yolu yapıyorlardı, demir yolunun sağında ve solunda 20 kilometrelik alanlardaki madenleri de kullanma imtiyazına sahip oluyorlardı. Öyle yerlere yapıyorlardı ki, tamamen ham maddeye yönelik yapıyorlardı, İngilizlerin, Almanların, Fransızların talip oldukları veya ihtiyaç duydukları ham maddelerini kendi ülkelerine sevk etmek için yapıyorlardı. Bu, o dönemde yapıldı.

1923’le 1950 arasında da yaklaşık 3.200 kilometre yol yapıldığını zaten söyledik. Bu dönemde dediğim gibi, Osmanlının borcunu ödedik. Bu dönemde, 1 lira dış borç alınmadı bu Devlet Demiryollarını yapabilmek için, kendi imkânlarımızla yaptık ve yabancılara ait limanlarla birlikte demir yollarını devletleştirdik.

Şimdi, bunlardan birkaç tane örnek vermek istiyorum: 1924’te Devlet Demiryolları kuruldu bu ülkede, 1925’te Eskişehir demir yolu malzemesi fabrikası üretime geçti. Yani kendi demir yolumuzu yapabilmemiz için ihtiyaç duyulan… Neydi bunlar? Travers ve bunun gibi malzemeleri üretecek fabrikalar kuruldu. 1928 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi yabancılardan satın alındı. 1928 yılında Haydarpaşa-Eskişehir-Konya yolu ve Yenice-Mersin yolları yapıldı. 1929 yılında Mersin-Adana, 1924 yılında Anadolu-Bağdat, Mersin-Tarsus yolları açıldı. 1929 yılında Haydarpaşa Limanı yabancılardan satın alındı.

AHMET YENİ (Samsun) – Haydar Bey, bugüne gel.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Geliyorum. Siz hep altmış yıl önceden bahsediyorsunuz ya, ben de şimdi sizin Başbakanınız gibi yapıyorum, altmış yıl önceden bahsediyorum.

1929 yılında Kütahya-Emirler, Fevzipaşa-Gölbaşı demir yolları açıldı. 1930’da Ankara-Sivas açıldı. Sivas’a on günde gidilebiliyordu, bir günde gidilmeye başlandı. Şimdi, anlatıyorsunuz ya “Hızlı trenle iki saatte gideceğiz.” diye, onu da çok doğru buluyorum, yapılması gereken bir iş olarak da yorumluyorum. 1930 yılında Kayseri-Şarkışla yapıldı. 1931 yılında Bursa-Mudanya yabancılardan satın alındı, Gölbaşı-Malatya yapıldı. 1932’de Samsun-Sivas yapıldı, 1932’de Kütahya-Balıkesir yapıldı. 1933’te… Devam ediyorum, 1938’e kadar yollar yapıldı, tam 3.200 kilometre yol yapıldı, 1 lira dış borç alınmadı. Osmanlının borcu ödendi, bunu özellikle söylüyorum, bu yatırımlar devlet imkânlarıyla yapıldı.

Peki, şimdi günümüze geliyorum. Ahmet Bey, özellikle günümüze geliyorum. Şimdi günümüze bir bakalım arkadaşlar, günümüzde neler yapılmış.

Tam on yıldır, 2002’den bu yana, 2003’ten bu yana iktidarsınız, 888 kilometre yüksek hızlı tren yolu yapılmış. Angaje olduğunuz tek şey Devlet Demiryollarının yüksek hızlı treni.

Şimdi onun hikâyesini daha önce size anlattım, yine anlatayım isterseniz. 2000’li yıllarda, 1999’ların sonunda 2000’lerin başında Oktay Vural’ın projelendirdiği, Faik Öztrak Hazine Müsteşarı olduğunda İspanyollardan alınan krediyle başlamış, 2003 yılında sizin Hükûmetinize nasip olmuş temel atmak, 2005’te bitmesi gereken projeyi 2009 yılında bitirmişsiniz.

Doğru, hızlı tren ihtiyaç mı, ihtiyaç; ama sizin öyle anlatılacak gibi bir başarı öykünüz yok. Koskoca Demiryollarını sadece hızlı trene endekslemişsiniz ve hızlı tren sonucunda da bugün Eskişehir hattını gerçekleştirmişsiniz. Konya’ya hızlı trenimiz gidiyor, Sivas’a gidiyor. Bunları takdirle karşılıyoruz. Türkiye'nin keşke her tarafına -biraz evvel BDP’li arkadaşım da konuştu- hızlı tren gitse. Ama Devlet Demiryolları sadece hızlı trenden ibaret değil arkadaşlar.

Bakın, 2003’ten bu yana demişsiniz ki: “10 bin kilometre hızlı tren hattı yapacağız, bunun için gerekli maliyet 367 milyar lira.” Tamam, burada da bir şey yok, parayı bulursunuz ve hızlı treni yaparsınız, Türkiye'yi o kadar daha borçlandırırsınız. Bunu da becerememişsiniz, borçlandırmayı da becerememişsiniz, o parayı da bulamamışsınız. Ayırdığınız kaynaklar belli; 2003 yılında 192 milyar TL.

Sonunda şunu söylüyorum, bu projenin gerçekleşmesi için yıllık 30 milyar TL bir yatırıma ihtiyaç var. Peki, kaç liralık kaynak ayırıyorsunuz? Tüm Demiryollarına, Ulaştırma Bakanlığına 11 milyar lira kaynak ayırıyorsunuz, ayırdığınız kaynağın da on yıllık Hükûmetiniz döneminde kullanılma oranı yüzde 52, yani gerçekleşme oranı, yatırımın gerçekleşme oranı yüze 52.

Ee, peki, bu kaynakla ne yapmışsınız? 888 kilometre hızlı tren hattını yapmışsınız. Tamam, iktidarınız döneminde düşük olan yolcu sayısı arttı, artmaya başladı hızlı trenler devreye girdikçe yolcu sayısı artmaya başladı.

Peki, Devlet Demiryolları sadece yolcu taşımakla mı mükellef? Hayır. Devlet Demiryollarının kullanılması gereken asıl amacı yük taşımaktır. Yük taşımak için de ne gerekiyor? Türkiye’nin her tarafını demir ağlarla örmek gerekiyor yani Cumhuriyet Dönemi’ndeki eksikleri zamanınızda tamamlamanız gerekiyordu. Tamamlayabildiniz mi? Koca bir “hayır”. İstatistiklere ve tüm verilere baktığınızda yük taşımacılığının artmadığını görüyorsunuz. Şimdi, bunu aldatmaca olarak da, biraz sonra Bakanım burada çıkıp kilogram olarak arttığını söyleyebilir ama yüzdesel olarak yük taşımacılığı artmamıştır. Ne kadardır biliyor musunuz yük taşımacılığı? Hemen söyleyeyim.

AHMET YENİ (Samsun) – Hızlı trene bindin mi, hızlı trene?

HAYDAR AKAR (Devamla) – Ben trenlerde büyüdüm, sen merak etme.

Evet, 2010 itibarıyla söylüyorum: Deniz yollarında yük taşımacılığı 5,1; 1980’de 16,1; siz iktidarı devraldığınızda 7,1’di. Deniz yollarını getirdiğiniz nokta bu. Demir yollarında yük taşımacılığında 10,6’ydı 1980’de. Hani, hep böyle öteliyorsunuz, kötülüyorsunuz ya, o dönemlerden bahsediyorum. 2000’li yıllarda 5,3; 2010’lu yıllarda yine 5,3; bir gram artmamış. Kara yolunda, yüzde 73’le başlamış 1980’de, 2010’da yüzde 89’a çıkmış. Niye çıkmış 2010’da yüzde 89’a? Çünkü, emperyalist sermaye bastırıyor, “Daha çok kamyon, daha çok satış.” diyor ve Türkiye’yi aslında demir ağlarla örmeniz gerekirken -tabii onlar da yapılması gerekiyor ama- kara yollarına daha önem vererek, bir strateji olarak, böylece kara yolu yük taşımacılığını teşvik etmiştiniz.

Şimdi, diyebilirsiniz ki “Biz duble yollar yaptık, Türkiye de ölümler, trafik kazaları azaldı.” Bakın istatistiklere, ölümler ve trafik kazalarının daha çok arttığını göreceksiniz.

Biz bunlara karşı değiliz Sayın Bakan, biz bunlara karşı değiliz ama bunları ballandıra ballandıra anlatmaktan öte geçmişe de sahip çıkarak, doğrulara “doğru” diyerek, Türk halkının daha iyi hizmetleri almasını sağlamakta yarar var diyorum.

Saygılar, sevgiler sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Akar.

Şimdi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Binali Yıldırım… (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan, yüce Meclisin değerli üyeleri, değerli milletvekilleri; bugün, Genel Kurulumuzda demir yollarıyla ilgili çok önemli bir kanun tasarısını görüşüyoruz.

Bu kanun tasarısı demir yolu ulaşımının serbestleşmesiyle ilgilidir. Yani yüz elli yedi yıllık geçmiş tarihi bulunan, Osmanlı’ya hizmet etmiş, cumhuriyetimizin kurulması öncesinde Kurtuluş Savaşı’mızın en önemli altyapısını, lojistiğini temin etmiş ve cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte, Büyük Atatürk’ün “Demir yolları ümran ve refah tevlit eder.” dediği gibi, Türkiye'nin o zor yıllarda kalkınmasına, gelişmesine fedakârca hizmet etmiş, bir buçuk asırlık kuruluşumuzdan bahsediyoruz.

Demir yolları Türkiye’de sadece bir taşıma altyapısı sektörü değildir, demir yolları aynı zamanda bu ülkenin kültürüdür, bu ülkenin folklorudur, bu ülkenin bağımsızlığının da timsalidir. Osmanlıda 14 bin kilometrenin üzerinde demir yolumuz vardı, Osmanlı topraklarında. Misakımillî sınırlarımıza çekildiğimizde, bir de baktık elimizde 4.136 kilometre yol kalmış. Evet, savaştan çıkmış, insan kaynağını, parasal kaynaklarını tüketmiş genç Türkiye Cumhuriyeti. Büyük Atatürk, kalkınmanın, refahın demir yollarıyla ancak mümkün olacağını ve demir yollarının bu ülkenin kalkınmasında en büyük lokomotif olacağını beyan ederek demir yolu seferberliğini başlatmış, vefatına kadar devam etmiş, hatta ondan sonra da devam etmiş, 1946 yılına kadar, başlanan projelerin birçoğu tamamlanmış. Bu süre içerisinde yapılan toplam yol miktarı 3.764 kilometreye ulaşmış yani 4.136 kilometre üzerine yirmi yılda, yirmi beş yılda 3.764 kilometre demir yolu yapılmış.

1950’de demir yolu sektöründe bir makas değişikliğini görüyoruz. Buradaki değişiklik: Dünyada otomotiv rüzgârları esiyor, otomotiv sektörü kasırga gibi bütün dünyayı kasıp kavuruyor ve dolayısıyla, kara yolu taşımacılığı ön plana çıkıyor. Bu arada da demir yolları unutuluyor, resmen unutuluyor.

Otomotiv sektörü, 1950’de sadece Türkiye’de değil, dünyada da var ama dünyanın gelişmiş ülkeleri bir yandan kara yolu altyapısına yatırım yaparken bir yandan da dengeyi sağlamak için demir yollarına da yatırıma devam ediyor. Bizdeki fark şudur: Cumhuriyetin kuruluşundan 1950’ye kadar, 1946’ya kadar devam eden seferberlik, 1950’den sonra devam ettirilememiştir; olayın özü, gerçeği budur. Bunu nereden anlıyoruz? 1950 yılı ile 2000 yılı arasındaki toplam yapılan yol miktarı 975 kilometredir.

MUSA ÇAM (İzmir) - 1950 ila 2012?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – 1950 ile 2002 arasında yapılan.

Şimdi, bunları eğer karşılaştırırsak; 1923-1950 her yıl için 134 kilometre yol yapılmış, 1950 ile 2002 arasında da her yıl için yapılan yol miktarı 18 kilometre. İşte, yapılan, aradaki farkı söyleyeceğim. Yani, burada bir ihmal var, burada bir unutulmuşluk var, burada demir yollarının kaderine terk edilmişliği var.

MUSA ÇAM (İzmir) – İhmal mi, tercih mi?

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Bilinçli, Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Şimdi, efendim, tabii, yani “Geçmişi -hani- kötülüyorsunuz, geçmişi eleştiriyorsunuz.” dediniz de, onun için söylüyorum, ben o tarafına girmiyorum, bilinçli tercih midir. Ama, her zaman suizan değil de hüsnüzan üzeri olmak lazım, ama ben sonucu söylüyorum. Sonuç şu: Demir yolları gerilemiş, gerilemeye devam etmiş, kan kaybetmiş, ülkenin yükünü taşıması gereken demir yolu, daha doğrusu taşıyan demir yollarımız ülke bu tarihî kuruluşun yükünü taşır hâle gelmiş, işin özü budur. Bu sonuçtur, bunu hepimiz biliyoruz, görüyoruz.

Peki, böyle devam etmesi mi lazım? Şüphesiz, böyle devam etmemeli. Çünkü, demir yolları hem ekonomik hem çevreci hem de birçok yönden daha fazla yükü bir seferinde taşımaya müsait, en emniyetli taşıma yolu; denizcilikten sonra, deniz taşımasından sonra. Dolayısıyla, demir yollarını geliştirmek lazım. Bu salonda bulunan veya Türkiye'nin neresinde yaşarsa yaşasın hiçbir Türk vatandaşının “Demir yollarına niye yatırım yapıyorsunuz?” dediğini ben görmedim, görmemiz de mümkün değil. Bunun aksini söylemek akla ziyandır.

Biz, geçen sene bir istatistik yaptırdık, hızlı trenlerle ilgili. Dedik ki vatandaşa: “Bunun hakkında ne düşünüyorsunuz?” Birçok şey söylendi, memnuniyet oranları, hızlı trenin ülkemizin prestijini, dış ülkelere karşı pozisyonunu güçlendirdiğini falan söylediler ama bana çok ilginç gelen bir sonuç var. Vatandaş diyor ki: “Bedeli ne olursa olsun, Türkiye'nin her tarafına demir yolu ve hızlı demir yolu yapılması lazım.” Bu, çok önemli bir şey. Bu tespit, vatandaşın tespitidir ve yüzde 76 oranındadır. Bu, bizim için çok gurur verici bir şey, insanımız demir yolu istiyor.

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Biz de bunu söylüyorduk öğrenciyken ama “komünist” dediler Sayın Bakan.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – O zaman siz de komünisttiniz ama ya. Sonradan AKP’ye girmediniz ama komünisttiniz yani.

ÜNAL KACIR (İstanbul) – Sadece o değil, yanında başka şeyler de söylemiştiniz ama.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Şimdi, efendim, tabii…

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Komünistler hiç böyle bir şey söylemedi, yapmayın ya.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – O zaman siz harbî komünisttiniz ama.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Müsaade edin de şunu toparlayayım. Siz muhabbetinizi her zaman yaparsınız, benim o kadar sürem yok.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Sayın Bakanım, nutuk kısımlarını kısaltalım da kanunu bitirelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Hemen kısaltalım. Nutuk değil de bir hatırlatma yaptım, kanuna geliyorum.

Efendim, kanun şöyle: Demiryolları, şu anda tekel hakkı olan, yüzde 100’ü devlete ait, hazineye ait bir kuruluş. Getirilen bu kanunla ne yapıyoruz? Demiryollarını altyapı ve üstyapı olarak ikiye ayırıyoruz. Altyapı, TCDD yani bugünkü adıyla devam ediyor. Üstyapı için AŞ statüsünde yine bir KİT olarak “TCDD Taşımacılık AŞ” diye bir şirket kuruluyor. Bunun da statüsü yine KİT. Bu yeni kurulan şirketin görevi sadece taşımacılık yapmak, yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı. İstasyon yapmak, yolları tamir etmek, sinyalizasyona bakmak, hastane işletmek, postane işletmek, eğitim tesisleri kurmak, bunlar olmayacak, sadece taşımacılık yapacak.

TCDD olarak mevcut kurum, sinyal işini Türkiye’nin her tarafında tekel olarak yapacak. Emniyetle ilgili bir konu olduğu için burayı hiçbir yere açmıyoruz, tekel hakkı devam ediyor ve devletin kontrolünde. Bir de altyapının her zaman kullanılır hâlde tutulmasını sağlayacak. Bunun yanı sıra, TCDD Taşımacılık yanında kurulacak yeterli şartlara sahip şirketler de mevcut demir yolu hatlarında taşımacılık yapabilecek yani burada bir serbestleştirme geliyor. Bu nasıl olacak? Bunun esas ve usulleri var, bununla ilgili hususları da Ulaştırma Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü belirleyecek. Hatları kullanırken, hatlarda taşımacılık yaparken belirlenen belirli bir tarife üzerinden para ödeyecekler kilometre başına. Bunlar da Demiryollarına, TCDD’ye gidecek, onlar da yol bakım, yol yapımları için kaynak oluşturacak, işin; özü bu.

Peki, bunu yaparken TCDD, bugün birçok yerde yaptığı işlerde zarar ediyor, bu hizmetler kaldırılacak mı? Soru bu olabilir. Bu kaldırılmayacak, bununla ilgili kamu hizmeti yükümlülüğü getiriliyor ve bu işi yapanlardan geliri maliyetinden düşük olanlar, aradaki farkı yine Ulaştırma Bakanlığının bütçesine konan kaynaktan alacaklar. Dolayısıyla, kamu hizmeti, maliyeti ne olursa olsun, yapılmaya devam edecek. Esas itibarıyla getirilen budur.

Bir ilave şey de: Birisi, demir yolu yapmak istiyor; mesela, diyelim ki Güllük’le Çine arasında demir yolu yapmak istiyor, oradan maden taşıyacak Güllük Limanı’na, orada demir yolunu yapabilecek. Bu demir yolunu yapacak ama onun sinyal işini vesairesini yine TCDD yapacak, ulusal sisteme dâhil olacak. Altyapı işletmeciliği yapmak istiyorsa, kendi yapıyorsa taşımacılık, başkalarına da açmak zorunda yani sadece devletin hatları açılmıyor, özel sektör olarak yapılan hatlar da aynı şekilde açılmak durumunda. Ana hatlarıyla, getirilen şey budur.

Personelin statüsünde hiçbir değişiklik yok, hiçbir hak kaybı söz konusu değil. Branşlarına göre, bir kısmı TCDD’de kalacak, bir kısmı da bugün yaptıkları taşımacılığı yeni şirkette yapmaya devam edecekler. Ayrıca, emekliliğine belirli bir süre kalan personele de istemeleri hâlinde, emekliye ayrılırsa, gönüllülük bazında, tamamen isteğe bağlı, yüzde 15 ile yüzde 40 arasında –yıllarına göre- emekli ikramiyesinde ilave bir ödeme yapılacak. Bunların yerine de yeni, daha genç arkadaşlar alınıp istihdam edilecek, sektöre insan kaynağı hazırlanmış olacak.

Bu kanunun hazırlanmasında, hakikaten çok uzun bir mesai harcandı. Onlarca uzman, paydaşlar, Demiryolları Genel Müdürlüğünden arkadaşlarımız, Bakanlığımızdan arkadaşlarımız, çok titiz bir çalışma yaptılar, başka ülke örneklerini tek tek incelediler, başarılı örnekleri, başarısız örnekleri, bunlardan çıkarılan dersleri, hepsini gözden geçirilerek bugün Komisyonumuza geldi. Komisyonumuzda da, alt komisyonda da bu konu epeyce konuşuldu. Orada katkılar da oldu, eleştiriler de oldu. Orada da gerekli bilgilendirmeler yapıldı ve bugün sizlerin huzuruna, Genel Kurula geldi, sizin onayınıza hazır hâle geldi.

Her safhada, özellikle Komisyon çalışmalarında katkı koyan, eleştiri yapan tüm Komisyon üyelerine, Değerli Başkanımıza ben huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Ayrıca, Genel Kurulda yapacağınız her türlü öneri ve eleştirileri, bütün detaylarıyla, samimiyetle cevaplandıracağımızı da ifade ediyorum.

Bu ne sağlayacak? Bu kanun, özetle, demir yollarının daha etkin kullanılmasını sağlayacak. Mevcut hattı daha etkin kullanacağız, bir kere bunu bilelim. Bu ne demektir? Taşıma maliyetlerimiz daha aşağı düşecek, rekabet gücümüz artacak, kalkınan, ticareti büyüyen ülkenin rekabetinde maliyeti oluşturan kalemlerde en azından ulaşım maliyeti bir ölçüde aşağı çekilmiş olacak.

Burada şunlar söylendi: “Yani, demir yollarında bir şey değişmedi son on yılda.” Doğrusu, bunu, siyaseten söylenmiş olduğunu kabul ediyorum. Demir yollarında neyin değiştiğini; Ankara’dan Eskişehir’e, Ankara’dan Konya’ya, Eskişehir’den Konya’ya giden vatandaşlarımız görüyor, şükranlarını ve takdirlerini iletiyorlar, tenkitlerini de iletiyorlar. 7.300 kilometre el atılmayan yüz yıllık yollar dâhil yol yenilendi. Şu anda muazzam bir elektrifikasyon projesi devam ediyor. Aynı zamanda, sinyalizasyon işlerine çok hız verdik. Son on yılda sadece demir yolu yenilemiyoruz, yeni demir yolu yapmıyoruz, aynı zamanda Türkiye’de yerli demir yolu sanayisini kuruyoruz. Türkiye, artık, daha iki gün önce Ankara’da metro araçlarını yapacak bir fabrikanın temelini attı.

Hızlı tren rayı yapıyoruz, normal tren rayı yapıyoruz, makaslar yapıyoruz, bağlama elemanlarını yapıyoruz, traversleri yapıyoruz, tren setleri yapıyoruz. Bulgaristan’a ihraç ettik, Tayland’a ihraç ettik, Almanya’ya ihraç ettik. Amerikalılarla en son model lokomotif imalatlarını yapıyoruz; Avrupa’da en iyi ürün seçildi bu sene.

Demiryolları, bu şekilde, eldeki imkânlarla çalışmaya devam ediyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bu yasa çıkarsa desteklerinizle, eminim ki Demiryolları bundan sonra ülkemizin, milletimizin yüzünü güldürmeye devam edecek, diğer paydaşlarıyla çok daha etkin hizmet yapma imkânı bulacak diyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÖZGÜR ÖZEL (Manisa) – Sayın Bakanım, bir dakikanız daha var. Türk Hava Yollarındaki şu çocuklar için bir şey söyleyin. O kadar ocak söndü.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Demiryollarını bugün konuşalım da onu da…

ÖZGÜR ÖZEL (Manisa) – Elli saniyeniz var. Onlara bir umut verin, güzel bir şey yapın. 500 tane ocak söndü.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Tasarı üzerinde şahısları adına son konuşmacı Sayın Hasan Hami Yıldırım, Burdur Milletvekili.

Sayın Yıldırım, buyurun.(AK PARTİ sıralarından alkışlar)

H. HAMİ YILDIRIM (Burdur) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı hakkında şahsım adına söz almış bulunuyorum. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Demiryollarına dair bir yasayı görüşüyoruz madem, öncelikle, bugüne kadar ülke demir yollarına emek veren, tekeri döndürmek için, treni yürütmek için çaba gösteren bu ülkenin demir yolcularına teşekkür ediyorum. Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarını modern anlamda örgütleyen, yabancıların tekelinde bulunan demir yolculuk mesleğini bir demir yolcu kuşak yetiştirerek bizim insanımıza öğreten, demir yolcuların “baba” olarak gördüğü ilk Demiryolları Genel Müdürü, sonrasında Nafia Vekili olan, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Paris sefirimiz rahmetli Behiç Erkin’i ve arkadaşlarını rahmetle, minnetle anıyorum. Aynı şekilde, açılan her karış tünel için, döşenen her karış ray için inanılmaz heyecan duyan, cumhuriyetin ilk yıllarındaki demir yolcu kuşağı Behiç Bey'in talebelerini de rahmetle anıyorum.

Şuna inanıyorum ki bugünün yüksek hızlı tren hatlarını döşeyen, 2023 yılına kadar mevcut hattımızın 1 katı daha yol yapmayı kesin hedef hâline getiren bugünün demir yolcuları da bundan doksan yıl sonra, yüz yıl sonra yine Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında rahmetle, minnetle anılacaklardır. Bugünün demir yolcularını canıgönülden selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; demir yolu meselesi bizim milletimiz için, bizim ülkemiz için başka ülkelerden farklı olarak bir kader meselesidir. Çünkü, Türk milletinin modernleşme hareketinin en etkin, en insani, en fazla sosyal sorumluluğu içinde barındıran projesi, demir yolu hamlesidir. Bugünden bakınca, mesele, o kadar çok kolay anlaşılmayabilir. Bakınız, bu ülkede ilk defa sıcak su şebekesiyle, ilk defa somun ekmeğiyle, eczaneyle, ilaçla, doktorla, kitapla, sinemayla, tiyatroyla, çevre düzenlemesiyle demir yolları sayesinde tanışan yüzlerce kasabamız var. Sağlık trenlerini, kütüphane trenlerini, sinema trenlerini bizden önceki kuşaklar iyi bilir.

Demir yolu geçen her şehir, tren istasyonu etrafında gelişmiş, şehrin en işlek caddesi, nabzının attığı cadde istasyon caddeleri olmuştur.

Bu coğrafyada özellikle cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yapılan her karış demir yolu insanımızın eli, ayağı, gözü, kulağı olmuştur. Askere giden her vatan evladına “sülüs” adı altında ücretsiz tren seyahat belgesi verilmiş, her türlü nüfus hareketi demir yoluyla olmuş, ülke modernleşme sürecinde olduğu gibi şehirleşme sürecini de büyük ölçüde demir yolları sayesinde yaşamıştır. Tren bir ulaşım aracı olmaktan öte, neredeyse aileden birisi hâline gelmiştir.

Demir yollarının bu hayati fonksiyonu maalesef 1940’lardan itibaren zayıflamış, demir yolu yatırımları yapılmaz, yapılamaz hâle gelmiş ve ülkemizin yüz akı olan bu müessese maalesef kendi hâline terk edilmiştir. Ne zamana kadar? AK PARTİ Hükûmeti işbaşına gelene kadar. İşte bugün yüksek hızlı tren hatlarımız var. Bugün pek çok demir yolu sanayisi ürünlerinde dünyanın ilk 10’undayız. Ankara-Konya arasında yüksek hızlı trenlerin dolmuş gibi çalışacağı kimsenin aklına gelmezdi. Şu anda ben bu konuşmayı yaparken devam eden yüzlerce kilometrelik yüksek hızlı demir yolu inşaatlarını yapmaya kimse cesaret edemezdi. Bu iş ufuk işidir, istikrar işidir, hizmet işidir.

Bakınız, bugün yapılan anketlerde insanımızın büyük çoğunluğu maliyeti ne olursa olsun yüksek hızlı tren hatlarının devam etmesini istiyor.

Başka ülkelerde yüksek hızlı trene binenler, bizim ülkemizdeki hızlı treni daha konforlu, daha kaliteli buluyorlar. Bunlara, bu tür beyanlara da yakın zamanda bütün Türkiye şahit oldu. Bu övünç, milletimizin övüncü olduğu kadar, onun bağrından çıkan Türkiye Büyük Millet Meclisinin de övüncüdür.

Bugün bir yasa görüşüyoruz. Diyoruz ki: Nasıl kara yollarında devlet altyapıyı yapıyorsa, hava yollarında havaalanlarını yapıyorsa, demir yollarında da altyapıyı devlet yapmaya devam etsin. İşletmeciliği hem devlet yapsın hem yeterliliği olan özel sektör yapsın. Hizmette devletle özel sektör el ele versin, demir yolları gelişmiş ülkelerde olduğu gibi daha fazla yolcu taşısın, daha fazla yük taşısın, daha fazla insanımıza hizmet etsin. Yasanın getirdiği budur arkadaşlar. Buna “özelleştirme” diyenler var. Yanılıyorlar, bu bir özelleştirme değildir.

TCDD, yasayla, işini daha iyi yapmak için altyapı ve işletmecilik olarak iki kamu kurumu, altını çiziyorum, iki kamu kurumu şeklinde yoluna devam edecek. Sadece, özel sektörün demir yolu işletmeciliği yapabilmesinin önündeki engeller kaldırılıyor, yeterliliği olan özel sektör kuruluşlarının da tren işletmeciliği yapabilmesinin önü açılıyor. Trafiği devlet düzenliyor, sertifikayı yine devlet veriyor. Hiçbir demiryolcu, hiçbir demir yolu mensubu, haklarından hiçbir şey kaybetmediği gibi demir yolu ailesine yeni katılanlar da aynı haklara sahip olacaklar. Altyapıdan sorumlu TCDD ile işletmecilikten sorumlu TCDD Taşımacılık AŞ kamu kurumu olarak yatırımları ve işletmeciliği yapmaya devam edecek. Bağlı ortaklıkların statüsünde herhangi bir değişiklik yapılmıyor, demiryolcuların statü kaybı olmuyor, sektör geliştikçe, tersine, statü kazancı olacak.

Bu bir ulaşım demokrasisidir arkadaşlar. Kanunla, sektöre girecek yeni işletmelerle birlikte demir yollarının atıl kapasitesi de kullanılmış olacak. Günde birkaç tren geçen yerler var, atıl kalması ülkenin ve taşımacılığımızın kaybı demek.

Yasa tasarısı hazırlanırken dünyadaki ulaşım politikaları dikkate alınmıştır. Demir yolunun geliştiği Avrupa ülkelerindeki örnekler incelenmiştir. Yasa, yenilikçi demir yolları için geleceğe yolculuk konseptinin hukuki ve idari altlığını oluşturmaktadır.

Bu millete hizmet yakışır arkadaşlar. Eğer binmeyen arkadaşımız varsa, Ankara-Eskişehir arasında yahut Ankara-Konya, Eskişehir-Konya arasında bir yüksek hızlı tren yolculuğu yapsın, o yolcuların fotoğrafı Türkiye fotoğrafıdır.

Ben kanunun hayırlı, uğurlu olmasını diliyor; büyük bir ivme kazanan demir yolu hamlemizin bu kanunla daha da gelişeceğine yürekten inanıyorum.

Değerli arkadaşlarım, sözlerimi bitirirken bir hususu hatırlatmak isterim: Eskiden “Kara tren gecikir, belki hiç gelmez.” denirdi, bugün ise “Hızlı tren çabuk gelir, acele edelim.” deniyor.

Sayın Bakanımız Binali Yıldırım’ı kutluyorum, ekibini kutluyorum.

Hepinizi saygıyla, hürmetle selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yıldırım.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, İç Tüzük’ün 81 ve 91’inci maddelerine göre soru-cevap işlemi yapacağız.

Sisteme giren arkadaşlarımıza sırasıyla söz vereceğim.

Sayın Acar…

GÜRKUT ACAR (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Antalya, büyük bir limanı olmasına karşın demir yolu bağlantısı olmayan tek il konumundadır. Konuya ilişkin önergeler aylardır yanıtsız kaldı. Zaman zaman AKP’nin propagandası olarak “Hızlı tren geliyor.” deniyor ama ortada bir çivi yok. Antalya’ya hızlı tren gelecek mi? Bugüne kadar bununla ilgili ne çalışma yapıldı? Güzergâh ne olacak ve hangi aşamaya gelindi? Bu serbestleşme kapsamında hızlı treni özel sektör mü yapacak? Antalyalı hızlı trene ne zaman binecek?

Ayrıca, Antalya’nın doğusuna doğru Serik, Manavgat, Alanya, Gazipaşa’ya kadar demir yolu bağlantısı projesi var mıdır ya da böyle bir proje hazırlanacak mı? Böyle bir proje Antalya ulaşımına ciddi katkı sağlar. Bunun için bir adım atacak mısınız?

EXPO’yu demir yolsuz nasıl yapacaksınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Acar.

Sayın Doğru…

REŞAT DOĞRU (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakandan benim öğrenmek istediğim: Türk dünyasını Türkiye’ye bağlayacak olan Azerbaycan-Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattının şu anda yüzde ne kadarı bitmiş ve ne zaman tamamı bitirilecektir? Bu konuda bilgi almak istiyorum.

İkinci olarak da Amasya, Tokat, Erzincan bölgesinde, “Kelkit Vadisi” dediğimiz bu bölgedeki yollar henüz bitirilmemiştir. Bu yolun ne zaman bitirileceğini veyahut da şu anda ne kadarı bitmiştir, tamamı ne zaman bitirilecektir, bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Doğru.

Sayın Çam…

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Bakan, İzmir metrosunun keşif artışıyla ilgili yedi aydır müracaatı var. Bir aydır Başbakanlıktan takip ediyorum, birkaç bakanın bu keşif artışıyla ilgili belgede imzasının eksik olduğunu söylediler. Her pazartesi Bakanlar Kurulu toplanıyor. Toplanıyorsunuz da bu imzalar neden eksik, onu öğrenmek isterim.

İkincisi de hafta sonu Bingöl’deydim. Bingöl Yedisu ve Karlıova ilçelerini dolaştım. 5 bine yakın insanın, Yedisulunun Erzincan’da oturduğunu, ikamet ettiğini öğrendim. Yedisu’yla Erzincan arasındaki yolun ne zaman yapılacağıyla ilgili bilgi istiyoruz. Bir de Yedisu-Karlıova arasındaki yolun ihale edildiğini duyduk, sevindik. Yedisu-Erzincan arasındaki yolun yapımıyla ilgili bilgi verebilir misiniz.

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Çam.

Sayın Can…

RAMAZAN CAN (Kırıkkale) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

On yılı aşan Bakanlığınızda, Türk Hava Yolları gibi dünya markasına, 15 bin kilometre yol hedefini aşan duble yollara, tünellere, otobanlara, hızlı trenlere, metrolara, havaalanlarına imza attınız. Bakanlığı teslim aldığınız 2002’de Bakanlık bütçesi iflas etmişken bu kadar büyük kaynağı nereden buldunuz, nasıl başardınız?

Ayrıca, Ankara-Kırıkkale-Yerköy hızlı tren güzergâhı hangi aşamadadır? Bilgi verirseniz sevinirim.

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Can.

Sayın Canalioğlu…

MEHMET VOLKAN CANALİOĞLU (Trabzon) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, her ne kadar Türkiye demir yolu ulaştırmasını konuşuyorsak da Trabzon insanının bir soruya beklediği cevap var. O soru da şu: Trabzon büyükşehir oldu ve Trabzon büyükşehir olduktan sonra Trabzon’u güneye açacak olan güney çevre yolunun son durumu nedir? Onunla ilgili bir çalışma var mıdır?

Ayrıca, yine ikinci bir yol olan Kanuni tanjant yolunun ihalesinin yapıldığı söyleniyor, basında böyle yazıldı. Bununla ilgili de bilgi verebilir misiniz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Canalioğlu.

Sayın Eyidoğan…

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakanımıza daha önce yönlendirdiğimiz bir yazılı soru önergesine cevap alamamıştık, oradan birkaç soru okumak istiyorum.

Marmaray Boğaz Tüplü Geçişi işinin CR1 (Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Elektromekanik Sistemler) işi 2006 yılında ihale edilmiş, Temmuz 2010’da iptal edilmiştir. CR1 sözleşmesinin iptal edilme nedenleri nedir? CR1 sözleşmesiyle işe başlanıldığında öngörülen iş bitirme tarihi neydi? CR1 ile ilgili olarak Haziran 2007’yle Temmuz 2010 tarihleri arasında ne kadar iş yapılmıştır ve ne kadar hak ediş ödenmiştir? CR1 iptal edildikten sonra, CR3 adı altında, toplam sözleşme bedeli 1 milyar avro olarak 26 Ekim 2011 tarihinde yeniden ihale edildiği doğru mudur? CR3 adı altında yapılan sözleşme ile bugüne kadar yüklenici firma işin ne kadarlık bölümünü yapmıştır ve ne kadar hak ediş almıştır? Bu aşamadan sonra maliyetlerde fiyat farkı ödenecek midir? CR3 işinin toplam iş programı dışında yeni iş ve ek maliyet öngörülmekte midir?

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Eyidoğan.

Sayın Şandır…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Çok teşekkür ederim.

Sayın Bakan, özelleştirme veya serbestleştirme bu kanunla getirdiğiniz. Sonrasında iki husus yaşanıyor. Birçok örneklerini verebilirim.

Birincisi, çalışanların ücretleri ve sosyal hakları düşüyor. Özellikle hizmet alımları yönüyle, taşeron işçiliğinde aynı hizmeti yapan taşeron işçisiyle kadrolu işçinin arasındaki farkı biliyoruz.

İkincisi: Alınan hizmetlerin bedeli yükseliyor. Devletin hizmet üretirken kullanıcıdan aldığı ücretle, serbestleştirme veya özelleştirme sonrası sunulan hizmetten alınan bedel artıyor, yani çalışanın geliri düşüyor, vatandaşın külfeti artıyor. Bu kanunla da bu husus veya demir yollarının özelleştirilmesi, serbestleştirilmesi de böyle bir sonuç getirecek midir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Şandır.

Sayın Yılmaz…

SEYFETTİN YILMAZ (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

2011 yılının Haziran ayında İstasyon Meydanı’nda Sayın Başbakan “Müjdeler olsun, Adanalı artık hızlı trene biniyor.” dedi ve 2011 seçimleri öncesinde Adana’nın bütün “billboard”larına “Adanalı, gözün aydın, hızlı trene biniyorsunuz.” diye bildiriler asıldı fakat Adanalının ne hızlı trene bindiği var ne bineceği var. Siz, 2023 yılında, 2030 yılında getireceğiniz hızlı trenin reklamını şimdiden, yirmi yıl önceden mi yapmaya başlıyorsunuz?

İkinci sorum: Yine 2011 seçimleri öncesinde Ömer Çelik, Aladağ’a gitti, “Akören yolunu yapıyoruz. Talimat veriyorum, dozerler inecek.” dedi ama aradan üç yıl geçti, ödenek yok. İndi oraya araçlar, “Para yok.” diye… Aladağ-Akören arası Sayın Bakan. Orada, şu anda bir başladılar, aradan üç sene geçti, hâlâ duruyor. Yani bunları seçimden önce vaat olarak mı veriyorsunuz?

Bir de Adana-Karataş yolu var. On yıllık Hükûmetiniz döneminde, Adana’nın denize açılan ilçesi olan Karataş’ın yolunu on yıldır yapamadınız. Bu hızla giderse herhâlde 40 kilometrelik yolu otuz kırk yılda mı yapacaksınız? Yani bir an önce bitmesi lazım bunların Sayın Bakan.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Yılmaz.

Sayın Gümüş…

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Efendim, demir yolları Türkiye’de ucuz bir alan, cazip de değil şu andaki hâliyle. Cazip olabilmesi için çok büyük yatırımlar lazım ve yatırımcılar için cazip olabilmesi için de demir yolunda taşıma ücretlerinin yüksek olması lazım. Şimdi, siz örnek gösteriyorsunuz Eskişehir-Konya hatlarını “Tercih edilen hatlar.” diye. Fiyatlar ucuz, altyapısını devlet yapmış. Şimdi, diyorsunuz ki: “Altyapısının, böyle büyük yatırımların altına özel sektör girsin. Fiyatlar da böyle ucuz olacak.” Bu mümkün değil, bu konuda hüsrana uğrayabilirsiniz. Üçüncü boğaz köprüsüne dahi hâlâ yatırımcı bulunup bulunmadığı belli değil. Bu işin içinde hüsran olabilir. Böyle kritik bir sektörde, stratejik bir sektörde altyapı devletin işidir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Gümüş.

Sayın Oğan…

SİNAN OĞAN (Iğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Reşat Doğru Bey bir kısmını sordu, Bakü-Tiflis-Kars kısmını; ben onun Kars-Iğdır-Nahçıvan kısmını sormak istiyorum. Çünkü, biz Iğdırlılar, Türk dünyasıyla demir yolu bağlantısının bir an önce sağlanması için sabırsızlıkla bekliyoruz. Bu konuyla ilgili tarih verebilir misiniz?

İkinci olarak da Iğdır, üç ülkeyle sınır olan bir ilimiz ve maalesef Türkiye’de trafik kazalarının en çok olduğu 6’ncı ilimiz. Iğdır’da hem Iğdır-Aralık hem de Iğdır-Doğubayazıt yolları şehrin içinden geçiyor. Dolayısıyla, ileriki aşamalarda bunun şehir dışına alınması gibi bir planlama var mıdır ve aynı zamanda, en azından şehir dışına alınıncaya kadar şehir içinde başka tedbirler alınabilir mi?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Oğan.

Sayın Akar…

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Bakan, hızlı tren hatları yapılırken önünde ne varsa, ne geliyorsa yıkılıp dökülüyor. İzmit Cumhuriyet Mahallesi’nde, alanın çok dar olması nedeniyle, yapılan çalışmalar -ve o bölge de 1999 depreminde en çok zarar gören bölge, gece ve gündüz bir çalışma var orada- müthiş zarar veriyor şu anda evlere. Bununla ilgili bir tedbir alınması için mahalle halkı ve oranın muhtarı çaba sarf ediyor ama hiçbir olumlu sonuç alamadı. Siz de o konuyla ilgilenirseniz sevinirim. Gelecekte orada olabilecek tatsız olayların önüne geçmek lazım.

BAŞKAN – Sayın Akar, teşekkür ediyorum.

Sayın Acar…

GÜRKUT ACAR (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Antalya batı çevre yolu için daha önce Karayolları Genel Müdürlüğü kamulaştırma kararı vermişti. Bu kararın gereği neden yerine getirilmiyor. Antalya’nın trafik sorununun çözümüne katkı sağlayacak bu çalışma neden yapılmıyor? Çayın taşıyla çayın kuşunu vurma anlayışından ne zaman vazgeçilecek? AKP Hükûmetinin Antalya için harcayacak parası yok mudur? Bunu soruyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Acar.

Sayın Bakan, buyursunlar.

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

Sayın Acar Antalya Hızlı Tren Projesi’ni sordu, güzergâhı sordu. Antalya’ya iki güzergâh var: Bir tanesi Isparta-Burdur arasından, Afyon üzerinden gelen güzergâh;. diğeri de Antalya’dan Konya’ya çıkan ve oradan Nevşehir-Kayseri’ye giden bir güzergâh. Bunlar, 2023 hedefleri içerisinde yer alan projeler. Şu anda proje çalışmaları, güzergâh etütleri devam ediyor.

Alanya-Antalya arasında da yine 2023 hedeflerinde bir demir yolu, ağırlıklı yolcu taşımaya yönelik planlanmaktadır. Antalya çevre yolunda batı çevre yolunun yapımına başladık, biliniyor. Yalnız, kamulaştırmayla ilgili bazı sorunlarımız çıktı, bu yüzden bir yavaşlama söz konusu, bunu çözmeye çalışıyoruz.

Sayın Doğru Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’ndeki çalışmaların ne durumda olduğunu sordu. Burası, malum, üç ülkenin ortak projesi. Projenin Gürcistan tarafında, Azerbaycan tarafında ve Türkiye tarafında farklı ilerleme yüzdeleri var. Esas itibarıyla, ortalama ilerleme yüzdesi olarak yüzde 60 civarındadır. Hedefimiz, her şey yolunda giderse bu yıl sonunda hattı bitirmek, önümüzdeki senenin ilk yarısında deneme seferlerine geçmektir.

Kelkit Vadisi’nde yolların yüzde 95’ini tamamladık. Şu anda ağırlıklı olarak yaptığımız çalışma sıcak asfalt çalışmasıdır, orada da büyük oranda çalışmalarımız tamamlanmıştır.

Sayın Çam, İzmir metrosu keşif artışı, bizzat yüzde 40 keşif artışı Bakanlar Kurulu onayına tabi bildiğiniz gibi. Bu konu İzmir Büyükşehir Belediyesinden bize intikal ettiği günden beri takibimizde ve şu anda Cumhurbaşkanlığımızın onayındadır; evvelsi gün itibarıyla gitmiştir, herhâlde bugün veya yarın onaylanmış olacak.

Yedisu-Erzincan yolu, bildiğim bir yoldur. Burası güvenlik bakımından sıkıntılı bir bölge olmasına rağmen biz orada, bir 10 kilometrelik kısımda iyileştirme yaptık. Diğer kısımlarının da iyileştirmesini önümüzdeki yıllarda yapacağız, planımız dâhilindedir.

Sayın Can, Türk Hava Yolları ve demir yollarıyla ilgili projelerden bahsettiniz, teşekkür ediyoruz. Türk Hava Yollarının on yılda geldiği nokta bellidir, Avrupa’nın 3’üncü, dünyanın 7’nci en fazla dışarıya uçuş noktası olan hava yolu şirketi. Daha iki gün önce 137 uçaklık yeni bir alım anlaşması imzalandı.

Efendim, doğrusu, demir yollarında da bugüne kadar, on yıl içerisinde 25 milyar TL’lik yatırım yapıldı. Kaynaklar aynı kaynaklar, milletin vergilerinden. Ülkemizin ürettiği katma değerler faize değil, yatırıma gidiyor. Türkiye’de güven ve istikrar var. Dolayısıyla buraya verdiğimiz kaynakları şimdi daha fazla yatırıma ayırabiliyoruz.

Sayın Canalioğlu, Kanuni Bulvarı’nın ihalesini yaptık. Zor bir yol, 18 kilometre. Biliyorsunuz, çok ciddi kamulaştırmalar var ama güney çevre yolu biraz daha sonra, şu anda hemen… Kanuni Bulvarı, tek başına 500 milyon TL tutuyor. Dolayısıyla, onu öncelikli olarak yapacağız.

MEHMET VOLKAN CANALİOĞLU (Trabzon) - Karadeniz’e yakışır Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ondan sonra da orta ve uzun vadede güney çevre yolu planlarımız arasında.

Sayın Eyidoğan, Marmaray CR1 yüklenicisi, Fransız-Türk ortaklığı vecibelerini yerine getiremediği için sözleşmesi iptal edildi ve şu anda mahkemesi uluslararası tahkimde devam ediyor. FIDIC sözleşmesidir. Yani, parasal oranlar, ilerleme oranlarıyla ilgili, takdir edersiniz, şu anda elimde bilgiler yok, onu bilahare size aktaracağım. Onun yerine, tabii, tekrar ihale yapıldı. Bu sefer bir İspanyol yüklenici, Avrupa Yatırım Bankası kredisiyle yapılan bir projedir. Bunlarla ilgili detayları da size vereceğim. Buralarda fiyat artışlarıyla ilgili sözleşme tamamen FIDIC kurallarına bağlı. O çerçevede, idare kusuru olduğunda veya fiyat artışlarıyla ilgili fiyat güncellemesi yapılabilmektedir. Konu böyle.

Sayın Şandır, şimdi, bu serbestleştirme yani bizim söylediğimiz bu, özelleştirme değil ama adına ne derseniz deyin, çalışanların haklarını koruyoruz. Taşeron var mı? Var, her yerde var. Bu, Türkiye’nin gerçeği. Yalnız, demir yollarında ihtisas gerektiği için sadece güvenlik ve temizlik işlerinde böyle bir hizmet alımı söz konusu, diğer teknik konularda mutlaka kadrolu personel çalışmaktadır. Tabii, bu şekilde rekabete açılınca fiyatlarda biz gerektiği zaman sadece üst sınır koyabileceğiz, onun dışında karışmayacağız, üst sınır koyabileceğiz. Ayrıca, kamu görevi gerektiği durumda yani bir yere seferlerin devam etmesini maliyetten bağımsız olarak istediğimiz durumda aradaki farkı da sübvanse edeceğiz. Sistem, yasa buna göre kurgulanıyor.

Arz ederim.

Sayın Yılmaz, Adana hızlı treni 2023 programımızda olan bir projedir. Bu sene Mersin-Adana arası iyileştirildi biliyorsunuz ve orada sefer sayıları arttı, sefer süreleri kısaldı. Adana’dan Gaziantep istikametinde, Kahramanmaraş Narlı civarında bir Fevzipaşa Geçidi var, oraya da bu sene başlıyoruz, yapıyoruz. Orada, o hattı iyileştirmeye başlıyoruz ve ileriki yıllarda da devamını hem Adana tarafından hem Antep tarafından yapacağız, böylece bu proje gerçekleştirilecek.

Diğer yollarla ilgili isterseniz yazılı bilgi vereyim, şu anda aklımda yok, Aladağ-Akören.

Adana-Karataş yolu önemli bir yol. Orada da maalesef çok ciddi kamulaştırma sorunları yaşadık. Uzamasının sebebi budur ama bitireceğiz orayı da, eli kulağında.

Sayın Gümüş, demir yolu cazip değil... Tam not alamamışım da…

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Şu anda cazip değil.

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

Demir yollarıyla ilgili, şöyle: Bunların yapımında, esas itibarıyla, buradaki yasayla öncelikli olarak yük taşımacılığı serbestleştirilecek yani yük taşınacak hatlar ister özel sektörce yapılıp işletilebilir veya mevcut hatlar kullanılabilir. Yolcu taşımacılığıyla ilgili uygulama daha zaman alacaktır, bunu özellikle vurgulamak istiyorum ve Eskişehir-Ankara, Ankara-Konya, söylediğiniz gibi, bir istisnadır. Hiçbir kimse bu fiyat marjında bu yatırımı yapmaz. Bu, kamunun elinde olduğu için, bizim bir anlamda yatırım maliyetini işletme giderlerine dâhil etmediğimizden dolayı yaptığımız bir işletme şekli. O bakımdan haklısınız. Hatları seçerken, “yatırım artı işletme;” bir bütün olarak kârlılık fizibilite hesapları dikkate alınacak. Bu noktada, eğer bir hattın yapılmasında zaruret varsa, bunu yaptırmak istiyorsak, burada gerekirse yolcu garantisi gerekirse yük garantisi verilmek suretiyle finansmanı sağlanabilecektir köprüde olduğu gibi, havaalanlarında olduğu gibi.

Üçüncü köprü ihalesi yapıldı, temelini mayısta atıyoruz, finansmanıyla ilgili de bir sorun gözükmüyor.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Üçüncü köprünün ihalesi sorunsuz bir şekilde yapıldı mı yani şimdi, kesin mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Köprü için mi?

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapıldı, devam ediyor, kesin. On bir yıl süreli, yap-işlet-devret olarak yapıldı, yani iş yeri teslimi yapıldı, çalışmalar başladı.

Sayın Acar… Hızlı treni söyledik, pardon.

Sayın Oğan, Iğdır-Nahçıvan işi, bildiğiniz gibi, Azerbaycan’la aramızda müşterek bir projedir. Bu projenin yapılması için her iki tarafta da istek var ama takdir edersiniz ki her iki ülkenin de eş zamanlı olarak buna karar vermesi lazım. Azerbaycan’ın kararını bekliyoruz.

Iğdır’la ilgili, yol işine bakacağız; doğrusu, yani nedir orada yaşanan sorun trafik kazalarını artıran, ona göre de bir tedbir alacağız. Notumu aldım.

Sayın Akar, İstanbul…

Haydar Bey, dinliyor musun? Kulağını buraya ver.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kulağım sizde.

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

Şimdi, İstanbul-Eskişehir hızlı tren çalışmaları çok hızlı bir şekilde Köseköy-Gebze arasında devam ediyor. Orada ne kadar sıkışık bir güzergâhta çalıştığımızı siz çok iyi biliyorsunuz. Bir de zamanla yarışıyoruz, öyle de bir sıkıntımız var. O yüzden bazı sorunlar yaşıyoruz ama yerel yönetimler, sağ olsun, bizimle ciddi bir iş birliği içerisinde. Özel bir, tıkanan konu varsa onu ayrıca değerlendirelim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bu konu çok önemli Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam.

Efendim, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Maddelere geçilmesi kabul edilmiştir.

Şimdi birinci bölümün görüşmelerine başlıyoruz.

Birinci bölüm 1 ila 9’uncu maddeleri kapsamaktadır.

Birinci bölümün görüşmelerine geçmeden evvel beş dakika ara veriyorum.

 Kapanma Saati: 16.53

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 17.06

BAŞKAN: Başkan Vekili Mehmet SAĞLAM

KÂTİP ÜYELER : Muhammet Rıza YALÇINKAYA (Bartın), Mustafa HAMARAT (Ordu)

-----0-----

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisinin 94’üncü Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Komisyon? Yerinde.

Hükûmet? Yerinde.

Birinci bölüm üzerinde gruplar adına ilk söz, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Ali Halaman, Adana Milletvekili.

Sayın Halaman, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA ALİ HALAMAN (Adana) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Devlet Demiryollarının -yani “TC”si şu an kalkmış- serbestleşmesiyle ilgili kanunun biri’nci bölümü üzerinde Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz aldım. Türkiye Büyük Millet Meclisini saygıyla selamlarım.

Ben bundan önce de geçen hafta seçim çevremiz Adana’ya gitmiştim. Adana’nın tren istasyonu var Sular mevkisinde. Genelde yüz elli yedi yıldır bu Sular’da, tren istasyonunda, bu kara tren hikâyesi anlatıldığı gibi inen, binen, oturan çok olur. Dolayısıyla, bana “Mecliste ne yapıyorsunuz?” diyerek soru sordular, ben de bu hafta buraların serbestleşmesi -orada sosyal tesisler de var- özelleşmesi, dolayısıyla satılmasıyla ilgili bir kanunun görüşüleceğini söyledim. Kendileri şöyle söyledi: “Ya, on senedir ‘Biz bu tren hatlarını geliştireceğiz, hızlı tren yapacağız, dolayısıyla demir ağlarla Türkiye’yi öreceğiz.’ dedilerdi, bundan dolayı da oy verdik ama şimdi sen buranın özelleştirileceğini, serbestleştirileceğini söylüyorsun. Buraları alan bir Adanalı çıkar mı, devletin yapamadığı böyle bir hızlı treni yapabilir mi?” dediler, dolayısıyla bundan haberiniz olsun.

Şimdi, sayın milletvekilleri, yüz elli altı yıllık geçmişi ve geleceği olan, Osmanlı ve cumhuriyeti birbirine bağlayan -daha çok Abdülhamit’in izleri taşınır- milletimizin devasa kültürünün oluşmasında ve sosyal hayatın her karesinde izi olan T.C. Devlet Demiryolları, beş yıllık süre içerisinde anonim şirket olarak, beş yıl sonra da satılığa çıkarılacak. Satılığa çıkarılmasının sebebi “Hantal, yorgun, bürokratik, ağır işleyen, zarar eden kurum.” denilmesi. “Zararın neresinden dönülürse kâr.” diyerek yüz elli altı yıllık müessese parçalanarak özelleşecek.

Son on yıldır, ülkemize uygun olmadığını düşündüğümüz, küresel güç olarak kabul ettiğimiz Amerika Birleşik Devletleri’ne, Avrupa Birliğine göre, dış politikada, ekonomide, siyasal yapımızda sürekli değişimler yapılıyor. Satma, kiraya verme, özelleştirme, iktidarın on yıldır olmazsa olmazı. Şimdi, zengin olmuş, parayı bulmuş, sermayesine göre düzen kurmuş ülkeleri, devletleri bu ülke ölçü alıyor ve kanunlarını, bu zenginleşen kapitalist ülkelere göre hem ekonomik hem sosyal yönden tanzim ediyor. Şimdi, onlar şöyle söylüyorlar: “Bizim söylediklerimizi yaparsanız sizler de bizim gibi zengin olursunuz. Her şey bizde var. Komşu değil miyiz? Yeniden üretmenize, yapmanıza ne gerek var? Bizlerden isteyin, biz sizlere veririz.” Böyle dedikleri için Türkiye’de bu satım işleri devam ediyor.

Şimdi, gübre fabrikaları bu özelleştirme, serbestleşme adına satıldı yani TÜGSAŞ’ından İGSAŞ’ına kadar. Bugün, tarımın ihtiyacı olan bütün gübreleri temin etmek için, Tarım Kredi Kooperatifleri başta olmak üzere, bütün Tarım Bakanlığı, özel sektör, ülke ülke geziyorlar.

Yine, SEKA’yı sattınız. SEKA’nın yeri arsa oldu. SEKA’nın bütün ürettiği ürünler yurt dışından geliyor, yüksek fiyatla satılıyor. Yeni SEKA’lar mı oluştu?

TELEKOM’u sattınız. “Tekeli kıracağız, tekeli ortadan kaldıracağız.” dediniz, ama TELEKOM Türkiye’de tekel oldu, tek oldu.

Yine, Türkiye’de bu özelleşme furyasıyla doğal gaz işletmeciliğini tahsilatına kadar özelleştirdiniz. Yani, bundan, bu özelleşmelerden bu toplum mutlu mu oldu? PETKİM’i, limanlar’ı, şeker fabrikalarını, demir-çeliği, TEKEL işletmelerini, köy hizmetlerini tasfiye ettiniz. Karayolları araç istasyonlarını sattınız. Bak, son günlerde Karayollarının satışı değişik değişik itirazlardan dolayı ileri tarihe atıldı.

İktidarınızda on yıldır 100-125 tane özelleştirme yapıldı. “Toplam, bundan, 50 milyar para kazandık, aldık.” dediniz. Bunlar bütçe açığını kapatmaya yetti mi? Türkiye’nin 549 milyar dolar borcu var. İç-dış borcu 160-170 milyar dolar oldu on yılın içerisinde. Bu açıklar kapandı mı? Sokakta gezen insanların, evinde, tarlasında, iş yerinde olan insanların yüzde 95’i borçlu hâle geldi. Siyasi yapıda “Ver kurtul.”, ekonomide “Sat kurtul.” işletmede, üretimde “Devret kurtul.” nereye kadar gidecek?

Devlet Demiryolları, Türkiye’ye, uzun yıllar hizmeti olan, yüz elli senedir malı mülküyle marka olmuş bir kuruluş. Marka olmayı ticari hayatta önemserken bu marka olmuş kurumları parçalayıp parçalayıp özelleştirmeyi niye düşünüyorsunuz? Özelleştirdiğiniz an, bu verdiğiniz insanlar bu memlekette T.C. Devlet Demiryolları mı yapacak ya? Bunları sattığınız kurumlar, kuruluşlar, sermaye sahibi olması dolayısıyla, en önce bireysel isteklerine, kendi kazançlarına bakıyorlar; toplumun hiçbir ihtiyacına bakmıyorlar. Bu kadar değer satılmasına rağmen Türkiye ekonomisi rayına mı girdi, iki yakası bir araya mı geldi? Raydan çıktı, sürekli ekonomik, sosyal kazalar devam ediyor. Mal satmak, mülk satmak, sürekli gözden çıkartmak, bireyselleşme ve özelleşme adına, Türk devletinin emekle, terle, gözyaşıyla kurduğu, her insanımızın emeği olan kurum ve kuruluşları emek düşmanı kapitalist bir anlayışa göre tanzim etmek doğru değil.

Bu kanun beş bölüm, dolayısıyla -Komisyonda da söylemek istediklerimizi söyledim- çıkacak ama her şeye rağmen, Türk milletine iyi şeyler getireceği ümidiyle hepinize saygı ve sevgilerimi sunuyorum. Hepinizden Allah razı olsun diyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Halaman.

İkinci konuşmacı, Barış ve Demokrasi Partisi Grubu adına Erol Dora, Mardin Milletvekili.

Sayın Dora, buyurun. (BDP sıralarından alkışlar)

BDP GRUBU ADINA EROL DORA (Mardin) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı üzerine söz almış bulunuyorum. Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, Osmanlı Devleti döneminde çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demir yollarının 4 bin kilometreye yakın bir bölümü cumhuriyetin ilanı ile çizilen ulusal sınırlar içerisinde kalır. Türkiye sınırları içinde inşa edilen ilk demir yolu, 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 1866 yılında tamamlanan 130 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattıdır. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki egemen ekonomik ve politik anlayış, ulusal bütünlüğün sağlanması ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması yönünde başlatılan çalışmalarla kendisini göstermektedir. Bu çerçevede, özellikle demir yolu politikası öne çıkmakta, ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanmasının iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülmektedir.

Bu anlayıştan hareketle, mevcut demir yollarımızın yüzde 41,5’i cumhuriyetin ilanından önce, yüzde 40,5’i de 1923–1950 döneminde yapılmıştır. 1923–1950 arasında yirmi yedi yılda ortalama 172 kilometre demir yolu inşa edilirken 1950’den sonra yılda ortalama 34 kilometre olmak üzere, elli sekiz yılda yalnızca 1.981 kilometre demir yolu yapılmıştır. 1950 yılı itibarıyla 9.024 kilometre olan toplam demir yolu hattı uzunluğu 2008 yılı sonunda 11.005 kilometredir.

Ülkemizde 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yoluyla yapılmıştır. 1950 yılında demir yolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken 2008 yılında demir yolu taşımacılığı yolcuda yüzde 1,7’ye, yükte 5,3’e gerileme yaşamış; kara yolu taşımacılığı ise 1950’den 2008’e yükte yüzde 19’dan yüzde 91,7’ye, yolcuda ise yüzde 49’dan yüzde 98,3’e yükselmiştir. Bu veriler, ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen, ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir. Oysa Türkiye gibi otomotiv ve petrolde dışa bağımlı bir ülkenin kara yolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir.

Değerli milletvekilleri, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ülkemiz topraklarında yüz elli yıllık bir tarihi olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını tekel olarak nitelendirdikten sonra, bu tekelin artık rekabetçi bir yapıya kavuşturulması gerektiği gibi bir ana gerekçeye dayandırılarak yazılmıştır. Tasarıya göre, demir yolları devletin malı olarak kalacak ama faaliyeti, işletmeciliği, ticareti özel şirketler yapacak, Devlet Demiryolları ise demir yolu trafiğini yönetecek. Yasa tasarısı her şeyden önce, maalesef, Demiryollarının tasfiyesini öngörmekte, demir yollarının çok uluslu şirketlerin eline geçmesine zemin hazırlamaktadır.

Demir yollarının kâr marjı en düşük sektörlerden biri olduğu doğrudur. Ancak bununla beraber ekonomik ve sosyal hayatın motor gücü olduğunu unutmamak gerekiyor. Yasa tasarısının gerekçesinde “Ülkemizin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demir yollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için serbest, rekabetçi, ekonomik ve sosyal açılardan sürdürülebilir ve Avrupa Birliği mevzuatı ile de uyumlu bir demir yolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır.” denilmiştir. Ancak, taslakta özel sektörün altyapı ve tren işletmecisi olması amaçlanmaktadır. Oysa, İngiltere’nin yıllar sonra altyapı ve tren trafiğini devlet tekeline alması gerçeği vardır. Bu yasa tasarısında AB kriterleri bahane edilerek bir kısım şirketlere sertifika verme amacı güdülmektedir.

Önemli sorunlardan biri de demir yolu çalışanlarıyla ilgilidir. Emekliliğini henüz dolduracak olanlar ve emekliliği hak etmiş olanlar emekliliğe zorlanarak deneyimli demir yolcular sistemden atılmak istenmektedir.

Tasarıyla beraber, yeni yapılandırma hedeflerinin beş yılla sınırlanması söz konusudur ancak bu düzenleme, geliri giderinin yüzde 27,5’ini karşılayan Demiryollarına çare olamayacaktır. Demiryollarının kurtuluşu kaynak probleminin öngörülmesiyle aşılabilecektir ancak taslakta alternatif kaynaklar öngörülmemektedir.

Taşeronlaştırma her sektörde olduğu gibi bu yasa tasarısıyla beraber demir yolları sektörüne de sokulmak istenmektedir. Bu taslakta, çalışanları güvence altına alacak bir hüküm yoktur, aksine asgari ücretle çalışan ve hiçbir güvencesi olmayan taşeron işçiler çalıştırılmak istenmektedir. Bunun da ötesinde yapılması gereken düzenlemeler ile kurumda çalışanlar arasındaki ayrımcılığın giderilmesi, aynı işi yapanların farklı statülerde istihdam edilmeleriyle zedelenen iş barışının tesis edilmesi gerekirken tasarıda bununla ilgili tek düzenlemenin olmaması demir yolu emekçileri açısından korkutucudur.

Tasarının 6’ncı maddesinin gerekçesinde yer alan “Diğer taraftan, ulusal demir yolu şebekesinin genişletilmesi için TCDD dışındaki kamu tüzel kişileri ile özel sektör anonim şirketlerinin demir yolu altyapısına yatırım yapmalarını sağlamak üzere, kendilerine ait demir yolu altyapısı inşa etmelerine, kendilerine veya başka özel sektör anonim şirketlerine ait demir yolu altyapısı üzerinde demir yolu altyapı işletmecisi olmalarına imkân tanınmaktadır.” ibaresinin taşeronlaştırmaya zemin oluşturması kuvvetle muhtemeldir.

Yine, tasarının genel gerekçesinde “Ülkemizde 1950’li yıllarda demir yollarının yolcu taşımacılığındaki payı yüzde 42, yük taşımacılığındaki payı ise yüzde 68 düzeylerindeyken 2012 yılına gelindiğinde bu oranlar yüzde 1,5-4,5 seviyelerindedir. Demir yolu sektörüne son yıllarda yapılan büyük yatırımların artarak sürdürülmesinin yanında sektörün düzenlenmesi ve Devlet Demiryollarının yeniden yapılandırılması ile “zamanla kara yolu lehine oluşan bu dengesiz değişimin, demir yolları lehine değiştirilmesi sağlanabilecektir.” denmektedir. Ancak, on yıldır demir yolu payını, yolcuda yüzde 5’ten yüzde 1,5’a; yükte ise yüzde 7’lerden yüzde 1,5’lara geriletenler ve görevde olanlar için hiçbir şey yapılmamaktadır. Yolcu taşımacılığına ve yük taşımacılığına düşen payların küçülmesinde kamunun hiç mi suçu yoktur? Sorgulanması gereken Devlet Demiryollarında bir zamanlar 80 bin işçi, memur çalışırken, gelirin gideri karşılama oranı yüzde 50’ler düzeyindeyken bugün nasıl olup da yüzde 27’lere geriletildiğidir. Evet, kimse kendine dokunmuyor, hep Demiryollarına ve çalışanlarına dokunuluyor.

Tasarıyla beraber özelleştirmeler vuku bulduğunda demir yolu trafik emniyeti ve güvenliği ortadan kalkacak, kazalar kaçınılmaz hâle gelecektir. Sözün özü, kanun taslağı ticarileşmeyi hedef almakta, kamu hizmetlerini ortadan kaldırmaktadır.

Değerli milletvekilleri, bütün beş yıllık kalkınma planlarında taşımada can ve mal güvenliğinin artırılması, taşıma taleplerinin karşılanması, taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketimin tek enerji türüne bağımlılığının azaltılması; deniz yolu, demir yolu ve boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi, ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demir yolu ve limanlara kaydırılması için gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmekte, ancak bunlar yalnızca saptama düzeyinde kalmaktadır. Zira kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme, özelleştirme politikaları ve yalnızca kara yolu ulaşımını güçlendirmeye ve hızlı tren desteğine yönelik politikalar ile diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği yaklaşımı arasındaki çelişki, çok görünür bir biçimdedir. Kanunun adında her ne kadar “serbestleşme” geçse de bunun özelleştirme olduğunu herkes bilmektedir.

Neoliberal anlayışın olmazsa olmazı olan taşeronlaşmanın yani ucuz ve güvencesiz iş gücü kullanımının önünü açacak olan yasa tasarısı, ülkemize demir yollarında büyümeyi asla getirmeyecektir. Dolayısıyla, sermayeden yana değil emekten yana bir politika izlenmesi gerektiğini tekrar belirtiyor, Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum. (BDP sıralarından alkışlar

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Dora.

Gruplar adına üçüncü konuşmacı, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Sakine Öz, Manisa Milletvekili.

Sayın Öz, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA SAKİNE ÖZ (Manisa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın birinci bölümünde grubum adına söz aldım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, Genel Kurulda görüştüğümüz bu tasarının Ulaştırma Komisyonu üyelerine dağıtıldığı ilk tarih ile Komisyonda görüşüldüğü tarih arasında sadece üç iş günü vardı. Ulaştırma Bakanının bu tasarıya ilişkin değerlendirmesini içeren etki analizi ise Meclise zamanında ulaştırılmadı. Biz, Komisyonda bu raporu görmedik. Bakanlığın tasarıya dair ayrıntılı görüşü, sürecin bütçede yaratacağı somut yük maalesef tartışılmadı. Plan ve Bütçe Komisyonunun tasarı hakkında önceden görüşünü bildirmesini, işin maliyetini tartışmasını talep ettik. Bakanın ve AKP’li üyelerin garip telaşı her şeyin önüne geçti. Biraz önce Bakanım dedi ki: “Alt komisyona sevk ettik.” Yanılıyor, bu tasarıyı alt komisyona sevk edemedik ne yazık ki.

Bir tasarıdan sağlıklı, nitelikli, sektörün ve emekçinin sorunlarına kalıcı çözüm getiren bir yasa çıkmasını bekliyorsanız, Meclis iradesine saygınız varsa, katılıma gerçekten açıksanız, Meclisi bir noter değil müzakere alanı olarak görecek kadar demokrasi algınız varsa kanun tasarılarınızı ya daha erken sunarsınız ya da milletvekillerine bu tasarıya hazırlanmaları için daha makul bir süre tanırsınız. Aceleye getirirseniz işte böyle şüpheler artar.

Değerli milletvekilleri, Demiryollarından bahsediyoruz, sıradan bir kurumdan değil. Bir geleneği, tarihi, kültürü, stratejik bir kamu kurumunu konuşuyoruz. Öyle iki üç gün kala Başbakanlıktan jest hızıyla gelen metinlerle, Komisyona ulaşmayan göstermelik raporlarınızla Demiryollarının kaderini çizmeye çalışırsanız elbette tepkiyle karşılaşırsınız.

Sendikalar, Ulaştırma Komisyonunda söz almaya çalışıyor, konunun siyasal ve ekonomik boyutlarını, yitip giden haklarını birlikte yorumlamak istiyor; “Siz karışmayın, sadece emeklilik hükümlerinden bahsedin, siyaseti siyasetçiler yapar.” diyorsunuz, hak sahiplerinin ağzına lafı tıkıyorsunuz. Komisyon üyelerine “Tasarının ayrıntılarını, buyurun sizinle tartışalım.” dedik, Sayın Bakanın süslü sözlerini tekrarlamaktan öteye geçemediler.

Sayın milletvekilleri, acı ama gerçek: Bu tasarıdan AKP’li Komisyon üyelerinin de ayrıntılı haberi yoktu. Sayın Bakana alt komisyon önerimizi özellikle aktarmamıza rağmen, tam bir “peşin satan” rahatlığıyla “Bu kanun tasarısında her şey kısa, açık, net.” diyerek Komisyonun toplanma amacını baştan yok etti. AKP’li Komisyon üyeleri milletvekillerimiz ise eli mahkûm, habersiz yakalandıkları bir tasarı için Komisyonda kâh uyukladılar kâh cep telefonlarıyla oyalandılar.

Koskoca bir demir yolu alanını gerek altyapısı gerekse tren işletmesi yönünden özel sektöre açacak, TCDD’ye tekel olarak sadece tren trafiğini verecek, TCDD Genel Müdürlüğüne anonim şirket ve iktisadi devlet teşekkülü kimliği yapıştıracak bu tasarının Genel Kurul salonuna gelmeden önceki öyküsü budur.

Değerli milletvekilleri, “Devlet Demiryollarının yapısını gözden geçirelim, kamu hizmetine odaklanan bir yasa yapalım dediğimizde, kamunun birikimini ve anlatımlarını ezberci yaklaşımla elinizin tersiyle itiyor, “İşin içinde devlet olursa kesin zarar edecek.” gibi çarpık bir düşünceye hapsoluyorsunuz. Bakan ile Genel Müdürlük, Bakanlık ile uluslararası şirketler, AKP ile AB ve Dünya Bankası arasındaki uzlaşı, bu tasarı yoluyla Demiryollarına mayın döşemektedir, Meclise ise bu mayını patlatma görevi verilmektedir.

Değerli milletvekilleri, her ne olursa olsun kamu işletmelerinin kâr getirse bile bitirilmesini, kamu hizmetlerinin tek tek özel sektöre açılmasını şart koşan bu tasarı ezbercidir. Tasarı “Demiryollarını serbestleştirmek” adı altında özelleştirmeye ilk kapıyı aralıyor. Üstelik bu hamlesiyle özel sektöre rekabeti teşvik ettiğini söylerken TCDD’yi anonim şirket statüsüne sokuyor. Tüm sistemin yükünü devletin omzuna, Hazine aracılığıyla vatandaşın sırtına bindiriyor.

Bu tasarı özgün değildir çünkü yıllardır Avrupa Komisyonuna danışmanlık yapan özel şirketlerin ve Dünya Bankasının raporlarıyla zorladığı ulaştırmanın özelleştirilmesi politikasının iz düşümüdür. Yasa tasarısının gerekçesinde sayılan serbest, şeffaf, adil ve sürdürülebilir rekabet ortamının geliştirilmesi hedefi, özel sektör ilkelerinin kamu hizmetinin içeriğini belirlemesi girişimidir. Emeği dışlayan, emekçinin özlük haklarını ucuza mal etme hırsıyla kavrulan, demir yolcuları tuşa getirmek isteyen, taşeron âşığı bu tasarıyı kabul etmek mümkün değildir. Kamu kurumlarından emekçi namına hangi kazanım varsa kaldırmaya, erken emekliliğe sus payı verilmeye, sendikaları bezdirmeye, Türkiye Cumhuriyeti’ni taşeron cumhuriyetine dönüştürmeye çalışıyorsunuz. Biz buna izin vermeyiz.

Bu yasa tasarısının dili açıkça sorunludur. TCDD’ye, kamu tüzel kişiliğine ve özel sektöre hangi altyapı işletmeciliği yetkilerinin verileceği çok karmaşık biçimde yazılmıştır. Hâlbuki yasanın altyapı işletmeciliğinin tanımını verdiği 2’nci madde ile altyapı işletmeciliğini yapacak kurum ve şirketleri birlikte vermesinde fayda vardır. Başta “ulusal demir yolu altyapı ağı” tanımı olmak üzere “altyapı işletmecisi”, “trafik yönetimi” gibi tüm tanımlar değişik maddelerde değişik anlamlar kazanmıştır. 2’nci ve 3’üncü maddelerdeki altyapı işletmecilerine dair değişik ifadeler açıklığa kavuşturulmazsa Bakanlık mevcut tren hatlarından bir kısmını TCDD’ye devretmeme yetkisine sahip olacak özel sektöre istediği gibi bırakabilecektir. Demek ki Hükûmet, TCDD’nin elindeki mevcut altyapıyı bu yasa yoluyla sınırlayabilecek, özel sektörün işletmesine geçişi kolaylaştırabilecektir.

Tasarıda, Ulaştırma Bakanlığına ve Bakanlar Kuruluna, şirket ve kurumların demir yolu alanlarına girişlerinde çok fazla yetki yüklenmektedir. Yasada sektöre girişler açıkça tarif edilmeli, yasama yetkisi devredilmemelidir. Bakanlık, hangi şirketin ve kamu tüzel kişisinin sektörde faaliyet göstereceğine karar vermekte, bakanlık iznini alamayan şirketlerin demir yolu sektörüne girişi engellenebilmektedir. Konunun siyasal kayırmacılık yönüne dikkatle yaklaşılmalıdır, AKP’ye yakın durmayan şirketler sistemden dışlanabilecektir.

Tasarıda kamu hizmeti yükümlülükleri soyuttur ve net tarif edilmemiştir, Bakanlığın takdirine bırakılmıştır; ilke ve yönetimi belirlemeden kamu hizmeti yükümlülüğü tanımı verilmiş, ticari olmayan hatlarda işletmeciliğin devam edip etmemesinde Bakanlar Kurulu tek yetkili sayılmıştır. Bu hüküm, Bakanlar Kurulunca bazı trenlerin ekonomik olmadıkları gerekçesiyle seferden kaldırılması sonucunu da beraberinde getirecektir.

TCDD, ulaştırmadaki yükü eşit paylaşmamakta, özel sektöre neredeyse risksiz bir alanı açmakta, kendi taşımacılık şirketine ağır yük bindirmektedir. Kamu sektörü, bir kamu şirketi aracılığıyla açıkça hamallığa itilmektedir.

Demir yolu ulaşımının özelleştirilmesinde adil rekabetten bahseden Hükûmet, kamu şirketini daha baştan eşitsiz bir biçimde paylaşıma sürerek piyasanın ağır rekabet koşullarına terk etmektedir.

Ulaşımdaki kamusal sorumluluklar özel sektöre yeterince yüklenmediği gibi, Yüksek Hızlı Tren Projesi’nde yine kapsamlı bir yapısal düzenlemeye gidilmemektedir. Ankara-İzmir hızlı tren hattı yapımı için sık sık basında sözler veriyorsunuz. Manisa hattı, İzmir-Afyon hattındaki proje ise hâlâ proje aşamasından bir adım ileriye gitmemektedir.

Tasarıda, çalışanların hakları değil, işten nasıl çıkarılacağı hesaplanmaktadır.

Tasarı AB uyum parçasıdır, içeride siyasi kadrolaşmaya ve yandaşa ihale vermeye dönüşebilir. Özelleştirme, devlet tekelinden başka bir firma tekeline geçirme tehlikesini taşımaktadır.

Değerli milletvekilleri, bu tasarı, emeği taşeron insafına terk ediyor, güvenceyi çökertiyor, geniş bir demir yolu alanını sadece 12 maddeye sıkıştırıyor, ileride uygulamada çıkabilecek sorunlara davetiye çıkarıyor.

Tasarıya karşı olan bu düşüncelerle yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Sayın Öz, teşekkür ederim.

Şimdi, şahısı adına, Kocaeli Milletvekili Sayın Lütfü Türkkan.

Sayın Türkkan, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmama başlamadan evvel, hazır Devlet Demiryolları Genel Müdürü de buradayken sormak istiyorum: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının isminin önündeki “Türkiye Cumhuriyeti” ibaresini kaldırmayı düşünüyor musunuz? Net bir soru bu.

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

LÜTFÜ TÜRKKAN (Devamla) – Peki.

Zira, bir moda başladı şimdi, dün buradan bahsettim, Bursa Valiliği “Türkiye Cumhuriyeti” kelimesinden rahatsız olmuş…

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – İndirmiş, indirmiş…

LÜTFÜ TÜRKKAN (Devamla) – …gitmiş tabelayı indirmiş, yerine “Valilik” yazmış, buyurun. “Türkiye Cumhuriyeti Bursa Valiliği” ibaresinden rahatsız olmuş.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Balıkesir de…

LÜTFÜ TÜRKKAN (Devamla) – Sayın Vali Şahabettin Harput’a buradan soruyorum: Siz neyin valisisiniz, Apo’nun valisi misin sen? Utanmıyor musun bunu buradan kaldırmaya? Türkiye Cumhuriyeti’nin yasalarıyla sana verilen bir unvan var: “Türkiye Cumhuriyeti Valisi.” Bu unvandan sıkılıyorsan burayı terk et, git; burada valilik yapmana gerek yok!

Bakın, o kadar bir hastalık sarmış ki… UYAP’ta sorgulama yapıyoruz biz. UYAP’ta yaptığımız sorgulamada daha önce uyruğunda “Türkiye Cumhuriyeti” yazıyordu; fazla değil, bir ay evvel. Şu anda, yeni hâliyle sadece “Türkiye.” Bu da Apo’nun size talimatı mıdır? Apo’dan bu talimatı da aldınız mı Hükûmet olarak? “Her yerden Türkiye Cumhuriyeti ibaresini kaldıracağız.” diye verdiği talimatı bire bir uygulamaya mı başladınız? O yüzden o sorum Devlet Demiryollarınaydı.

Sayın Bakan, siz de bu rüzgâra kapılacak mısınız? Bu rüzgârdan etkilenecek misiniz? Devletten, Türkiye’den utanan bir Bakan olmaya hazır mısınız?

2.149 tane PKK’lıya bu ülkeyi teslim ettiniz, hepsi 2.149, yukarıdan aşağıya, aşağıdan yukarıya. Koca Türkiye Cumhuriyeti’ni teslim ettiniz.

Ama ben size buradan bir şey söyleyeceğim: Ateşle oynayan bir tarafının yanacağını bilmez ancak yandığı zaman anlar. Sizler ateşle oynuyorsunuz, gerçekten ateşle oynuyorsunuz. “Akil adam” diye aslında adam bile olmayanları salmışsınız memleketin dört bir köşesine, Türkiye’yi nasıl böleceklerini anlatıyorlar.

SONER AKSOY (Kütahya) – Sen ne biçim konuşuyorsun.

CEMALETTİN ŞİMŞEK (Samsun) - Bilmiyorlar, konuyu bilmiyorlar.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Devamla) – Bir daha tekrarlıyorum: Adam dahi olmayanlar. “Akil” diye isim takmışlar. Adamlıkları dahi şüpheli olan 63 tane adamı salmışsınız piyasaya Türkiye’yi nasıl böleceğini anlatıyorsunuz.

Yalnız, ben size bir şey söyleyeyim: Türk milleti merak etmesin, bazen fırtınalar iyi gelir, tekneniz biraz zarar alabilir ama güvertedeki pislikleri de temizler, gönderir. Türkiye bu üzerindeki pislikleri atacaktır, milletimiz umudunu kesmesin, bu iş bu kadar ucuz değil, bu iş bu kadar kolay değil. Adalet ve Kalkınma Partisinin yelkeninin rüzgârına bindirdiği kadar, öyle, gemiyi kalkıp PKK limanına yanaştıracak kadar ucuz değil, biz buna müsaade etmeyeceğiz.

Bu 63 akil adamın söylediklerini duyuyor musunuz Sayın Bakanım? “Ulusal devlet yıkılsın.” diye gidip millete anlatıyorlar. Böyle bir şeye nasıl müsaade edersiniz Türkiye Cumhuriyeti Bakanı olarak? Adam gidiyor, Kayseri’de diyor ki: “Ulusal devlet yıkılsın.” Ondan sonra gamata yiyor, orayı terk ediyor. Buna bu devlet, bu millet müsaade eder mi? Devlet sadece AKP Hükûmetinden mi ibaret? Asla ve kata.

Gelelim Devlet Demiryollarına. Ben Devlet Demiryollarında çalışan bir adamın oğluyum. Göçmen olarak geldim. Sirkeci Gar’ında üç, gün, kendisini almaya gelen akrabalarını -orada, yerde yatak döşek yatan- bekleyen bir ailenin çocuğuyum. Amcası gelecek babamın, üç gün boyunca orada bekliyor. Devlet Demiryolları çalışanları, orada, naçar gelmiş göçmenlere yardım olsun diye, ekmeğini, suyunu temin ediyor. Daha sonra da herhâlde işsiz güçsüz olan bu aileye sahip çıkalım diye babamı işe alıyorlar. İki yıl boyunca Devlet Demiryollarının ekmeğini yedik, suyunu içtik, Allah razı olsun.

Devlet Demiryollarıyla ilgili yapılan bu uygulamayı ben benimsiyorum, doğru işler yapılıyor. Daha önce “Devlet Demiryolları komünist sistemin ürünüdür.” diye yanlış bir yanılgıya… İtiraf ediyorum, benim de geçmişte böyle bir yanılgım oldu -bu öz eleştiridir- ama Devlet Demiryolları, hakikaten, şu anda, modern dünyada, gelişmişliğin işareti. Rekabet gücü yüksek olan bir sektörde gelişmişlik çok daha uygun olur. Bu konuda bu tasarıyı desteklediğimi şahsen bildiriyorum.

Saygılar sunuyorum. (MHP ve CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür…

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Sayın Başkan…

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bahçekapılı.

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) - Konuşmacı bizi ve partimizi suçlayıcı ifadelerde bulunmuştur.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Az bile söyledim!

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) - Sataşmadan dolayı, yetki verirseniz Ramazan Can…

BAŞKAN – Buyurun Sayın Can. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – PKK’ya laf attık diye mi rahatsız oldunuz? PKK’ya attığımız laftan mı rahatsız oldunuz?

BAŞKAN - İki dakika içinde lütfen, tekrar bir sataşmaya meydan vermeden…

VII.- SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

1.- Kırıkkale Milletvekili Ramazan Can’ın, Kocaeli Milletvekili Lütfü Türkkan’ın görüşülen kanun tasarısının birinci bölümü üzerinde şahsı adına yaptığı konuşma sırasında Adalet ve Kalkınma Partisine sataşması nedeniyle konuşması

RAMAZAN CAN (Kırıkkale) – Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hatip buraya çıkıyor, bundan evvel de çıkıyor, devamlı hakaret, sövme, cumhura sahip çıkma, cumhur, cumhura sahip çıkma adına cumhuriyet üzerinden istismar… Bir defa, şunu tespit etmemizde fayda var diye düşünüyorum ben: Cumhuriyet hiç kimsenin babasının malı değildir, hiç kimsenin tekelinde de değildir. Cumhuriyet cumhurundur.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Senin babanın malı mı siliyorsun peki? Babanın malı mı siliyorsun, baban mı verdi sana?

RAMAZAN CAN (Devamla) - Cumhur, ilk defa AK PARTİ döneminde hizmetle, kendisine saygıyla değer bulmuştur. Cumhuriyet cumhurundur dedik. Tabii ki cumhurundur cumhuriyet. Cumhura rağmen, cumhuriyete karşı çıkanlar oldu.

MUHAMMET RIZA YALÇINKAYA (Bartın) – Halk mı istiyor T.C. ismini silmenizi? Halk mı istiyor Ramazan, halk mı istiyor?

RAMAZAN CAN (Devamla) - Biz özellikle şunu söylüyoruz ki istismar, hamasete yer yoktur. Cumhuriyeti cumhura karşı çıkaranlar…

ENVER ERDEM (Elâzığ) – Niye siliyorsunuz?

RAMAZAN CAN (Devamla) - …devamlı halkın önüne gittiler ama halkın size takdiri yüzde 13’tür, AK PARTİ’ye ise yüzde 50’dir.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – T.C.’yi niye siliyorsunuz Ramazan, onu açıklasana? T.C.’yi niye siliyorsunuz, onu konuş?

RAMAZAN CAN (Devamla) - Özellikle şunu söylemek istiyorum ki ben, cumhuriyeti babasının sahibi gibi görenler, milliyetçilik sevdasına düşenler…

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Sen sahibi misinki siliyorsun?

RAMAZAN CAN (Devamla) - …milliyetçiliği ve cumhuru devamlı istismar etmişlerdir.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Hadi canım!

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Biz milliyetçiyiz, bundan da övünç duyuyoruz. Türk milliyetçisiyiz biz.

RAMAZAN CAN (Devamla) - IMF’ye bu memleketi ipotek koyduranların cumhuriyetle, milliyetçilikle alakası yoktur diye düşünüyorum ben.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Ömür verdik biz Türk milliyetçiliğine, ömür, sizin gibi servet kazanmadık.

RAMAZAN CAN (Devamla) - Cumhur sadece İstanbul’da kıyı şeridinde yaşamıyor, cumhur Hakkâri’de de yaşıyor, Tekirdağ’da da yaşıyor, Ardahan’da, Bingöl’de de yaşıyor.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Şimdi gidin bakalım oralara, sorun bir kere, sıkıyorsa, haydi! Sıkıyorsa gidin bakalım, haydi!

RAMAZAN CAN (Devamla) - Ama sizler oraya gidemiyorsunuz, sizler oraya gidemiyorsunuz, gitmeye de yüzünüz yok.

Teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – Sen Diyarbakır’a gidersin ancak PKK’yla beraber, başka hiçbir yere gidemezsin. Sıkıyorsa git Tekirdağ’a, gör bakalım, nasıl kafanızı gözünüzü kırıp gönderiyorlar.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – T.C.’yi niye siliyorsun diye yaptık onu sana. TC’yi niye siliyorsun yani onu söyle.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) – PKK’yla aynı söylemi kullanıyor.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

A) Kanun Tasarı ve Teklifleri (Devam)

3.- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu (1/749) (S. Sayısı: 441) (Devam)

BAŞKAN – Şahısları adına ikinci konuşmacı Oya Eronat, Diyarbakır Milletvekili.

Buyurun Sayın Eronat. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

OYA ERONAT (Diyarbakır) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın birinci bölümü üzerinde söz almış bulunmaktayım. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Şair Orhan Veli bir şiirinde şöyle der: “Bir tren sesi duymaya göreyim, iki gözüm iki çeşme.” Şairin burada tren sesinden etkilenmesinin sebebi yâre olan hasretini hatırlatmasıdır.

Bizim geçmişimizde tren demek hasrete son vermek demek, ticaret demek, bir de kültür demekti. Eskiden trenler, köy içlerinden geçtiğinde, o köyün ulaşımını sağladığı gibi, o köy çocuklarına trenlerden atılan gazetelerle çocukların okuma bilinçlerini de geliştiren vasıtalardı; belki nostaljik ama böyle ulvi görevleri vardı.

Çocukluğumda Diyarbakır’dan İstanbul’a ilk gidişimde tren seyahatim iki gece, bir gündüz sürmüştü. Otobüslerle arasındaki fark belki yedi, sekiz saatti ama tren tercih edilmesinin sebebi, hem daha konforlu olması hem de güvenli olmasıydı. Duyduğumuz tren kazaları sadece hemzemin kazalarından ibaretti.

 Daha sonra Diyarbakır’dan İstanbul’a gidişlerin üç gün sürdüğünü duyar olduk. O da, treni kullananlar sülalece seyahat eden ve yükleri olan tarım işçileriydi.

Sayın Bakanımız komisyonda tren hızlarının neden bu kadar düştüğünü şöyle açıkladı: “Tamamen bakımsızlık.” 1960 yıllarında, bazı noktalarda 160 kilometreye ulaşan tren hızları travers ve rayların bakımsızlığı yüzünden trenler ve raylar beraber hareket ettiğinden çare olarak hızlarının düşürülmesi yoluna gidilmiş. Örneğin, 90, 80’e inmiş; 70, 60’a; en son 40 kilometrelere kadar hızlar düşmüş.

1950’den sonra ihmal edilen demir yolları âdeta sokağa atılmış çocuk muamelesi görmüştür. Biz, AK PARTİ hükûmetleri olarak bu yetim çocuğu önce nüfusumuza geçirmiş, sonra da sahiplenmiş hükûmetleriz. Şimdi de çocuklarımızı evlendirme yoluna gidiyoruz ama biz dışarıya evlat vermiyoruz, evlatları evin içine alacağız, bizimle birlikte aynı tabaktan yemek yiyecekler ama kazançlarını bizimle paylaşacaklar. Bu, tıpkı kalabalık ve çalışkan bir ailenin büyümesi gibi de algılanabilir.

Serbestleşmeyle, bizim demir yollarımız özel sektör tarafından da kullanılacak, hem kendileri kazanacak hem de bizim Demiryollarımız kazanacak. Bu, havaalanları gibi olacak. Nasıl havaalanlarını özel sektör kullanıyorsa demir yollarımızı da özel sektör kullanacak. Bugün Diyarbakır’a haftada 136 uçak inmekte, bunun yarıya yakını özel sektör uçaklarından oluşmaktadır, hem devletimiz kazanmaktadır hem özel sektör kazanmaktadır, halkımız da bu rekabetin karşısında ucuz ve konforlu seyahat edebilmektedir. Eskiden hayal olan seyahatler bugün artık sıradan hâle gelmiştir. Bugün, Sayın Başbakanımızın da çok önem verdiği demir yollarımız için hedeflerimiz cumhuriyetimizin 100’üncü yılına kadar 10.bin kilometre hızlı tren ve 4 bin kilometre konvansiyonel demir yolu olmakla beraber mevcut demir yollarının da mükemmel bir şekilde onarılmasıdır.

Yasanın hayırlı uğurlu olmasını diler, saygılarımı sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Eronat.

Değerli arkadaşlarım, konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi, soru-cevap işlemi yapacağız.

Sırasıyla, sisteme giren arkadaşlarımıza söz vereceğim.

Sayın Can…

RAMAZAN CAN (Kırıkkale) – Sayın Başkanım, Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas Hızlı Tren Projesi ne zaman hizmete sunulacak? Kırıkkale’den ya da Yozgat’tan veya Sivas’tan binen bir hemşehrimiz hızlı trenle Ankara’ya veya İstanbul’a ne zaman ziyaret edebilecek.

Ankara-Kırıkkale -100 kilometrelik- Otoban Projesi ne zaman ihale edilecek, hangi tarihte hizmete açılacaktır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Can.

Sayın Akyürek…

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; CHP Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu tarafından Meclis Genel Kurulunda dile getirilen FİSKOBİRLİK arazisinin ihalesiyle ilgili olarak aşağıdaki hususun açıklanması zaruret doğmuştur.

Akyürek Kardeşler Şirketiyle FİSKOBİRLİK arasındaki ticari ilişki nedeniyle Akyürek Kardeşler Şirketinin bir yıl içerisinde satın alacağı FİSKOBİRLİK ürünlerine karşılık peşinat olarak avans verilmiş ve buna karşılık FİSKOBİRLİK tarafından Akyürek Kardeşler Şirketine teminat olarak gayrimenkul ipoteği vermiştir. Gayrimenkullerin satışı Akyürek Kardeşler Şirketiyle FİSKOBİRLİK arasındaki ticari ilişki sebebiyle olmadığı gibi bu gayrimenkulün satışıyla ilgili ihaleye Akyürek Grubu şirketlerinden herhangi birisi katılmamış olup…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – …kimlerin ihaleye katıldığı ve ihalenin kimlerde kaldığı Akyürek Şirketler Grubunu ilgilendirmemektedir. Kaldı ki, bu şirketler…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Yani, Sayın Başkanım, soru-cevap faslı bu. Ayrı bir söz verilir, arkadaşımız açıklamasını yapsın yani. Bak, ona da yazık etti. Ona da yetmedi, bakın.

BAŞKAN – Açıklamasını yaptı zaten, zapta geçti.

Sayın Yılmaz…

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ankara-Sivas çok hızlı tren, Sivas-Erzincan hızlı tren ihale aşamasında bulunmaktadır. Erzurum-Erzincan çok hızlı tren hangi tarihte ihaleye çıkacaktır ve gerçekleştirilecektir?

İkinci bir sorum: Erzurum Yakutiye Belediyesi, Kâzım Karabekir ve Terminal Mahallesi arasında istinat duvarı yapılmış, üst geçit yapılması için Yakutiye Belediye Başkanlığımıza müracaatta bulunulmuş, sosyal tesisler bir tarafta, konutlar diğer bir taraftadır. Bu üst geçit ne zaman gerçekleşecektir?

Erzurum -Tekman yolunun 30 kilometresi asfaltlanmış, 37 kilometresi ise ne zaman asfaltlanacaktır?

Teşekkür ederim Sayın Bakan.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Üstün…

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, Gümüşhane ilimizin her tarafına yapılan duble yol çalışmalarından dolayı teşekkür ediyorum öncelikle ve ilimizde Zigana Tüneli, Gümüşhane çevre yolu, Pöske Tüneli, Tersun Dağı Tüneli ve Salyazı Havaalanının şu anki çalışmaları hakkında bilgi almak istiyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Üstün.

Sayın Alpay…

ŞUAY ALPAY (Elâzığ) – Sayın Bakanım teşekkür ediyorum, Elâzığ ve bölgedeki hizmetlerinizden dolayı özellikle teşekkür ediyoruz.

Bu arada yeni Kömürhan Köprüsü olarak bildiğimiz, çok ciddi proje olarak da gündemde olan 660 metre uzunluğundaki, eğik askılı sistemle yapılan, yapılması düşünülen köprü hazırlığıyla ilgili ne aşamadayız? Proje hazırlığı ya da bununla ilgili çalışmalar ne aşamadadır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Şimşek…

CEMALETTİN ŞİMŞEK (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakan yazılı olarak sordum ancak süresi içerisinde cevap alamadığım için burada tekrarlamak istiyorum.

Uzun zamandır politik gündemde yer alan Samsun-Ankara demir yolunun, Samsun, Havza, Merzifon, Çorum, Kırıkkale, Ankara istikametinde yapılacağı söylenmektedir. Bu yolla ilgili bir çalışma var mıdır?

İkinci olarak, Samsun-Ankara tren yolu hattına ek olarak 19 Mayıs-Bafra-Alaçam hattı ve mevcut Samsun-Çarşamba hattına Terme ilçesinin de dâhil edileceği yeni bir hat yapılması düşünülmekte midir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Şimşek.

Sayın Şahin…

İDRİS ŞAHİN (Çankırı) – Sayın Başkanım teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanım, malumunuz olduğu üzere Irmak-Karabük demir yolu hattının yüzde 70’e yakın bölümü Çankırı sınırları içerisinden geçmektedir. Öncelikle mevcut hattın modernizasyonu ve rehabilitesi için yapılan çalışmalar devam etmektedir. Irmak-Çankırı merkez arasındaki çalışma ne zaman bitirilecektir? Çalışmanın bitiminden itibaren Ankara-Çankırı arasında raybüs seferleri başlatmayı düşünüyor musunuz? Düşünüyorsanız hangi tarihte gerçekleşebilir?

Ayrıca, Çankırı Makas Fabrikasında üretim kapasitesinin arttırılması için sipariş edilen ancak uzun süredir hukuki ihtilaf nedeniyle teslim edilmeyen torna tezgâhının Makas Fabrikasına teslimi hangi tarihte gerçekleşecektir?

Yine, aynı fabrikada ihtiyaç duyulan onarım ve bakım işlemleri için kaynak aktarımına dair bir gelişme vardı, bu, hangi aşamada? Ne zaman bu kaynak aktarımı gerçekleştirilecek?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Gümüş…

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Sayın Bakanın daha önceki sorularımıza cevaplarını değerlendirmek için konuşuyorum.

Ben anladığım kadarıyla, özel sektöre, hani, yatırım vesaire geçiyor da, bu, yatırımdan çok, devletin yapacağı yatırımların -eğer gerçekleşirse- özel sektör tarafından işletilmesi kanun tasarısıdır. Yani biz… Ancak, bu gerçekleşebilecekse, bu işler gerçekleşebilecekse, modern yapılar yapılabilecekse… Öyle anlaşılıyor ki biraz kanun geniş tutulmuş ama bizim anladığımız budur: Yatırımlar yapılacak, özel sektör işletecek.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Gümüş.

Sayın Özkan…

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları görüşülürken Burdur’u konuşmamak olmaz. Burdur Gar’ımız şu anda işlevsiz. Burdur-Ankara-Afyon, Burdur-Antalya yıllardır konuşuluyor. Güzel işler yaptığınız kanısındayım da. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına teşekkür ediyorum. Siz uygulamanın başındasınız fakat Burdur halkı hâlâ bu trenle buluşmak için sabırsız bekliyor. Trenimiz ne zaman garımıza gelecek? Bu konuda cevap bekliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Özkan.

Sayın Uzunırmak…

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, bir şeye dikkatinizi çekmek istiyorum. Partinize mensup bir milletvekili -eğer gerçekse- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının herhangi bir gerekçeyle, neyle olursa olsun, Türkiye coğrafyasının bir bölgesine gidemediğini iddia ediyor. Peki, acaba bu, sizi hiç telaşlandırmıyor veya utandırmıyor mu? Bütün vatandaşların Türkiye de serbest seyahat edebilme özgürlüğüne sahip olması ve imkânına sahip olması Hükûmetinizin görevi değil mi? Bunu hiç değerlendirmiyor musunuz? Sayın Başbakan bile bunu, görevinin herhâlde idrakinde değil ki açık yüreklilikle bazen böyle şeyle falan söylüyor. Bu çok acı bir durumdur, aslında yüz karası bir durumdur.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Bakan, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Ramazan Can, projeler, demir yolu, kara yolu projeleriyle ilgili…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Sayın Bakanım, affedersiniz efendim, özür diliyorum.

Kanunların müzakeresinde, İç Tüzük’ün amir hükmü, soru-cevap denetim görevidir. Dolayısıyla denetimi muhalefetin yapması lazım, yasamayı birlikte yapmamız lazım. Şimdi, iktidar grubu milletvekilleri denetimin önünü kesebilmek için soru soruyorlar; bu, yeni bir moda oldu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sizin buna ihtiyacınız yok Sayın Bakan.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Benim sizden istirhamım şu: Bunlara cevap vererek buna katkı vermemeniz lazım. Yani, iktidar milletvekilleri sorularına cevabı her zaman alırlar. Arkadaşlarınızın buna sizi alet etmelerine lütfen müsaade etmeyin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, teşekkür ediyorum. Tabii sorulan her soru… Genel Kurulda, ben, muhalefet veya iktidar milletvekili diye bakmıyorum, her milletvekilimizin sorusuna cevap vermek bizim görevimiz diye düşünüyorum.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Efendim, bu İç Tüzük’ün ruhu denetimin muhalefet tarafından yapılmasıdır.

MALİK ECDER ÖZDEMİR (Sivas) – İktidar partisi milletvekillerine cevap vermenize gerek yok.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Yani eğer böyle olursa…

BAŞKAN – Sayın Şandır, bir saniyenizi alabilir miyim efendim.

Denetim görevi bütün milletvekillerinin görevidir, takdiriniz ama arkadaşlarımız anlayış gösterebilirler, ayrı konu.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Sayın Başkan, bunun böyle olmadığını…

BAŞKAN – Bir saniye efendim.

Hiçbir milletvekiline “Sizin denetim göreviniz yoktur.” diyemeyiz, takdir edersiniz. Dolayısıyla, ona göre cevaplandıracaktır. (CHP ve MHP sıralarından gürültüler)

Buyurun.

MALİK ECDER ÖZDEMİR (Sivas) – Sayın Başkan, soru-cevap yirmi dakikayken on beş dakikaya niye indirdiniz?

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Sayın Başkan, iktidarın sorusu üç tane!

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Yani, eğer bu görev kapma yarışına girersek bundan iktidar zararlı çıkar. Yani, burada suhuletle kanunlar müzakere edilecekse bu teamüle iktidarın uyması lazım. Bu doğru değil.

BAŞKAN – Anladım. Arkadaşlarımız işittiler söylediklerinizi.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, teşekkür ediyoruz…

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Sayın Başkan, üç tane soru için değmez

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Ama buna sizin itiraz etmeniz lazım. Ayşe Hanım, sizin itiraz etmeniz lazım.

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Üç tane soru…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Muhalefete soru sordurmamak için arkadaşlarınız böyle girerse muhalefet partileri de başka yolu dener yani.

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Sayın Şandır, öyle düşünüyor olsaydık Meclis açıldığı tarihten…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Bugüne kadar yapmadığınızı bugün niye yapıyorsunuz?

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – …itibaren yapılan bütün soru ve cevaplarda onu uygulardık.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Anladım. Bugüne kadar yapmadığınızı bugün niye yapıyorsunuz?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ancak öğrendiler, ancak! Ama Bakanın ihtiyacı yok, yanlış yapıyorsunuz.

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Milletvekilleri bakana ulaşamıyorlar herhâlde!

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Burada iyi niyet yok!

BAŞKAN – Evet efendim, lütfen…

Sayın Bakan, buyurun

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Bizim iyi niyetimiz olup olmadığını biz çok iyi biliyoruz.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Hayır, burada iyi niyet yok Ayşe Hanım. Yani, bu yolu açmayın. Bu yolu açarsanız yani muhalefet de başka yolu dener o zaman.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen…

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tabii..

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Buyurun.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Olur mu ya öyle şey?

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – İç Tüzük neyi emrediyorsa onu yapın.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Olur mu öyle şey?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – …yani zaten sorulara, burada, ister muhalefetten ister iktidardan olsun, takdir edersiniz ki tam kapsamlı cevap veremiyoruz çünkü çok detay içeren sorular var.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – O, maksat değil. Bilgi almak için sormuyorlar zaten.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğrusu, burada kanun iyi gidiyor, iyi de başladık. Teşekkür ediyoruz, herkes olumlu yaklaşıyor. Bu havanın devam etmesini ben arzu ediyorum doğrusu. Anlayışınıza teşekkür ediyorum.

Sivas, daha doğrusu, Kırıkkale-Sivas hattı…

TURGAY DEVELİ (Adana) – Yazılı cevap verin Sayın Bakan, yazılı! Zamandan tasarruf edelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – …yüzde 60 oranında tamamlandı, 2017’ye kadar tamamlamayı hedefliyoruz her şey yolunda giderse.

Efendim, Gümüşhane’de de yollar planlandığı şekilde devam ediyor, detayları yazılı olarak verebiliriz.

Sayın Şuay Alpay, Kömürhan Köprüsü ihalesi şu sıralar yapılacak.

Sayın Şimşek, Samsun’la ilgili demir yolu planlaması yakın vadede yok. 2023 planlarında yapılacak, bununla ilgili detayı da yazılı olarak vereceğiz.

Sayın Şahin, Zonguldak-Irmak yolunun ihalesi yapıldı, yapımlar devam ediyor. İki yıl süremiz var, iki yıl içerisinde yapacağız. Makas Fabrikasının kaynak ihtiyacını da gidereceğiz.

Sayın Gümüş, esas itibarıyla iki şeyimiz var: Bir tanesi, devlet yapacak, doğru, bedeli karşılığında herkes kullanacak, mevcutlar ve yeni yapılacaklar. Ama ikinci şık da, yapmak isteyene de bu yol açılıyor, yapacak. Kırk dokuz yıllığına işletecek, sonra bütün altyapısıyla, üstyapısıyla devlete terk edecek, hazineye terk edecek.

Sayın Ramazan Kerim Özkan, Burdur-Antalya yoluyla ilgili… Ya, bunu daha önceki sorularda cevaplamıştım. Bu da, yine, Afyonkarahisar güzergâhından gelen ve Burdur-Isparta arası Antalya’ya inen demir yolu proje çalışmaları bitti. 2023 programında bu da planlanan bir hattımız.

Sayın Ali Uzunırmak, Türkiye'nin 780 bin kilometrekare toprağı, yani her karış toprağı bu ülkenin her vatandaşına açıktır. Yani, ben gidiyorum, her yere gidiyorum, herkesin de gitmesi gerekir diye düşünüyorum. Böyle bir sıkıntıya… Eğer biz gidemezsek, bazı yerlere biz gidemezsek vatandaşlarımıza “Siz gidin, orada oturun…

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) – Bana değil, Ramazan Can’a verin o cevabı Sayın Bakan!

CEMALETTİN ŞİMŞEK (Samsun) - Başbakan öyle demiyor. Başbakanın açıklamalarını siz bilmiyor musunuz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - …siz gidin, orada bir ocak yakın ve burada bayrağımızı dalgalandırın.” diyemeyiz.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) – Bana değil, milletvekiline ver o cevabı!

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Gitmek zorundayız. En önce biz gideceğiz, vatandaş da bize bakacak, onlar da gidecek.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) – Ramazan Can o iddiasından vazgeçsin, Sayın Başbakan da vazgeçsin o iddiasından, “her yer güvenli” desin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakanım.

Görüşmeler tamamlanmıştır.

1’inci madde üzerinde üç önerge vardır, sırasıyla okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 1’inci maddesinin (1) inci fıkrasının “d” ve “e” bentleri ile 2’nci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

 Adana Adana İstanbul

 Sinan Oğan Lütfü Türkkan Mehmet Şandır

 Iğdır Kocaeli Mersin

d) Ticaret siciline kayıtlı kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını,

e) Ticaret siciline kayıtlı kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini, sağlamaktır.

(2) Bu Kanun, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapı işletmeciliğini ve demiryolu tren işletmeciliğini kapsar.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 1. maddesinin a bendinin tasarı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

İdris Baluken Nazmi Gür Mülkiye Birtane

 Bingöl Van Kars

 Adil Kurt Erol Dora

 Hakkâri Mardin

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 1’inci Maddesinin kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Doğan Şafak Haluk Eyidoğan Turgay Develi

 Niğde İstanbul Adana

 Haluk Ahmet Gümüş Mehmet Volkan Canalioğlu

 Balıkesir Trabzon

BAŞKAN – Sayın Komisyon, son okunan önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet katılıyor mu?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Şafak, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

DOĞAN ŞAFAK (Niğde) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın 1’inci maddesi üzerinde söz almış bulunmaktayım.

Değerli milletvekilleri, 19’uncu yüzyılda kapitalist dünya ekonomisinin oluşumunda belirleyici rol oynayan faktörlerin başında demir yolu yer alıyordu. Ekonomik gelişme düzeyleri henüz demir yolu yapımını gerektirmeyen ülkeler bile bu çığırın dışında kalmamışlardı. Gelişmiş ülkeler açısından ise çok kârlı bir faaliyet olan demir yolu yatırımları yeni nüfus alanları açmanın bir aracı hâline gelmişti.

19’uncu yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı İmparatorluğu’nda da demir yolu yapımı, emperyalist devletlerin yeni ekonomik ve siyasi avantajlar sağlamasının en etkili yolu hâline gelmiş ve acımasız bir rekabete sahne olmuştur. Bu açıdan bakıldığında, Osmanlı Devleti’nin Almanlara imtiyaz vererek yapıp işletebildiği tek hat olan ama hedefe belki de bir adım kalmışken çaresizlik içinde inşaatı durdurulan Berlin-Bağdat demir yolu, Osmanlı demir yolları tarihinin en ilginç ve hüzünlü sayfalarından birini oluşturur.

Osmanlının yıkılmasından sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, kendi toplumsal ihtiyaçlarına göre yeniden şekillenmiş, doğu-batı ve kuzey-güney arasında ana bağlantı noktaları oluşturmuş, bu hatların yapımında daha çok ulusal sermayeyi kullanmış, İkinci Dünya Savaşı’na ve 1950’ye kadar demir yollarını ulusal politikaların temeline koymuştur.

Atatürk ve İnönü döneminde bağımsız bir politika izlenmiştir. Cumhuriyet Dönemi’nde, 1923-1950 arası, Sayın Bakanımızın da söylediği gibi, 3.764 kilometre demir yolu yapılmıştır. 1951’den 2003 yılına kadar sadece 945 kilometre demir yolu yapılmıştır. 2004’ten 2011’e kadar 1.086 kilometre demir yolu yapılmıştır. Ancak, Türkiye, İkinci Dünya Savaşı sonrasında, 1950’den itibaren bağımsız politikaları terk etmiş, ABD tarafında yerini almış, petrol ve buna bağlı otomobil kartellerine sahip bu ülkenin etkisi altında kalarak demir yolu politikasından Menderes döneminde vazgeçmiştir.

DP Hükûmeti, 1950’de Türkiye’de Amerikan politikalarını uygulamaya sokmuştur. 1950 yıllarında Amerika’da şirketler dolarlarla petrol satarak inanılmaz kârlar yapmaktaydılar. Otomobil ve onunla ilintili endüstriler Amerikan ekonomisinin en büyük bileşeni hâline gelmişti. ABD vergi mükelleflerinin milyarlarca doları, Sovyetlerle bir nükleer savaş anında kentlerden kaçmak için -hızlı hareket eden- otoyollara ihtiyaç duyulduğu bahanesiyle Eisenhower Ulusal Savunma Otoyol Yasası’yla modern bir otoyol altyapısı inşasına akıtılmaktaydı. Demir yolu altyapısı, daha az enerji etkinliği olan motorlu taşıt ulaşımı lehine ihmal edildi ve çürümeye bırakıldı. Zaman, büyük bir Detroit Otomotiv Holdingin Başkanı olan Wilson’ın, gözünü bile kırpmadan “General Motors için iyi olan, Amerika için de iyidir.” diye konuşabildiği zamandı. Birkaç yıl geçmeden, Türkiye Chevrolet cenneti oldu.

Değerli milletvekilleri, 1970’lerden sonra yaşanan petrol krizleri ve demir yollarında yüksek hızlı tren uygulamalarının başlamasıyla, Batı’da yeniden önemli bir değer hâline gelen ve 21’inci yüzyılda küresel sömürünün tekrar aracı olmaya aday demir yolları 19’uncu yüzyılda olduğu gibi gelişimin en önemli unsuru şekline getirilirken gerekli donanımdan büyük ölçüde yoksun Türkiye ise hızlı tren uygulamalarına geçmekte geç kalsa da küresel demir yolu ulaşımı koridorlarında etkili bir biçimde yer alabilmek amacıyla yatırım yapmak zorundadır. Ama, hangi yolla? Elbette, devlet yapmalı. Avrupa Komisyonu tarafından 2001 yılında yayınlanan “2010 İçin Avrupa Ulaştırma Politikası Karar Zamanı” başlıklı beyaz kitap, farklı ulaşım yöntemleri arasında dengeyi sağlayacak bazı önerileri ortaya koyuyor. Bugün, serbestleştirme ve özelleştirme furyasında eskiden olduğu gibi cumhuriyetin ilk yılları hariç bağımlı politikaların bir çıktısıdır.

Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Şafak.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Karar yeter sayısı…

BAŞKAN - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Karar yeter sayısı arayınız efendim.

BAŞKAN - Kabul etmeyenler…Önerge kabul edilmemiştir.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Karar yeter sayısı var mı Sayın Başkan?

BAŞKAN - Bir sonraki…

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Karar yeter sayısı istedik.

BAŞKAN - …önergeyi okutuyorum:

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 sıra sayılı Kanun Tasarısının 1. maddesinin a bendinin tasarı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

BAŞKAN – İstendi mi?

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Tabii efendim. Ama yani olmaz ki Sayın Başkan.

BAŞKAN – Affedersiniz, ben işitmedim.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Ben, karar yeter sayısını 3 defa tekrarladım, herkes duydu efendim. Lütfen, oylamanızı yeniden yapın.

BAŞKAN – “Oylamaya geçtikten sonra.” diyor çocuklar.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Karar yeter sayısı istedik efendim.

BAŞKAN – Tamam efendim, tamam. Ben duymadım, arkadaşlar da bana söylemediler.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Siz de dikkat edin efendim.

BAŞKAN – Önergeyi yeniden oylayacağım ve karar yeter sayısı arayacağım. (AK PARTİ sıralarından “Sayın Başkan, oylandı.” sesleri, gürültüler)

Müsaade buyurun.

Önergeyi kabul edenler… Kabul etmeyenler… (AK PARTİ sıralarından “Var, var.” sesleri)

Evet, arkadaşlar anlaşamıyor ama beş dakika ara veriyorum, karar yeter sayısı arayacağım tekrar, yok şu anda.

 Kapanma Saati: 18.09

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 18.20

BAŞKAN: Başkan Vekili Mehmet SAĞLAM

KÂTİP ÜYELER : Mustafa HAMARAT (Ordu), Mine LÖK BEYAZ (Diyarbakır)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 94’üncü Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın 1’inci maddesi üzerinde Niğde Milletvekili Sayın Doğan Şafak ve arkadaşlarının önergesinin oylamasında karar yeter sayısı bulunamamıştı.

Şimdi, önergeyi yeniden oylarınıza sunacağım ve karar yeter sayısını arayacağım.

Önergeyi kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir, karar yeter sayısı vardır.

Tasarının görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Komisyon? Burada.

Hükûmet? Burada.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 1. maddesinin a bendinin tasarı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 İdris Baluken (Bingöl) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Baluken, buyurun.

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı üzerine vermiş olduğumuz önerge lehine söz almış bulunmaktayım. Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bütün yasalarda olduğu gibi, yine, AK PARTİ’nin neoliberal politikalarına uygun, sermayeye, rant çevrelerine alan yaratan, özel sektöre alan yaratan, emek düşmanı bir yasa tasarısıyla karşı karşıyayız; bunu hemen başlangıcında belirtmek istiyorum.

Verdiğimiz önergelerle buraya gelip sizi ikna çabasına girmeyeceğiz çünkü zaten ne kadar doğru şeyler söylersek söyleyelim kabul etmiyorsunuz.

O nedenle, hazır Sayın Bakan buradayken yereldeki bazı sorunlarımızı biz buradan dile getirelim çünkü Sayın Bakanın, sağ olsun, şöyle bir özelliği var: Vermiş olduğumuz soru önergelerine, aradan altı ay geçmesine rağmen cevap vermiyor.

Sayın Bakan, siz iktidar partisinin bir yetkilisi olarak bu halka, bu millete hizmet götürmekle yükümlüsünüz. Biz de bu hizmeti götürme işini sağlıklı yapıp yapmadığınızı denetlemekle yükümlüyüz. O soru önergelerini size verirken aynı zamanda halkın beklentilerini denetlemeyle ilgili görevimizi yerine getirmek için veriyoruz. O nedenle, bu soru önergelerimize cevap vermenizi… Özellikle Bingöl’le ilgili vermiş olduğumuz pek çok önerge var, cevap alamıyoruz.

Bakın, verdiğimiz önergelerden bir tanesi, Elâzığ-Bingöl-Muş çevre yoluyla ilgili. Burada, özellikle Kurudere ve Kervansaray arasındaki bir mesafede yeterli tedbir alınmadığı için, ışıklandırma, sinyalizasyon, üst geçitle ilgili yeterli tedbir alınmadığı için hemen hemen her hafta kaza oluyor ve her hafta orada vatandaşlarımız ya yaşamını yitiriyor ya sakat kalıyor. Dün gece, yine, bu yolda, bu ölüm yolunda, Kutlu Doğum Haftası’nı kutlamak üzere bir etkinliğe giden 4 vatandaşımız yaşanan elim bir kaza sonucu yaşamını yitirdi. Yani bununla ilgili, sizin bir an önce bu kısa mesafeyle ilgili tedbir almanız gerekiyor. Defalarca söylememize rağmen bu konuyla ilgili, maalesef, herhangi ciddi bir çalışmanın olmadığını belirtmek istiyorum.

Diğer bir husus var: Bingöl’ü bilenler bilir, şehrin iki yakası Düzağaç ve merkez bölgesini birleştiren Çapakçur Köprüsü var. Defalarca bu Meclis kürsüsünden dile getirdik. Maliyeti 25 milyon olduğu için önce yapamayız dediler, 25 milyon olduğu için. Yani başka yerler söz konusu olunca üçüncü köprüler, üçüncü havaalanları, çılgın projeler havada uçuşuyor ama söz konusu Bingöl olunca 25 milyon fazla geliyor ve bir köprüyü bir şehirden esirgiyorsunuz ve orada da ölümcül kazalar yaşanmaya devam ediyor.

Bakın, geçen gün Bingöl’e gönderdiğiniz bir müsteşar -ismini vermeyeceğim çünkü burada cevap hakkına sahip değil- Bingöl halkıyla dalga geçiyor. Şöyle demiş: “Bingöl’ün üç ayı yaz, üç ayı ayaz, altı ayı da beyazdır.” Herhâlde biraz şair özelliği de var. “Biz buraya köprü yaparsak şu anki kaza oranı 2 katına çıkar. Çünkü, altı ayı kış olan bölgede rakım yüksekliği nedeniyle sürekli buzlanma oluşuyor ve Bingöllüler bizden viyadük talebinde bulunuyor. Özellikle şunu belirteyim: Viyadük, altından su geçmeyen iki dağ arasında inşa edilen bir yapıdır.”

Şimdi, daha viyadüğün ya da köprünün ne olduğunu bilmeyen bir müsteşarla karşı karşıyayız. Biz viyadüğün bütün anlamlarını çıkardık. Viyadük “köprü yol” anlamında ve genelde de yüksek iki nokta arasına, bir nehrin ayırdığı iki nokta arasında yapılan köprü yol olarak tanımlanıyor. Ya sayın müsteşar bu talepleri ciddiye almıyor ya da Bingöl halkıyla dalga geçiyor. İşin daha dramatik yanı, yanında da Bingöllü bir bakan var ve buna ses çıkarmıyor. Yani, burada, bir viyadük ya da köprü, ne ise, bununla ilgili halk bir talep dile getirmiş, siz bu sorunu çözmekle yükümlüsünüz. Buna cevap vereceğinize, buna çözüm üreteceğinize orada gidip maalesef, Bingöl halkını önemsememe gibi bir durum içerisine giriyorsunuz.

Bu durumla ilgili Ocak 2012’de AK PARTİ Bingöl milletvekili, bakın, Bingöl yerel basınına şöyle diyor, işte baya bir şeyler açıklamış, sonrasında da: “Bingöl Çapakçur Köprüsü, Karayolları Genel Müdürlüğünce etüt projeye alındı. Önümüzdeki haftalarda yapılacak etüt proje çalışmaları sonucunda köprü mü viyadük mü olacağına karar verilecek.” Aradan bir buçuk yıl geçti hâlâ somut olarak hiçbir gelişme yok.

Sayın Bakan, burada sürekli gelip anlatıyorsunuz, rakamlara takla attırıyorsunuz. Bakın, sosyal medyada dolaşan bir resmi göstereyim. Bu sağda gördüğünüz Mars, ortadaki Ay, solda da Bingöl’ün yolları. Her üçünün de ortak bir özelliği var: İnsan eli değmemiş gibi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İDRİS BALUKEN (Devamla) – Yani, biz sizin Mars’a ya da Ay’a insan göndermeyle ilgili projelerinize bir şey demiyoruz ama Bingöl’le ilgili bu ifadeleri lütfen dikkate alın, soru önergelerimizi de dikkate alın. Viyadükle ilgili de Bingöl halkının talebine bir an önce cevap vermenizi bekliyoruz.

Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Baluken.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 1’inci maddesinin (1) inci fıkrasının “d” ve “e” bentleri ile 2’nci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman (Adana) ve arkadaşları

d) Ticaret siciline kayıtlı kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını,

e) Ticaret siciline kayıtlı kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini, sağlamaktır.

(2) Bu Kanun, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan kamu tüzel kişilerinin demiryolu altyapı işletmeciliğini ve demiryolu tren işletmeciliğini kapsar.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Sayın Sinan Oğan…

BAŞKAN – Sayın Oğan, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

SİNAN OĞAN (Iğdır) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; burada demir yollarıyla ilgili genel şeyler ifade etmekten ziyade, Iğdır’da demir yolu bekleyen insanlarımızın dileklerini, Iğdır’da her gün trafik kazalarında -can veren- hem insan hem hayvan telefatına sebep olan sorunları dile getireceğim.

Değerli Bakanım, biliyorsunuz Türkiye’de bir tek il var ki 3 ülkeyle sınır; o da Iğdır. Türkiye’de ikinci bir ilin böyle bir özelliği yok. Ama, yine Türkiye’de bir tek il var ki hakikaten ulaşım konusunda, hem uluslararası hem yurt içi ulaşım konusunda en çok sıkıntıyı çeken illerin başında gelmektedir. Siz, Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun projesini açıkladığınızda inanın biz çok sevinmiştik. Daha sonra, onun Iğdır’dan da geçeceğini duyduğumuzda sevincimiz bir kat daha fazlalaşmıştı. Ancak, maalesef bugüne kadar Iğdır’dan geçen demir yolu konusunda herhangi bir çalışmanın Iğdır halkına yansıdığını görmemekteyiz.

Biraz önceki soruma verdiğiniz cevapta dediniz ki “Azerbaycan’la bu konuda görüşmeler devam ediyor ve her iki ülkenin beraber başlaması lazım.” Ben Azerbaycan tarafını da yakından takip ettiğim için biliyorum ki Azerbaycan tarafının da bu demir yoluna ihtiyacı var. Zira, Nahcivan’da da o anlamda bir ambargonun en azından ortadan kalkmasına sebep olacaktır bu demir yolu; hem de Iğdır’ın ürettiği kayısı rahatlıkla pazarlara gelebilecektir, Iğdır’ın ürettiği meyve sebze rahatlıkla Ankara’ya, İstanbul’a ve belki de Türk cumhuriyetlerine bu demir yolu üzerinden gidecektir.

Çok teşekkür ederiz. Iğdır’da geçtiğimiz sene havaalanının açılışını hep beraber yaptık, bunun için Iğdır halkı adına ben teşekkür ediyorum. Ancak havaalanımız yazlık havaalanı. Yaz olmasını bekliyoruz ki yazın havaalanını kullanabilelim. Yazlık kışlık uygulaması sorunu da inşallah bu yaz çözülecektir diye düşünüyoruz çünkü havada biraz toz olduğunda, biraz sis, biraz bulut olduğunda uçaklar Iğdır’a inemiyor.

Tabii, bugün Iğdır’ın en önemli sorunlarından birisi de, görece Iğdır küçük bir il olmasına rağmen trafik kazalarında Türkiye’de en çok kazanın yaşandığı 6’ncı il unvanını aldı. Biz isteriz ki Iğdır en çok trafik kazasının yaşandığı 81 vilayet içerisinde 6’ncı vilayet olmasın; Iğdır, en iyi ulaşımın yapıldığı Iğdır ürettiğini batıya rahatlıkla götürebildiği bir il olsun, bu sıralamada üst yerlerde yerini alsın isteriz.

Maalesef, Melekli köyünün, benim de dünyaya gözlerimi açtığım Melekli köyünün tam ortasından uluslararası kara yolu geçiyor ve her gün insanlar orada can veriyor Sayın Bakanım, neredeyse her gün en az 1 kişi o yolda can veriyor. Dolayısıyla, hiç olmazsa bugünlerde, kara yolunun yenileme çalışmalarının yapıldığı bugünlerde daha fazla insan kaybına, daha fazla can kaybına, mal kaybına sebep olmadan Iğdır’daki kara yolunun altına alt geçit yapılması talimatını vermenizi Iğdır halkı, Melekli halkı sizden bekliyor. Sizden çok şey beklemiyoruz Sayın Bakanım, alt geçit bekliyoruz. Yani hakikaten dışarıdan duyan insan zannedecek ki yahu bunlar ne bekliyor? Hakikaten bir şey beklemiyoruz. Sadece insanlarımız, tırların altında, uluslararası kara yolunun altında ölüp gitmesin, hayvanlarımız kamyonların altında telef olmasın istiyoruz. Iğdır halkının bir tek isteği var: Alt geçit yapmak. Bugün alt geçit yapmak herhâlde, Sayın Bakanım, zor bir iş olmasa gerek, maliyetli bir iş olmasa gerek. Rahatlıkla yapılabilecek bir şey ama nedense yapılmıyor ama nedense her gün, alt geçit olmadığı için, üst geçit olmadığı için, köyün ortasından uluslararası kara yolu geçtiği için insanlarımız ölüp gidiyor.

Sayın Bakanım -Iğdır halkının bu isteklerini- bugün, beni, çok sayıda vatandaşımız bu görüşmeler dolayısıyla sizin burada olduğunuzu bildiği için aradılar ve şunu ifade ettiler: “İnşallah bir an önce yapılacaktır, aksi takdirde biz, bütün köy halkı o yola çıkacağız ve o yolu trafiğe kapatacağız ki daha fazla insanımızın can kaybına sebep olmasın.”

Saygılar sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Oğan.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

1’inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… 1’inci madde kabul edilmiştir.

2’nci madde üzerinde üç önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 2' inci maddesinin (1) inci fıkrasının “ç" ve "d" bentlerinin sonunda yer alan "ve şirketleri" ile "h" bendinde yer alan "veya şirketlere" ibarelerinin tasarı metninden çıkarılmasını, "e" bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

 Adana Adana İstanbul

 Enver Erdem Lütfü Türkkan

 Elâzığ Kocaeli

e) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla Bakanlığın görevlendirmesi üzerine TCDD Taşımacılık A.Ş'nin demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmet yükümlülüğünü,

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 2'inci Maddesinin 1'inci fıkrasının e ve f bendlerinin madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Haluk Ahmet Gümüş Haluk Eyidoğan Mehmet Volkan Canalioğlu

 Balıkesir İstanbul Trabzon

 Haydar Akar Turgay Develi

 Kocaeli Adana

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 2. maddesinin ç, d, ve e fıkralarının tasarı metninden arz ve teklif ederiz.

 İdris Baluken Nazmi Gür İbrahim Binici

 Bingöl Van Şanlıurfa

 Adil Kurt Erol Dora

 Hakkâri Mardin

BAŞKAN – Sayın Komisyon, son okunan önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Baluken, buyurun.

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Verdiğimiz önerge üzerinde tekrar söz almış bulunmaktayım. Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Demin vakit yeterli olmadığı için konuyu tam da bitiremedik. Yani kardan dolayı Bingöl’e bir viyadük yapılmama gerekçesini kabul etmiyoruz. Sayın Bakan bunu en iyi kendi memleketinden bilir. Erzincan’daki viyadük sayısını bize söylerseniz Sayın Bakan… Eğer Erzincan’da viyadük yoksa, Erzurum’da viyadük yoksa biz o zaman kardan dolayı bir şehre viyadük yapılmıyor gerekçesini anlayabiliriz ama Erzincan’a yağan kar da aynıdır, Erzurum’a, Bingöl’e yağan kar da aynıdır. Erzincan’a ve Erzurum’a daha fazlasını yapmanızı talep ederiz, isteriz ama bir şehre bir viyadükle ilgili en azından bu görüşmeler yapılırken fikriniz, düşünceniz nedir, merak ediyoruz.

Diğer taraftan, tabii, bu çıkarılan yasaların çoğunun emekten yana olmadığını, emekçinin sürekli hak gaspına uğradığını biz ifade etmiştik. Yine Sayın Bakanın ilgi alanına girdiği için… Demin Sayın Çalışma Bakanı da buradaydı, gördüm, bilmiyorum burada mı, yine eğer buradaysa kendisi de lütfen bu konuyla ilgilensin. Bu Karayollarında işten atılan 10 bin işçinin dramı söz konusu. Ortada yüksek yargı kararları var, Yargıtay kararları var. Yüksek yargı kararı, bu işçilerin kadrolu olarak Karayolları işçisi sayılması gerektiğini belirtiyor ama Bakanlığın uygulaması, bunların çalıştıkları sahayı tamamen anahtar teslim şekilde taşerona bırakma şeklinde ilerliyor. Doğal olarak taşeron, esnek, ucuz, iş güvencesiz emek gücünü yaratmanın peşinde koşturuyor. Şu anda 10 bin işçi var. Yani bu işçilerin burada dile getirilmesi hususunu böyle bir sayı olarak almanız çok yanlış. 10 bin aileden bahsediyoruz, 10 bin ailenin yaşadığı dramdan bahsediyoruz. Benim seçim bölgem olan Bingöl’de 80 aile durmadan bizi arayıp ne yapacağını bilmez bir hâlde, geçimle ilgili, soysal sorunlarla ilgili bir çare üretilmesi talebini burada dile getirmemizi istiyor. Aynı şekilde, bakın, sadece Bingöl’de değil; Mardin’de, Batman’da, Trabzon’da, Diyarbakır’da, Kayseri’de, Samsun’da, Sivas’ta, Bursa’da, Erzurum’da, Konya’da, Şanlıurfa, İstanbul, Elâzığ ve daha birçok ilde bu Karayolları işçileri geleceğinin ne olacağının bir açıklanmasını bekliyorlar.

Diğer taraftan, siz burayı özelleştirirken, taşerona verirken devletin depolarında olan iş makineleri, teçhizatı, teknik teçhizatı çürümeye mi bırakacaksınız yani böyle bir uygulama var mı?

Buradaki en büyük sorun, eğer Türkiye bir hukuk devletiyse, en üst düzeyde verilmiş olan yüksek yargı kararını Hükûmet olarak uygulamanız. Kimse sizden herhangi bir hak verilmesini, bu anlamda kendi cebinizden bir hak verilmesini istemiyor. Mahkeme zaten karar vermiş, bu işçileri haklı görmüş. Bu işçilerin Karayollarında kadrolu işçi olarak bulunması gerektiğini zaten söylemiş. Size düşen tek şey, hukuk ülkesi olmanın gereğini yerine getirmek. Bu işçilerin mağduriyetiyle ilgili, bilmiyorum Bakanlığınız nasıl bir formül geliştirecek ya da Sayın Çalışma Bakanı bu konuyla ilgili hiç kafa yormuş mu? Bu 10 bin Karayolları işçisinin durumunun içerisinden nasıl çıkmayı düşünüyorsunuz? Ya mahkeme kararını çiğneyeceksiniz ya bu işçileri büyük bir sosyal problem olarak ne yapacağını bilmez bir hâlde ortaya atacaksınız ya da mantıklı bir formülle buraya gelip bir çözüm sunacaksınız; biz de rahatlayacağız, aileler de rahatlayacak. Beklentimiz budur.

Bununla ilgili mağduriyetin bir an önce düzeltilmesi gerektiğini belirtiyor, Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Baluken.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Sayın Bakanın bir dakikalık bir açıklaması olacak yerinden.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli konuşmacı, tabii, Bingöl’le ilgili bazı konulara değindi. O yüzden bu açıklamayı yapma ihtiyacı doğmuştur.

Bingöl’de yol çalışmalarımız devam ediyor; bilindiği gibi Bingöl’den kuzey ve doğu-batı, kuzey-güney ve doğu-batı istikametinde bölünmüş yol çalışmalarımız son on yıl içerisinde devam ediyor. Bir karşılaştırma yapacak olursak: 2002’ye kadar on yıl içerisinde bölgeye, sadece Bingöl’e 50 milyon civarında bir yatırım yapılmış, 2003-2012 arasında 503 milyon yatırım yapılmış ve 5 kilometrede aldığımız bölünmüş yol miktarını 125 kilometre daha ilave ederek 130 kilometreye çıkardık.

Çapakçur Köprüsü bildiğimiz bir konudur, bunun için arkadaşlarımızı gönderdik, ona bir çözüm üreteceğiz ama konu şu: Şimdi, şehrin tek bağlantısıdır o köprü. Diğer, Muş-Bingöl güzergâhındaki köprüyü bitirmeden onu yapmamız şehrin iki yakasını birbirinden koparmamız anlamına geliyor. O yüzden uzamıştır. Bunun da bilinmesini istiyorum.

Havaalanımız bitmek üzere. İnşallah bu yaz Bingöl’e havaalanı da açacağız.

Taşeron işçileri Karayollarının sadece sorunu değil, genel bir sorundur. Kamuda 650 bin civarında böyle bir çalışan olduğu biliniyor. Bu konuda Çalışma Bakanlığımıza Hükûmetimiz görev verdi. Bir formül arayışı içerisindeyiz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bakan.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 2'inci Maddesinin 1'inci fıkrasının e ve f bendlerinin madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu (Trabzon) ve arkadaşları

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Gümüş, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan “PKK, havlu atmıştır.” dediniz, bize göre havlu atan AKP Hükûmetidir. İsrail’in özür dilemesi, böyle tereyağından kıl çeker gibi PKK’nın geriye doğru çekilmesi, ondan sonra ABD’nin birdenbire “Filistin devletini tanımalıdır.” demesi… Bu kadar tesadüf normal değildir arkadaşlar.

Biz biliyoruz ki, ABD, Orta Doğu’dan çekilmeden önce bu bölgeyi dizayn etmek istemektedir ve sizler de bu dizaynın bir faktörü ve aktörüsünüz.

M. MÜCAHİT FINDIKLI (Malatya) – Savaşı çıkaran ABD.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Ne dediğiniz belli değildir. Bir yandan “Bizim milliyetçiliğimiz.” diyorsunuz, diğer yandan “Her türlü milliyetçiliği ayaklar altına aldım.” diyorsunuz. “Açılım” diyorsunuz, şuraya gelip de açılımın ne olduğunu anlatacak bir tek milletvekili yoktur. Ben sataşıyorum size, sataşma olarak kabul edin. Gelsin de birisi anlatsın. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

İSMAİL AYDIN (Bursa) – Anlamadın mı daha?

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Sen gel buraya anlat şimdi, sen gel buraya anlat.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Genel Başkan Yardımcından dinle.

BAŞKAN – Lütfen… Lütfen, değerli arkadaşlar…

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Açılımın ne olduğunu biriniz bilmiyorsunuz.

BAŞKAN – Sayın Gümüş, lütfen Meclise hitap edin.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Anlamadın galiba, Genel Başkan Yardımcına niye sormuyorsun?

BAŞKAN – Arkadaşlar, müdahale etmeyelim.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Gelin birazdan açılımın ne olduğunu anlatın, bakalım sevgili Başbakanınız size neler yapacak? (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen müdahale etmeyelim.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Anlatın, biriniz gelsin…

“Açılım” denilen şeyin her tarafı kapalıdır arkadaşlar. Böyle açılım olmaz, açarak kapatıyorsunuz ve ben size söylüyorum: Amerika Birleşik Devletleri Orta Doğu’dan çekilmeden önce dizayn edecektir. İçerideki büyükşehir yasaları da, içerideki düzenlemeler de daha sonra bu bölgede yapılacak petrol hesaplarıyla ilgilidir. Kuzey Irak’ta, güneydoğudaki meseleler de bunlarla ilgilidir. Hepimiz göreceğiz. Orta Doğu’da büyük bir olay patladığı zaman gelip buraya konuşacağız arkadaşlar, pek yakında paylaşacağız.

ÜLKER CAN (Eskişehir) – Terör bitecek, Türkiye zengin olacak.

HAKAN ÇAVUŞOĞLU (Bursa) – Türkiye’ye güven, ülkene güven artık.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Pek yakında buradaki olayları gözlerinizle göreceksiniz ve sizler dünyadaki bu politikanın birer parçası olacaksınız. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – Lütfen, arkadaşlar lütfen…

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Şimdi, konuya başlayalım.

İSMAİL AYDIN (Bursa) – Terörün bitmesinden niye rahatsız oluyorsunuz?

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Rahatsız olmuyorum ki, ne yaptığınızı anlatıyorum; rahatsız olan sensin.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İsmail’i çağır, anlatsın.

BAŞKAN – Arkadaşlar lütfen. Lütfen… arkadaşlar dinleyelim.

Buyurun.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Demir yollarına geçiyorum, dediğimi dedim ben. Çıkan varsa konuşsun buraya. Sataşma olarak kabul edin.

Demir yolu hizmetlerinin özelleşmesini öngören bir tasarıyı görüşüyoruz. Ülkemizde cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte büyük bir önem ve hız kazanmış ancak ne yazık ki 1950’lerle birlikte gelişimi sekteye uğratılmış olan demir yolları bugün yolcu taşımacılığında çok az tercih edilir bir ulaşım alternatifi hâline getirilmiştir. “Getirilmiştir” kelimesini özellikle seçiyorum, zira kara yollarına göre çok daha güvenli ve verimli olan bir taşımacılık alternatifi olarak demir yollarının kullanım oranı bilinçli olarak düşürülmüştür. Cumhuriyetimizin ilk döneminde yolcu taşımacılığında yüzde 50’lerde olan demir yolu kullanma oranı bugün sadece yüzde 2’dir yani Hükûmetinizin yüzde 48’lik bir borcu vardır demir yolunun kullanımıyla ilgili.

Memleketimizde toplu taşıma yıllarca kötülenmiş ve yatırım yapılması gereksiz bir alan olarak ilan edilmiştir. Tabii ki neden, petrole ve dışa bağımlılığın artırılmasıdır. Bugün AKP iktidarının buraya getirdiği tasarı dünyada artan enerji maliyetleri ve ilerleyen teknolojiyle verimli bir taşıma alternatifi olduğu artık inkâr edilmeyen demir yollarının kamucu ve toplumcu yapısını tamamen yok etmeye yöneliktir.

Gerçek şu ki: AKP iktidara geldiği 2002 yılından bu yana devletin malını satmadan çivi çakamamıştır. Yapılan şey var olan çivileri sökmek, sonra da yerlerini değiştirerek yenilerini çakmaktır.

Değerli arkadaşlar, aslında bir yere bir çivi çakmak aynı zamanda yeni yatırımlar için kaynak yaratmaktır. Deprem vergileriyle yol yapılırsa, özelleştirme gelirleriyle köprü yapılırsa, yatırım kaynakları aşırı büyümüş dolaylı vergilere dayandırılırsa yapılanlar çivi çakmak anlamına gelecek midir?

TCDD’de son yıllarda ciddi bir dönüşüm için çalışmalar sürdürüyordu. yabancı şirketlere milyonlarca dolarlarla raporlar yaptırıldı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Gümüş, süreniz tamam efendim.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Devamla) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 2'inci maddesinin (1) inci fıkrasının “ç" ve "d" bentlerinin sonunda yer alan "ve şirketleri" ile "h" bendinde yer alan "veya şirketlere" ibarelerinin tasarı metninden çıkarılmasını, "e" bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

e) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla Bakanlığın görevlendirmesi üzerine TCDD Taşımacılık A.Ş'nin demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmet yükümlülüğünü,

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Sayın Enver Erdem…

BAŞKAN – Sayın Erdem, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

ENVER ERDEM (Elâzığ) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 2’nci maddesi üzerinde verilen önergeyle ilgili söz almış bulunmaktayım. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, üzerinde konuştuğumuz kanunu, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları meselesini biz Milliyetçi Hareket Partisi olarak millî bir mesele olarak bakıyor, öyle görüyoruz. 1950 yılından itibaren gerek taşımacılıkta gerekse ulaşımda gelmiş olduğu noktayı gerek gelişmiş Avrupa ülkeleri gerekse dünya standartları açısından yetersiz gördüğümüzü ifade ediyor, bu hususta getirilecek doğru projelerin tamamına Milliyetçi Hareket Partisi olarak destek vereceğimizi ifade etmek istiyorum.

Tabii, konu demir yollarıyla ilgili. Ulaştırma Bakanlığımızın hizmet alanını ilgilendiren, benim seçim bölgem olan Elâzığ’da gerek köprülerle alakalı gerekse demir yollarıyla ilgili bir kısım problemleri gündeme getirmeyi doğru buluyorum. Öncelikle Sayın Bakanım, Milliyetçi Hareket Partisi iktidarları döneminde başlatılan bu Ağın Karamağara Köprüsü yaklaşık on beş yıldır inşaatı yarım hâlde bekletiliyor. Size sorulan her soruda “Bunlar projelendiriliyor. İhalesi yapılacak, yapıldı…” Bu aşamada bekletiliyor. Bu Ağın Köprüsü’nün akıbetinin ne olduğunu burada bize, ekranları başında bulunan Elâzığlılara da açıklarsanız memnun oluruz.

Ayrıca, Sayın Başbakanın Elâzığ’da yapmış olduğu mitinglerde iki defa gündeme getirdiği bu Pertek Köprüsü’yle alakalı şu ana kadar hiçbir çalışma yaptınız mı, herhangi bir öngörünüz var mı? Bu Pertek Köprüsü yapılacak mı, yapılmayacak mı; maliyeti nedir, plan projesi var mıdır, ihalesini yapacak mısınız; bunu açıklarsanız memnun oluruz.

Biraz önce bir milletvekilimiz sordu. Kömürhan Köprüsü, aslında onunla beraber bir de Gülüşkür Köprüsü’nün değerlendirilmesi lazım. Bunlarla alakalı benim 2011 yılında sormuş olduğum bir soru önergesine vermiş olduğunuz cevap burada Sayın Bakanım. Biraz önce verdiğiniz cevaptan tamamen farksız. Yani, yine “2011 yılında projelendiriliyor, 2012 yılında ihalesi yapılacak.” dediniz, 2013 yılında ihalesinin ne zaman yapılacağını bile söyleyemiyorsunuz.

Şimdi, Sayın Bakanım, Elâzığ’ın en önemli meselelerinden birisi Elâzığ’ın merkezinden geçen demir yolu hattının şehir merkezinin dışına alınmasıyla alakalı Elâzığ’ın bir talebi var. Bu sorun sadece Elâzığ’da değil, Türkiye’de birçok şehirde olduğu gibi, dünyada da hemen hemen bütün ülkelerde yaşanan önemli bir problem. Geçmiş yıllarda yapılan, yaklaşık yüz yıl önce yapılan bu demir yollarının bir kısmı şehrin kentleşme ve gelişmesiyle beraber hizmet alanının dışında kalmış. Şu anda, Elâzığ’ın Kızılay, Kesrik, Hicret ve Gümüşkavak mahalleleri tamamen yol, su, ulaşım, elektrik, gaz hemen hemen bütün hizmetlerden mahrum durumda ve şehrin merkezinde kalan tren hattının Meryem Dağı’nın güneyine taşınmasıyla alakalı bir proje üzerinde çalışılıyor, siz, maliyetleri yüksek bulduğunuz için bunu hayata geçirmiyorsunuz. Şimdi, esasında bunun ayrıntıları da var bende. Yaklaşık 60 milyon lira gibi bir maliyet çıkıyor. Aslında arazinin sathının düzgün olması, kamulaştırma bedellerinin de ödenmeyecek olması büyük ölçüde düşünüldüğünde bu rakamın çok daha aşağı rakamlara düşebileceğini de değerlendiriyoruz. Bu projenin bir an önce hayata geçirilmesinin de biz, Elâzığ açısından, Elâzığ’ın gelişimi açısından çok önemli olduğunu değerlendiriyoruz.

Yine, benzer bir problemin Elazığ’ın Baskil ilçesinde yaşandığını da burada bir kere daha ifade etmek istiyorum. Baskil ilçesinde yaklaşık 14 kilometre tren hattının ilçeden geçtiğini, bunun özellikle de şehir merkezinde gelip “S” yapmak suretiyle ilçeyi birkaç parçaya ayırdığını biliyoruz. Şimdi bunun sonucunda Sayın Bakanım, Baskil ilçesinde bir yolcu veya yük treni, yaklaşık olarak yirmi dakika, yirmi beş dakika yolculuk yapmak durumunda kalıyor.

Şimdi, bunların getirmiş olduğu tehlikeli durumu, ekonomik açıdan getirmiş oldukları yükleri, insan hayatını zorlaştırması açısından karşılaştığımız problemleri göz önünde bulundurarak bu problemleri ben dikkatlerinize sunuyor, hepinize saygılar sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Erdem.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

2’nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… 2’nci madde kabul edilmiştir.

3’üncü madde üzerinde üç önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 3'üncü maddesinin (2) nci fıkrasının "b" bendinin tasarıdan çıkarılarak diğer bentlerin buna göre teselsül ettirilmesini (1) inci fıkrası ile (2) inci fıkrasının "c", "ç", "d", "e" ve "f' bentlerinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 D. Ali Torlak Seyfettin Yılmaz Ali Halaman

 İstanbul Adana Adana

 Reşat Doğru Lütfü Türkkan

 Tokat Kocaeli

 (1) TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar.

c) Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, kendilerine ait demiryolu işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

ç) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek,

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının bakım ve onarımını yapmak, iyileştirmek, yenilemek ve genişletmek gibi çalışmaları yapmak veya yaptırmak.

e) Konvansiyonel, yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek ve işletmek.

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 3'üncü Maddesinin 2'nci fıkrasının b,c ç, d, e ve f, g bentlerinin ilgili madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar Haluk Eyidoğan

 Trabzon Kocaeli İstanbul

 Haluk Ahmet Gümüş Turgay Develi Uğur Bayraktutan

 Balıkesir Adana Artvin

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 3. maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 Nazmi Gür Sabahat Tuncel Ertuğrul Kürkcü

 Van İstanbul Mersin

 Adil Kurt İdris Baluken Erol Dora

 Hakkâri Bingöl Mardin

"Madde 3- (1) TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufunda olup olmamasına bakılmaksızın demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar.

(2) TCDD'nin diğer görevleri şunlardır:

a) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek.

b) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu tren işletmecilerine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

c) Demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek.

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak.

e) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek, işletmek.

g) Ana Statüsü ile verilen diğer görevleri yapmak."

BAŞKAN – Sayın Komisyon, son okunan önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZİM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Baluken…

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Demiryolu işletmeciliğinin güvenilir olmasının sebebinin başında trafik ve bağlı hizmetlerin tekel olarak yürütülmesi ve çok katı kurallara bağlı olması gelir. Bu, tüm demiryolu işletmeciliği için genel ve geçerli bir durumdur. Demiryolu işletmeciliğinin en önde gelen olmazsa olmazlarından birisi de güvenliğin ön planda olması vazgeçilmez bir zorunluluktur. Bu tasarı yasallaştığı takdirde demiryollarında büyük ölümlü ve maddi kazaların olmasına neden olabilecektir.

Neoliberal politikalar ve yeniden yapılanma çalışmaları kamu kurumlarının tasfiyesi, özelleştirilmesi ve kamu hizmetlerinin sürekli olarak azaltılması ile sonuçlanmıştır. Bu olumsuz gelişme demiryolu işletmeciliğini de etkilemiş, bu çerçevede neredeyse birçok ülke demiryolları özelleştirilerek tasfiye edilmiştir. Örneğin İngiltere, bu uygulamanın öncülüğünü yapmıştır. İngiltere’de tren işletmeciliğinin yanı sıra alt yapı ve trafik hizmetleri de özelleştirilmiş ve o zamanın moda deyimiyle "serbestleştirilmiştir." Ancak bir süre sonra ölümlü kazalar gündeme gelmiştir. İngiltere, yaptığı yanlışı onlarca kaybedilen hayat ve çok sayıda kazadan sonra düzeltme yoluna gitmiş, demiryolu işletmeciliğini tekrardan kamu hizmeti olarak bir kamu şirketi eliyle işletmeye başlamıştır.

Ülkemizde de 2005 yılında bu yöntem denenmiştir, özel tren işletmeciliği özendirilerek özel işletmelerin hatlarımızda kendi trenleri ve personeli ile işletmenin yolu açılmıştır. Bu çerçevede tren işletmeciliğine başlayan ERDEMİR AŞ.'nin çalıştırdığı Cevher treni, 19 Eylül 2005’te Çetinkaya-Hekimhan arasında yoldan çıkmıştır. Kazanın ardından uygulamadan vazgeçilmiştir.

Sonuç olarak, yasa tasarısının 3. maddesinin bu tekel ve kamu hizmeti niteliğinin korunması amacıyla önerdiğimiz şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 3'üncü Maddesinin 2'nci fıkrasının b,c ç, d, e ve f, g bentlerinin ilgili madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu (Trabzon) ve arkadaşları

BAŞKAN – Sayın Komisyon, katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (İstanbul) – Sayın Bayraktutan…

BAŞKAN – Sayın Bayraktutan, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

UĞUR BAYRAKTUTAN (Artvin) – Sayın Başkan, çok değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın 3’üncü maddesi üzerine, verilen önerge üzerine Cumhuriyet Halk Partisi grubu adına söz aldım. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben, bugün, burada, demir yollarını konuşmayacağım. Karadeniz ile ilişkin… Aslında Karadenizli için demir yolları çok önemli ama başka bir sorun daha var, onu konuşacağım. 22 Nisan günü, yani pazartesi günü ÇAYKUR işçisi greve başlıyor. ÇAYKUR işçisinin grevini buradan anlatmak istiyorum. Neden grev şartlarına gelindi, neden bu şartlar oluştu, onu anlatmak istiyorum.

ÇAYKUR’da yaklaşık 10 bin işçi çalışıyor değerli arkadaşlarım. 10 bin işçinin, 9 bini TEKGIDA-İŞ Sendikasına bağlı üye, bin tanesi ise ÖZ GIDA-İŞ Sendikasına bağlı üye olarak çalışmaktadırlar.

Çay, Karadenizli için her şeyden daha önemli bir stratejik ürün. Nasıl fındık Giresun için, Karadeniz için çok önemli ise çay da Karadeniz için çok önemli. Ama Karadeniz’de özellikle bu son yıllarda 2008 yılında başlatılan bir operasyon ile ÖZ GIDA-İŞ Sendikası tarafından bir operasyon başlatılıyor.

Şimdi, şöyle anlatayım değerli arkadaşlarım: Karadeniz’de TEKGIDA-İŞ Sendikası, bir sendika kimliğinin ötesinde ÇAYKUR’la, Rize’yle özdeşleşmiş olan bir kimliği var. Bu sendika kimliği bazılarını rahatsız ettiği için, bazı siyasileri rahatsız ettiği için 2008 yılında buraya bir operasyon yapılıyor. Deniliyor ki: Efendim TEKGIDA-İŞ Sendikasını bir kenara koyalım, burada ÖZ GIDA-İŞ Sendikasını operasyon yaparak bunları yetkili sendika hâline getirelim. Bunun sürecinde sendika ile ÇAYKUR yönetimi özdeşleşmiş bir hâle geliyor. Yani Kamu İş ile yapılan sözleşmede sendika yönetimi -TEKGIDA-İŞ Sendikası- kendisinin karşısına ÇAYKUR yönetimini aldığını zannediyor ama öyle bir hâl ile karşı karşıya kalınıyor ki ÖZ GIDA-İŞ Sendikası ile ÇAYKUR yönetimi bir anlamda taraf oluyorlar. Ve 2008 yılında yapılan bu operasyon sonucunda sahte belgeler, ölümler –ki bu işin hukuksal tarafını ben de biliyorum- bu sendikayı çökertelim de ÖZ GIDA-İŞ’i yani yandaş sendikayı karşımıza koyalım diye ciddi bir operasyon yönetiliyor. Operasyonun bir tarafında da -Sayın Bakan da burada- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı var. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ÇAYKUR’un göndermiş olduğu –hemşehrim Sayın Bakan iyi dinlesin- belgelere, bilgilere -ölümler de dâhil, sahte bilgi, belgeler de var- dayanarak kendisine muhatap olarak ÖZ GIDA-İŞ Sendikasını muhatap alıyor. Ama hani, bir söz var ya “Bu ülkede yargıçlar var.” diye, hani Berlin’de yargıçlar vardı ya, bu ülkede hâlâ yargıçlar var Sayın Bakan. Sizin yapmış olduğunuz bu yanlış işlemi, 2008 yılındaki yanlış işlemi ortadan kaldırıyorlar ve buradaki yetkili TEKGIDA-İŞ Sendikası olduğuna ilişkin iki kere Yargıtaydan geçen, maddi anlamda kesin hüküm teşkil eden kararlar Yargıtaydan geçiyor ve diyorlar ki: “Burada yetkili sendika TEKGIDA-İŞ’tir.” Yargıtay içtihatlarına göre imza tarihindeki, o 2009 ile 2010 arasındaki sosyal haklara ilişkin imza atılıyorken o tarihte yetkili olan sendikaya kim üyeyse onların o haklardan yararlanması gerekirken, gelinen noktada sanki onlar hiç yokmuş gibi, şimdi, ÇAYKUR yönetimi sanki ÖZ GIDA-İŞ sendikasıyla özdeşmiş gibi diyorlar ki: “Sizin sosyal haklarınızı veririz, sizin zammınızı veririz, her türlü şeyi yaparız ama bir tek şartımız var. TEKGIDA-İŞ’e vermiş olduğumuz bu haklardan ÖZ GIDA-İŞ’in bin tane işçisi de yararlanacaktır.”

Şimdi, arkadaşlar, bir olay var, külfetin altına giren nimetten de yararlanır. Tek başına bu şekildeki bir dayatmayı, ÇAYKUR yönetiminin herhangi bir şekilde dayatma yapmasını kabul etmek mümkün değildir. Yerleşik Yargıtay içtihatlarına göre o tarihte sendikanın yapmış olduğu sözleşmenin altında imzası olan, sendikalı olan bütün üyeler bu haklardan yararlanabilirler. TEKGIDA-İŞ bütün kamuoyuna haykırıyor, diyor ki: “ÖZ GIDA-İŞ’e üye olan o bin tane arkadaşımız da gelsin, bizim sendikamıza üye olsun, kazanmış olduğumuz haklardan, ÇAYKUR’la yapmış olduğumuz sözleşmedeki bütün sosyal haklardan onlar da yararlansınlar.” Ama ÇAYKUR yönetimi öyle demiyor “Sizin haklarınızı verebilmemiz için TEKGIDA-İŞ’in vermiş olduğu bütün bu önerileri kabul ediyoruz ama bir tane daha şartımız var: Siz bu şartın altına imza atacaksınız, ÖZ GIDA-İŞ’in üyesi olan bin kişinin de bu haklardan yararlanmasını sağlayacaksınız.” diyor.

Değerli arkadaşlarım, bir tarafta yetkili olan, 9 bin kişinin üye olmuş olduğu kocaman bir sendika var, bu sendikanın karşı tarafında sözleşmenin tarafı olarak kabul ettiği ÇAYKUR yönetimi var ki bu ÇAYKUR yönetimi ÖZ GIDA-İŞ’le yan yana, yandaş sendika ile yandaş yönetim, bunu kabul etmek mümkün değildir. O nedenle 22 Nisan Pazartesi günü saat dokuzda TEKGIDA-İŞ kendi gücünden kaynaklanan grev yetkisini 10 bin işçiyle beraber başlatıyor. Türkiye için -Karadeniz için demiyorum- stratejik ürün niteliğinde olan ÇAYKUR işçisinin bu grevini Türkiye Büyük Millet Meclisinden saygıyla selamlıyorum. Hükûmete de buradan sesleniyorum: ÇAYKUR yönetiminin içine düştüğü bu yanlışlığı, ÖZ GIDA-İŞ sendikasıyla yandaş olarak hareket etmesi nedeniyle 10 bin ÇAYKUR işçisini mağdur edecek bu uygulamayı ortadan kaldırmasını, bu dayatmasını geri almasını, yerleşik Yargıtay içtihatları doğrultusunda, bu hukuka aykırı talebini ortadan kaldırmasını özellikle istirham ediyorum. Bir kere daha çaya ilişkin için yapmış olduğum konuşmada söylemiştim, “Karadeniz uşağı Amerikan uşağı olmayacaktır” demiştim. Buradan ÇAYKUR işçisinin grevini yürekten selamlıyorum, yolları açık olsun diyorum.

Saygılarımı sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Bayraktutan.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 3'üncü maddesinin (2) nci fıkrasının "b" bendinin tasarıdan çıkarılarak diğer bentlerin buna göre teselsül ettirilmesini (1) inci fıkrası ile (2) inci fıkrasının "c", "ç", "d", "e" ve "f' bentlerinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

 D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

(1) TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar.

(2) Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, kendilerine ait demiryolu işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

ç) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek,

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının bakım ve onarımını yapmak, iyileştirmek, yenilemek ve genişletmek gibi çalışmaları yapmak veya yaptırmak.

e) Konvansiyonel, yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek ve işletmek.

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Gerekçe.

BAŞKAN – Gerekçeyi okuyun lütfen.

Gerekçe:

Demiryolu altyapı işletmeciliği yapmak üzere yeniden yapılandırılan TCDD'nin ulusal altyapının bir kısmının değil tümünün üzerinde altyapı işletmeciliği yapabilmesi ve demiryolu altyapı işletmeciliğinin sektördeki yabancı şirketlerin tekeli durumuna geçmesini engellemek için her türlü bakım, onarım ve yenileme çalışmalarının TCDD eliyle sürdürülmesi amaçlanmıştır.

BAŞKAN – Gerekçesi okunan önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

3’üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... 3’üncü madde kabul edilmiştir.

4’üncü madde üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 4’üncü Maddesinin kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Doğan Şafak Haydar Akar

 Trabzon Niğde Kocaeli

Ahmet İhsan Kalkavan Haluk Eyidoğan Sakine Öz

 Samsun İstanbul Manisa

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kalkavan. (CHP sıralarından alkışlar)

AHMET İHSAN KALKAVAN (Samsun) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 4’üncü maddesi hakkında söz almış bulunmaktayım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

AKP Hükûmeti tarafından 1 Kasım 2011 tarihli 28102 sayılı Resmî Gazete’ninmükerrer sayısında yayımlanan ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile yasa taslaklarında yer alan önemli bazı hükümler geçirilmiş ve böylelikle Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının tasfiye sürecinin altyapısı hazırlanmıştır. Bu kanun tasarısı, demir yolu sisteminin kamusal denetim dışına alınarak TCDD’nin parçalanmasına, kâr eden bir kurumun kâr etmediği gerekçesiyle hatların kapatılmasına, tren seferlerinin kaldırılmasına ve TCDD’nin arazilerinin elden çıkarılmasına neden olacaktır.

Demir yollarında düzenlemeler ülke çıkarlarıyla kamu hizmeti göz önüne alınarak ve çalışan temsilcilerin katılımıyla yapılması gerekirken AKP Hükûmeti politikaları sebebiyle ülkemizde Dünya Bankasının yönlendirmeleri ve finansmanıyla bir oldubittiye getirilerek bu kurum serbestleştirilmek istenmektedir. Bu hâliyle yapılmak istenen düzenlemelerin içerisinde çalışanlardan hiçbir unsur bulunmamaktadır. Demir yolu çalışanları saf dışı bırakılmakta ve sosyal hakları elinden alınmaya çalışılmaktadır. Bu yasa, tüm demir yolu emekçilerine ve demir yollarından yararlanan yolcu ve yük taşıyıcılarını olumsuz yönde etkileyecektir.

AKP iktidarı, tüm alanlarda olduğu gibi Demiryollarının serbestleştirilmesinde de hiçbir sendika ve meslek kuruluşlarına danışmamış, taslağa ait gerekçelerle ilgili hiçbir bilgi vermemiştir. Bütün yetki, Sayın Bakana yani siyasi otoriteye verilmiştir.

Demir yolu taşımacılığındaki tekelin kaldırılması istenmekte ancak uluslararası tekel yaratılması söz konusu olacağından, ardından da TCDD’nin yabancılaştırılması gelecektir. Tekelin kaldırılmasıyla birlikte taşımacılık üçüncü şahıslara açılacak ve bu arada arkasından birçok sorunu da beraberinde getirecektir.

Demir yolu ulaşımından yararlanan yolcu ve yük taşıyıcıları da bu hizmetten, Sayın Bakanın dediğinin aksine, daha pahalı yararlanmaya başlayacaktır.

Tekelin kalkmasıyla taşeronlaşma da yaygınlaşacak ve çalışanların keyfî uygulamalara maruz kalarak işlerinden olması, ücretlerinin azaltılması ve söz konusu şirketlerde sendikasız ve güvencesiz olarak çalıştırılması sorunlarıyla da karşılaşacaklardır. Güvencesiz ve ucuz iş gücü kullanımının önü açılacaktır.

Şu an 3 bin personel açığı bulunan yüz elli altı yıllık kurumun çalışan personelinin bir kısmı da emekliliğe teşvik edilmek istenmektedir. Bu durumda zaten eğitimi bir iki yıl süren personelin sayısındaki açık nasıl kapatılacaktır? Elindeki yetişmiş personeli emekliye sevk edip tecrübesiz personelle yoluna devam etmek isteyen AKP Hükûmetinin anlayışı, anlaşılır gibi değildir.

655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve taslakla birlikte TCDD’nin topyekûn talana açık bir hâle getirilmesi, yeni bir siyasi kadrolaşma yaratılmasını da akıllara getirmektedir. Personel istihdamının sağlıklı bir şekilde belirlenmesi için “adama göre iş değil, işe göre adam” prensibiyle istihdam yapılması gerekmektedir.

Üzerinde durulması gereken bir konu da emekliye verilen teşviklerdir. Aynı Bakanlığa bağlı diğer bir kurum olan PTT Kanunu’nda emekliliği gelmiş personele teşviklerden yararlanmak için üç aylık bir süre verilirken TCDD’de bu süre bir ayla sınırlandırılmıştır. Bu kadar kısa bir süre içinde hizmetin aksatılmadan yürütülmesi için nasıl bir yol izlenebilecektir.

Bu duygu ve düşüncelerle sizlere saygılarımı sunuyor, şayet bu yasa, geçerse kanunun Türkiye’ye hayırlı olmasını diliyor, hepinize saygılarımı sunuyorum. (CHP ve MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kalkavan.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

4’üncü maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… 4’üncü madde kabul edilmiştir.

5’inci madde üzerinde iki önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 5'inci maddesine aşağıdaki fıkraların eklenmesini arz ve teklif ederiz.

 Lütfü Türkkan Mustafa Kalaycı D. Ali Torlak

 Kocaeli Konya İstanbul

 Enver Erdem Mehmet Erdoğan

 Elâzığ Muğla

(3) Demiryolu altyapı yatırımlarında kullanılmak üzere Spor Toto Teşkilat Gelirleri ile Milli Piyango gelirlerinden %1 oranında kaynak aktarılır.

(4) Büyükşehir ve İl Belediye yerleşim sınırları içinden geçecek yeni hatlar ve buna bağlı inşa edilecek taşınmazlara ilişkin belirlenen yatırım tutarının %5'i oranında ilgili belediye bütçesinden katkı payı olarak Maliye Bakanlığınca TCDD bütçesine aktarılır. Kamulaştırma içinde yer alan belediye arazisine herhangi bir bedel ödenmez.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 5'inci Maddesinin 1'inci fıkrasının b bendinin ve 2'nci fıkrasının madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu Sakine Öz Haluk Eyidoğan

 Trabzon Manisa İstanbul

 Haydar Akar Doğan Şafak

 Kocaeli Niğde

BAŞKAN – Komisyon, son okunan önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Öz, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

SAKİNE ÖZ (Manisa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmeyi sürdürdüğümüz kanun tasarısının 5’inci maddesi üzerinde söz aldım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, TCDD yatırımlarının finansman usullerini düzenleyen bu maddenin gerekçesinde demir yolu pazarının serbestleştiği tüm ülkelerde devletlerin demir yolu yatırımı bakım, onarım ve trafik bedellerinin tamamını karşıladıkları iddia edilmiştir. Bu iddia doğru değildir. Örnek verilen AB ülkelerinden Hollanda ve Almanya’da özel sektör demir yolları alanına girdiğinde belli yükümlülüklerle karşılaşmış ve kamu kaynakları zorunlu olmadıkça altyapı yatırımlarına aktarılmamıştır. Özel sektör altyapı yatırımlarında genelde kendi başının çaresine bakmış ve maliyetini doğal olarak fiyatlarına yansıtmıştır. Maliyetleri düşük tutma amaçlı şirket politikaları ise ağır rekabet koşulları altında küçük balıkları yutarken uluslararası dev tekelleri yaratmıştır.

Altyapı yatırımlarından az kazanan firmalar tren işletmeciliği yoluyla açığını kapatabilmiştir. İstediğiniz kadar “Çapraz sübvansiyonu engelleyeceğiz.” deseniz de uluslararası tekeller, hem altyapı hem de tren işletmeciliğini alıp buradaki parça işleri kendi alt taşeronlarına vermeye başladıklarında asıl büyük vurgunu göreceğiz.

Sisteme giriş ve çıkış kapılarını bu tasarıda öylesine açık bırakmışsınız ki Bakanlığın takdirini kazanan her şanslı firma köşeyi dönmeye aday oluyor. Yatırımları devlet yapıyor, hamallığı TCDD üstleniyor. Uluslararası şirketler Bakanlık marifetiyle tren restoranlarında ballı kaymaklı keyif çatmaya davet ediliyor.

Hükûmet, demir yolları serbestleşirse, altyapı ve tren işletmeciliği özel sektörün rekabetine tümüyle açılırsa bilet fiyatlarının ucuzlayacağını söyleyedursun, dünya örnekleri, özellikle Hollanda ve Almanya’daki tekelleşmeler bize her zaman ucuz bilet olanağı olmadığını kanıtlamaktadır.

Sayın milletvekilleri, tasarının ele aldığımız 5’inci maddesinin (2)’nci fıkrası iltisak yani bağlantı hatlarının talep dâhilinde kamulaştırılmasına ilişkindir. Hükûmet gerekçesinde demir yoluyla yük ve yolcu taşımacılığını özendirmek için ana hatlardan depo, fabrika gibi tesislere kurulan demir yolu bağlantı hatlarının kamulaştırılacağını belirtmiştir. Dikkatinizi çekiyorum: Fıkrada “kamulaştırılabilir” deniyor, “kamulaştırılır” denilmiyor. Bu tasarıda TCDD’nin kendisine kamulaştırma için bir başvuru yapıldığı takdirde takdir yetkisi yok, kamulaştırmayı kamu yararı ilkesi ya da kamulaştırılacak alanın durumu üzerinden değerlendirme yetkisi yok. Tasarı, üçüncü kişilerin başvurusu hâlinde kamulaştırmayı yapmak zorunda bırakılan bir iktisadi devlet teşekkülü yaratıyor.

Sayın milletvekilleri, bu fıkra açıkça Kamulaştırma Kanunu’na ve kamulaştırma mantığına, yargı içtihatlarına aykırıdır. Tasarının, kamu hizmeti değil, özel sektöre yaranma amaçlı olduğunun kanıtıdır. Kamulaştırmanın amacı, her zaman olduğu gibi kamu yararıdır.

Bir şahıs TCDD’ye kamulaştırma için talepte bulunacak ama idarenin bu talebi değerlendirme yetkisi olmayacak. Özel sektör “Fabrikama malzeme taşımak için bağlantı hattı lazım, şu alanı kamulaştır.” dediğinde TCDD’nin eli kolu bağlanacak, emir erine dönüşecek. TCDD AŞ, kendisine bağlantı hattı kurulması için başvuruda bulunan ve bedeli peşin ödemeye razı olan firmaya herhangi bir kamu yararı gerekçesi sunamıyor, kamulaştırmayı yapmak zorunda.

TCDD’yi anonim şirkete dönüştürürken ortaya çıkabilecek hukuki sorunları ayrıntılı tartışmayan, altyapı yatırımlarında devlete büyük yük getirirken özel sektöre yeryüzünde cennet vadeden, TCDD’yi özel sektör lehine kamulaştırma konusunda sıkıştıran, bir iktisadi devlet teşekkülüne kamulaştırma kararı öncesinde takdir yetkisi tanımayan bu tasarı maddesi sorunludur. Bakanlığa birçok konuda aşırı yetki tanıyan tasarı, TCDD’nin üçüncü kişilerin talebi üzerinden yapacağı kamulaştırmalarda TCDD’ye takdir yetkisi tanımamaktadır. Bu, kabul edilemez bir durumdur.

Ekonomik, sosyal ve hukuki açıdan sorunlar yumağı olan bu tasarının ülkemizin demir yolu birikimine katkı sağlamayacağı düşüncesiyle yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Öz.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 5'inci maddesine aşağıdaki fıkraların eklenmesini arz ve teklif ederiz.

D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

(3) Demiryolu altyapı yatırımlarında kullanılmak üzere Spor Toto Teşkilat Gelirleri ile Milli Piyango gelirlerinden % 1 oranında kaynak aktarılır.

(4) Büyükşehir ve İl Belediye yerleşim sınırları içinden geçecek yeni hatlar ve buna bağlı inşa edilecek taşınmazlara ilişkin belirlenen yatırım tutarının % 5'i oranında ilgili belediye bütçesinden katkı payı olarak Maliye Bakanlığınca TCDD bütçesine aktarılır. Kamulaştırma içinde yer alan belediye arazisine herhangi bir bedel ödenmez.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılamıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükümet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, buyurun. (MHP sıralarından alkışlar)

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ülkemizde çok yetersiz durumda olan demir yolu taşımacılığının artırılması için gerekli altyapı yatırımlarının hızla yapılması gerekmektedir. Önergemizde, demir yolu yatırımlarına bütçeden aktarılacak kaynakların yanı sıra, ek finans imkânlarının sağlanması öngörülmektedir. Tüm dünyada denize mesafesi yüzlerce kilometre olan ciddi üretim alanları, lojistik sorunları çözülerek oluşturulmuştur.

Ülkemizde de genelde Orta Anadolu’nun ve özelde Konya’nın dinamik gücünden ve geniş üretim potansiyelinden yararlanmak gerekmektedir. Konyalı sanayici ve ihracatçı için limana hızlı ve düşük maliyetle ulaşım büyük önem arz etmektedir ancak Konya-Karaman-Mersin demir yolu hattının çift hatlı, sinyalizasyonlu, işletme hızı yüksek altyapı projesi yıllardır dile getirilmekle birlikte çok yavaş ilerlemektedir. 2007 yılında Yatırım Programı’na giren bu projenin etüt, proje işi uzun sürmüş ve daha bu yıl ÇED raporu alınmıştır. Yapım işi de nihayet bu yılın yatırım programında yer almıştır.

Yine, lojistik merkez kurulması konusunda Konya sürekli oyalanmıştır. 2007 yılında Yatırım Programı’na giren bu projenin önce 2010, sonra 2011, sonra 2012 yılında bitmesi öngörülmüş, bu yılki yatırım programına göre ise 2015 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Yine, birkaç yıldır yatırım programında yer alan Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Demir Yolu Projesi’nin de etüt proje işleri devam etmektedir. Bu projeler, Konya’nın ve Türkiye’nin gücüne güç katacaktır. O nedenle, gecikmeye meydan vermeden, bir an önce hayata geçirilmelidir.

Değerli milletvekilleri, büyük kentlerimizde şehir içi ulaşımda yaşanan sorunların çözümü için çağdaş toplu ulaşım sistemi yatırımlarının hızla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda da tramvayların, metroların ve raylı sistemlerin ülkemizde üretilmesi için özel teşvikler de uygulamaya konulmalıdır.

Burada bir konuyu dile getireceğim: Konya Büyükşehir Belediyesi, geçen ay imzalanan sözleşmeyle 60 tramvayı 104,7 milyon avro bedelle bir Çek firmasına sipariş etmiştir. Diğer taraftan, Konya’nın bir televizyon kanalına konuk olan Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı; Bursa’da yoğun çalışmalar sonucu “ipekböceği” adıyla yerli tramvay üretimine başlandığını, Avrupa ve dünya standartları belgesinin alındığını açıklamıştır. Konya’nın neden tramvayları Bursa’dan almadığı sorusuna da Konya Büyükşehir Belediyesinin bir an önce tramvayları getirmek istediğini, çünkü seçimlerin yaklaştığını ve “yeni tramvaylarla seçime gireyim” dediğini söylemiştir. Görüldüğü üzere, hem şehrini hem de ülke menfaatini dikkate alarak büyük düşünmek yerine Konya Büyükşehir Belediyesi, yaklaşan seçimi ve seçimde Konyalıların gözünü nasıl boyayacağını düşünmektedir.

Ayrıca, Konya’da sonucun yeşil-beyaz çıkacağı ortadayken “Tramvayın Rengini Sen Seç” kampanyasıyla bir dünya kamu kaynağı israf edilmiştir. Bu keyfî ve siyasi çıkar hesabına dayalı işlemlerin ve kamu kaynağı israfının mutlaka hesabı sorulmalıdır. Konya sanayisinin de tramvay üretecek kapasitesi vardır. Yeter ki vizyon sahibi yöneticileri olsun. Keşke,

tramvayın rengini sormak yerine, Konyalı sanayiciye tramvayı üretip üretemeyeceği sorulsaydı ve bunun için altyapı hazırlanıp imkânlar verilseydi.

Ülkemizde katma değeri yüksek ürünler üreten teknolojiye ve marka ürünlere sahip olmak, sanayimizin gelişimi, cari açık probleminin çözümü, kısacası ekonomimiz için büyük önem arz etmektedir.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum. (MHP ve CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kalaycı.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

5’inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

6’ncı madde üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 6’ıncı Maddesinin 1’inci fıkrasının b bendinin ve 5’inci fıkrasının madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

 Trabzon İstanbul Kocaeli

Doğan Şafak Sakine Öz Kadir Gökmen Öğüt

 Niğde Manisa İstanbul

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Öğüt. (CHP sıralarından alkışlar)

KADİR GÖKMEN ÖĞÜT (İstanbul) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 6’ncı maddesiyle ilgili söz almış bulunuyorum.

Bu kanunun başından sonuna kadar tek bir amacı vardır: Birçok kamu kurum ve kuruluşunda yapılmak istendiği gibi, bu kanunun altında da demir yollarının “serbestleşme” adı altında özelleştirilmesi ve özel sektörün tekeline verilmesi fikri yatmaktadır. Nitekim “serbestleşme” kelimesinin kullanılması da özelleştirmeden başka bir şey olmadığının en büyük kanıtıdır. Öncelikle, yasa hazırlanırkenki yöntem ve usulün yanlış olduğunu söylemek gerekir. En az kurum kadar personeli yakından ilgilendiren böylesi hayati bir yasa taslağı hazırlanırken sendikalar ve derneklerden görüş alınmaması düşündürücüdür.

TCDD’nin yeniden yapılandırılarak çağın gereklerine uygun bir hâle getirilmesi kuşkusuz gereklidir. Zira, uzun yıllardır demir yollarına yatırım yapılmadığı gibi, iyileştirme çalışmaları yapılmamıştır. TCDD’nin birçok seferi kaldırılmış, seferler aksatılmış, altyapı çağın gerisinde bırakılmıştır.

Yeni bir çalışma TCDD’nin kuruluş amacına uygun yapılmalıdır. TCDD, sermayeye değil, halka hizmet etmelidir. Yapılmak istenen, AB’ye uyum sağlayarak demir yolu ağını özel sektörün desteğiyle daha etkin hâle getirmek değildir. Yatırımların yalnızca yüksek hızlı tren projelerine kaydırılmasıyla geleneksel demir yolu taşımacılığı sekteye uğrayacak, demir yolu ağı yabancı ellere geçecek, hâlihazırda iş bilen, tecrübeli çalışanlar emekli edilip yerlerine güvencesiz çalışma sistemi olan taşeronlaşmanın işçileri getirilecektir. Daha önce 50 binden fazla çalışanı olan Devlet Demiryollarının 95’ten sonra çalışan sayısı, 4 bini taşeron olmak üzere 32 bine düşmüştür. TCDD’nin taşınmazları zamanla bir bir elden çıkarılacaktır çünkü bunların örneği AKP iktidarıyla tecrübe edilmiştir.

Bu yasa tasarısı, sadece bir buçuk asırlık demir yollarının tasfiyesi olmaktan ötedir. Tasarının yasalaşması hâlinde, hâlen geniş kesimler için alternatif ve önemli bir ulaşım ağı olan demir yolu ulaşımı pahalı hâle gelecektir. Uzun yıllardır bu işe emek veren çalışanların tasfiyesiyle yerlerine getirilecek kadroların tecrübesi de tartışılacağı için kazaların ve aksaklıkların yaşanması kaçınılmaz olacaktır.

Demir yollarında özelleştirme bugüne değin birçok ülkede denenmiş ancak başarılı olunamamıştır. İngiltere bunun en son örneklerinden biridir. İngiliz demir yolları büyük bir çöküş yaşamaktadır, sık sık kazalar meydana gelmektedir, ücretlerin yüksek olduğu en sık dile getirilen şikâyetler arasındadır.

Bu operasyonun planı önceden hazırlanmıştır. Haydarpaşa Garı iştahı kabartan rantçılar için organize bir operasyon ile adım adım devre dışı bırakılmıştır. Halk için çalıştığı yalanını söyleyen AKP, Haydarpaşa ile ilgili İstanbul’un Anadolu bağlantısını kesmiş, ucuz ve güvenli yolu seçen işçileri, memurları, öğrencileri mağdur etmiştir. Anadolu’ya gidecek olanlar, dar gelirliler Hükûmetin umurunda bile değildir. Halkın cebine giren parayı bilmeyen ve ilgilenmeyen AKP, kendi yandaşlarının cebini doldurmanın derdindedir. Haydarpaşa’yı işlevsiz bırakarak, halkın dikkatini dağıtarak yeni bir imar operasyonu için kollar sıvanmıştır. İstanbul’un bütün siluetini bozdukları yetmiyormuş gibi, şimdi de Haydarpaşa ve çevresini mahvetme planları yapılmaktadır.

Bugüne kadar Türkiye hariç hiçbir ülkede kültürel değerlerin yok edildiği görülmemiştir. Haydarpaşa yüz beş yıllık geçmişiyle herkesin nostaljisidir. Haydarpaşa sadece tarih değil, özlem, sevinç, gözyaşı kokar. Oraya dokunmak demek, tarihe ihanet, halka ihanet demektir. Oysaki İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin AKP’li üyelerince hazırlanan imar planında Haydarpaşa Garı’nın kültürel tesis, konaklama alanı olarak düzenlenmesi kararı verilmiştir. 1,5 milyon metrekare alanın 817 bin metrekaresi inşaata ayrılacaktır. İstanbul’un kamuda kalan son alanı yoğun bir yapılaşmaya açılacak, otel ve ticaret merkezi hâline gelecektir.

Mevcut imar planı, sadece dayanağı olduğu yasaya değil, imar planına da aykırıdır. Plana göre bölgede yüksek yapılaşma olacağı, nüfus yoğunluğu doğuracak gökdelenler yapılacağı ve kentin yapısına uymayan, ekolojik dengeyi tehdit eden yapılaşma olacağı aşikârdır.

İmar planındaki Haydarpaşa ve çevresiyle ilgili her gün yeni bir sürprizle karşılaşmaktayız. En son geçen hafta, 100 bin kişilik portatif stadyumdan bahsedilmiştir. Bu devasa yapının birilerine rant yaratmak ve denizin hafriyatla doldurulması amacıyla konulduğu bellidir.

Değerli milletvekilleri, ekonomi iyi söylemleri arasında hep özelleştirmeler var. Hâlâ hazırdan yiyerek ekonomiye “iyi” diyemezsiniz. Bütçe açık veriyor, hesabı çarşıya uyduramıyorsunuz, halkın kaynaklarına saldırıyorsunuz. Unutmayın, cumhuriyetin en önemli kurumları, ilk defa AKP döneminde özelleştirilmek suretiyle elden çıkarılmıştır. AKP bir gün o rayların altında kalacaktır. Demir yolları halkındır ve halkın kalmalıdır.

Teşekkür ediyorum. (CHP ve MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Öğüt.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

6’ncı maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… 6’ncı madde kabul edilmiştir.

7’nci madde üzerinde iki önerge vardır, okutuyorum:

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 7'inci Maddesinin 10'uncu fıkrasındaki "İmar planı" sözcüğünden önce gelmek üzere "Uygulama" sözcüğünün eklenmesini arz ve talep ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar Haluk Eyidoğan

 Trabzon Kocaeli İstanbul

 Doğan Şafak Sakine Öz

 Niğde Manisa

 Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 7' inci maddesinin (10) uncu fıkrasının sonunda yer alan "ilgili mevzuat çerçevesinde" ibaresinden sonra gelmek üzere "yargı yolu açık olmak kaydıyla" ibaresinin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

 Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

 Adana Adana İstanbul

 Kemalettin Yılmaz Lütfü Türkkan

 Afyonkarahisar Kocaeli

BAŞKAN – Komisyon son okunan önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Sayın Başkanım.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Gerekçe...

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Mülkiyet hakkı uluslararası hukukun en temel unsurlarındadır. Teklif ile demiryolu altyapı ağı yapımım engeller ya da geciktirir gibi alışılagelmiş siyasi bir savunmaya bürünerek mülkiyet hakkına darbe vurulmasının engellenmesi amaçlanmıştır. Üstelik mülkiyet sahibinin yasal yollara başvurması en tabii hakkıdır.

BAŞKAN – Gerekçesi okunan önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 7'inci Maddesinin 10'uncu fıkrasındaki "İmar planı" sözcüğünden önce gelmek üzere "Uygulama" sözcüğünün eklenmesini arz ve talep ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu (Trabzon) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Akar, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmanın birinci bölümünde şahsım adına aldığım sözde Devlet Demiryollarında veya Ulaştırma Bakanlığında 2023 perspektifi için geçerli yatırım miktarının 367 milyar olduğunu, bunun da yıllık 30 milyara tekabül ettiğini ama bunun karşılığında devlet bütçesinden ayrılan ödeneğin toplamda 11 milyar olduğunu ve gerçekleşme oranının da yüzde 52 olduğunu düşündüğümüzde bu perspektifin ve bu öngörünün gerçekleşmeyeceği gün gibi aşikâr. Peki, bunu gerçekleştirmek için ne yapılıyor? Zannedebilirsiniz ki, işte, Demiryolları dışındaki diğer kamu kurum ve kuruluşları bir bir satılıyor, yaklaşık 40 milyar dolara yakın Türkiye’de özelleştirme yapıldı diye övünüyorsunuz ama bu özelleştirmelerin yatırıma dönüşümüne baktığınızda koca bir sıfırı hep beraber görüyoruz. Eğer gerçekten özelleştirmeler yatırıma dönüşmüş olsaydı bugün ülkede işsizlik oranı bu kadar yüksek düzeyde seyretmezdi. Gerçekten özelleştirmeler sonucunda alınan paraları siz kamudaki açığınızı kapatmak için kullanmasaydınız, bütçedeki açığı kapatmak için kullanmasaydınız bugün bu kadar borçlanmazdınız diyorum.

Şimdi, niçin söylüyorum bunları? Biraz evvel bir arkadaşım yine söyledi, depremden toplanan vergileri yollar için kullandınız, aldığınız dış kredileri ki, Başbakan “Dış borcumuz –IMF’yi örnek göstererek- bitmiştir.” diyor ama bunun yanında 118 milyar dolar dış borcu da işte bu işler için kullanıyorsunuz. Yani baktığınızda, devletin kendi imkânlarıyla, vergisiyle, sattığı fabrikalardan gelen gelen, kurumlardan gelirle bir yatırıma dönüştürmediğini görüyorsunuz.

Biraz evvel yine Bakan burada söyledi, doğru, Körfez geçişi yapılıyor, büyük projelerden bir tanesi. Geçiş yapılıyor da, kim yapıyor bu geçişi? Sanki devlet yapıyormuş gibi konuşuyorsunuz, devlet imkânlarıyla yapılıyormuş gibi konuşuyorsunuz. Kim yapıyor bunu? Özel bir konsorsiyum, yabancı bir konsorsiyum yapıyor. Vatandaş kaç paradan geçecek buradan? 35 dolardan geçecek buradan ve geçiş garantisi veriyorsunuz.

“Yeni bir havaalanı yapacağız.” diyorsunuz, sanki bu yeni havaalanını, özelleştirmeler sonunda Devlet Demiryollarını satacaksınız, PTT’yi satacaksınız, daha önce sattıklarınızdan elde ettiğiniz gelirle yapacakmış gibi konuşuyorsunuz, yine böyle yapmıyorsunuz. Ne yapıyorsunuz? Yabancı bir şirkete veriyorsunuz, yine Türkiye’nin otuz yılını, kırk yılını bağlıyorsunuz. Yaptıklarınızın tümü burada.

Şimdi ben size sorsam, bu ülkede son on yılda neleri sattınız desem, buradan tek tek cevap vermezsiniz, belki de hatırlamazsınız. Ben size bir hatırlatayım: Türk TELEKOM’u sattınız, şeker fabrikalarını sattınız, bankaları sattınız, un fabrikalarını sattınız, kâğıt fabrikalarını sattınız, rafinerileri sattınız, çimento fabrikalarını sattınız, termik santralleri sattınız, Eti Kromu sattınız, TEKELİ, sattınız, enerji dağıtım şirketlerini sattınız, vatan topraklarını satıyorsunuz, demir çelik fabrikalarını sattınız, Sümerbankları sattınız, limanları satıyorsunuz, araç muayene istasyonlarını sattınız, doğal gaz dağıtım şirketlerini sattınız, şimdi sırada demir yolları var ve satmaya devam ediyorsunuz, hemen peşinden de gelecek hafta PTT’yi getireceksiniz.

Hatırlayabiliyor musunuz, kaç tane böyle tesisi sattınız ve buradan gelen 40 milyar dolarla -şimdi size soruyorum- yarın satabileceğiniz hangi tesisi yaptınız? Soruyorum, hangi tesisi yaptınız buradan kazandığınız parayla? Bir tane örnek veremezsiniz

YILMAZ TUNÇ (Bartın) – Yüzlerce…

HAYDAR AKAR (Devamla) – Verdiğiniz örnekler…

RECEP ÖZEL (Isparta) – Çok, çok…

HAYDAR AKAR (Devamla) – Veremezsiniz.

“Şimdi, Deriner Barajı’nı yapıyoruz” diyorsunuz, işte aldığınız krediler burada. “TCDD Konya-Ankara yolunu yapıyoruz.” diyorsunuz, işte aldığınız yabancı krediler burada. Türkiye’nin geleceğini, elli yılını, otuz yılını, yüz yılını borçlandırdınız, sizden sonra gelecek nesillere bir tane, çivi çaktığınız eser bırakamıyorsunuz. Söyleyin ne yaptınız bu kadar parayla? Bu kadar borçlanmayla, 40 milyar dolarlık özelleştirmeyle ne yaptınız? Bütçe açığını kapatmaktan başka bir şey yapamadınız. Peki, bunu sattığınızda -bunları yaptığınızda yatırıma dönüştürmediniz- işsizliği mi önlediniz? Hayır, Türkiye yine dünyanın en çok işsizleri olan ülkelerinden bir tanesi. İşi olanların da yüzde 44’ü asgari ücretle çalışıyor. Asgari ücret hepinizin bildiği gibi 757 TL ve 1.000 TL’lik açlık sınırı altında bir rakam. Şimdi, bununla övünmek istiyorsanız buyurun, gelin övünün.

Yaptığınız şey 888 kilometrelik hızlı tren yolu. Biraz evvel yine rakamları verdim ben size. Yük taşımacılığı çok önemli, organize sanayi bölgeleri var. Hangi organize sanayi bölgesine demir yolu hattını çektiniz? Evet, gülüyorsunuz orada, gelin burada söyleyin. Hangi organize sanayi bölgesine, hangi fabrikaya on yıllık iktidarınız döneminde bir demir yolu hattı çektiniz? Bir tane örnek veremezseniz. İşte, bunları yaparsanız buraya gelir, size teşekkür ederiz. Bunların dışında bir şey yaptığınız yok.

Türkiye’nin tüm malını mülkünü satıyorsunuz, vatan topraklarını satıyorsunuz, peşkeş çekiyorsunuz diyor, sizlere sevgiler, saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akar.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

7’nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... 7’nci madde kabul edilmiştir.

8’inci madde üzerinde iki önerge vardır. Okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 8'inci Maddesinin 1'inci ve 3'üncü fıkrasının madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

 Trabzon İstanbul Kocaeli

Sakine Öz Erdal Aksünger Doğan Şafak

 Manisa İzmir Niğde

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 8. maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Halil Aksoy Sebahat Tuncel Ertuğrul Kürkcü

 Ağrı İstanbul Mersin

İdris Baluken Adil Kurt Erol Dora

 Bingöl Hakkâri Mardin

"Madde 8 - (1) Demiryolu ve tren işlemeciliği temel kamu hizmeti niteliğindedir. TCDD tarafından kiralanan hatlar da tren işletmeciliği yapacak olan özel şirketler tren işletmeciliğinin kamu hizmeti niteliğinin dışında davranamazlar ya da kamu hizmeti dışına çıkamazlar.

(2) Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konulur.

(3) Kamu hizmeti yükümlülüğünün kapsamı, usulü ve esası Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir."

BAŞKAN – Sayın Komisyon, son okunan önergeye katılıyor musunuz?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum.

Gerekçe:

Ulaşım, eğitim ve sağlık gibi temel bir insan hakkıdır. Ticari ve piyasa koşullarına terk edilemez. Gelir/gider hesaplarının dışında temel hak olarak görülmeli ve öyle nitelendirilmelidir. Bu nitelik ulaşımın kamu hizmeti olarak görülmesinin önde gelen koşuludur. Bu nedenle ulaşım hizmeti kim tarafından verilirse verilsin kamu hizmeti olarak verilmesi gerekmektedir. Bu yüzden kamu hizmetinin süresi ya da statüsü olamaz. Kamu hizmeti tektir ve vazgeçilmezdir.

Ulaşım hizmetinin kamu hizmeti olarak yerine getirilmesi sırasında sözleşme hükümleri, ödenek yokluğu ya da başka gerekçeler gösterilerek kamu hizmeti niteliği değiştirilemez. Verdiğimiz bu değişiklik önerisi ile kamu hizmetinin bu niteliği öne çıkarılmakta ve güvence altına alınmaktadır. Bu nedenlerle 8. maddenin önerdiğimiz şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN – Gerekçesi okunan önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Bir sonraki önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 8’inci Maddesinin 1’inci ve 3’üncü fıkrasının madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu (Trabzon) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Aksünger… (CHP sıralarından alkışlar)

ERDAL AKSÜNGER (İzmir) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben özelleştirmeyle ilgili birkaç konu söylemek istiyorum burada. Sayın Bakanımız burada yok, kendisi gitti, gölge bakan oldu, çünkü o olsaydı başka bir şeyler soracaktım kendisine de.

Şimdi, özelleştirmenin temelinde yatan konu şu: Şimdi, millete diyorsunuz ki temel sosyal devlet ilkesi olarak “Vergini öde, sana yol, su, elektrik olarak geri dönsün.” Ya, yolları özelleştiriyorsunuz, suya saat takıldı -onu merak ediyorum, biraz sonra değineceğim onunla ilgili- elektrik tarafı komple özelleştirildi. Sulara da saat takılıyor, önümüzdeki süreçte galiba -büyük ihtimalle de… Bugün yazıyorum buraya- o da özelleştirilecektir çünkü bir ölçeklendirme sistemi var, bu ölçeklendirme sisteminin üzerinden gidiyor. Yer altı sularına saat takanlar gelecekte bunu özelleştirecek, burada yazıyorum.

Konu Almanya’yla ilgili örneklerden gitti. Bunu söyleyeyim, bu yapılanların mantığı, hepsine “Kamudaki hizmetleri ucuzlatmak ve büyütmek.” deniliyor. Almanya’nın bu konudaki serbestliğine baktığınız zaman, bütün Avrupa’yı kandırmıştır aslında, Fransa’yla birlikte. Niye kandırmıştır? Çünkü Deutsche Bahn, yüzde 75’i yine devletin elindedir, kuzey aksından güney aksına kadar, İngiltere’yi çukura attıklarından sonra, tüm Avrupa’yı Fransa’yla birlikte ele geçirmişlerdir. Eğer Türkiye’ye de bu özelleştirme serbestisi gelirse, merak etmeyin, Deutsche Bahn Türkiye’ye girecektir ve bütün aksı tamamlayacaktır. Buradan Çin’e kadar olan aksı tamamlayacaktır çünkü bizim öyle bir hakkımız, hukukumuz yok. Avrupa Birliği belki bize bu noktada bazı haklar veriyor olabilir ama merak etmeyin ki bugün Yunanistan’ın, İspanya’nın, İtalya’nın, Portekiz’in düştüğü durum Almanya ve Fransa’nın oyunudur. İngiltere’nin düştüğü çukura düşmeyelim arkadaşlar.

Ayrıca “Kamu hizmetleri ucuzlayacak...” Nasıl ucuzladı ya? İDO’daki hizmetlerin hepsi ucuzladı mı? 2 katına çıktı neredeyse, isyan etti millet de, ağladı, herkes kapılara, pencerelere dayandığı için, yeniden buna bir düzenleme getirilmek zorunda bırakıldı.

Türk TELEKOM konusuna arkadaşımız biraz önce değindi. Ben size çok örnek vereyim. Yaptığı ciro, özelleştirildiğinden bugüne, 90 milyar dolara varmıştır. Ettiği kâr, üç senelik ödemesinin 2 katıdır. Şunu söylemek istiyorum: Peki, verdiği hizmet konusunda ucuzlama var mı? Çok basit bir örnek vereceğim: Aynı, İnternet hizmeti sağlıyor, altyapı hizmeti sağlıyor. Bırakın ana hizmetlerini, şimdi ticaret yapıyor, zaten her yere el atmış durumda. Güney Kore örneğinden vereyim: Güney Kore’de İnternet bizim 3 katı hızında, üçte 1 fiyatına satılıyor ve bu adam da kâr ediyor. Dünyada EBIT’i en yüksek şirketlerden biri Türk TELEKOM. Nasıl oluyor bu ya? Nasıl oluyor? E, halka ucuz İnternet mi gidiyor? Hayır. Böyle bir şey yok. Tamamen bir kandırmacadır bu. Yani Türk TELEKOM’un hizmetlerinin hepsine şöyle bir bakın -onları da bıraktı- şu anda, haksız rekabete aslında neden olacak olan ticarete el atmış durumda. Aslında, bunu, bir suç duyurusu olarak da yapıyorum, Rekabet Kurulunun buna el atması gerektiğine inanan bir insanım.

“Kamu yararı” dediği için bu örnekleri verdim, özelleştirme tarafında. Geriye ne kaldı? Ya, bunların hepsi kamu hizmeti. Siz elektriği piyasalaştırdınız, liberal süreç yaşattınız, arkasından yolu aynı şekilde yapıyorsunuz, iddia ettiğim konuda -bugün “yazıyorum” dediğim su konusu, yer altı sularına saat takılmasının temeli budur bence- önümüzdeki beş on yıl içerisinde bu ölçeklendirmeyle ilgili, dünyanın en önemli sorunlarından biri olacak su konusunda bence liberal bir süreç yaşanacaktır. Göreceğiz, bu çok önemli bir süreçtir. Yarın öbür gün bununla ilgili bazı konuları, Avrupa’da yaşanmış konuları, merak etmeyin üç sene sonra suyla ilgili şirketler Türkiye'ye geleceklerdir, çünkü en değerli şey su olacaktır bundan sonraki süreçte, stratejik konu bu olacaktır.

Geriye ne kaldı kamu hizmeti olarak gördüğünüz? Eğitim kaldı, sağlık kaldı, hukuk kaldı. Eğitimi de özelleştiriyorsunuz.

Türk TELEKOM, önümüzdeki süreçte Türk TELEKOM dediğin bu kurum bütün dershanelerin hepsini kapattıracak. Burada yazıyorum, o kapattıracak. Neden? Sanal dershane yapması için kapattıracak hepsini, tekel oluyor orada da, bütün hepsi, ondan sonra o bildiğiniz dershaneler özel okullara dönecektir.

Sağlık…

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sağlık gitti!

ERDAL AKSÜNGER (Devamla) – …onu da özelleştirdiniz zaten. Geriye bir şey kalmadı.

Bir tek hukuk konusu var, orada da görüyorum ki talimatla iş yürüyor, o da özelleşmiş. O da özelleşmiş yani.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – “T.C.”yi de kaldırıyorlar!

ERDAL AKSÜNGER (Devamla) – Ha buradaki en önemli şey, bence kamu hizmetinin bundan sonra ne olduğunu tanımlamaktır. Piyasalaştırmak, önümüzdeki yeni liberal düzenin hikâyesi bu ama daha geniş bir zamanda bunu da anlatırız mutlaka, ne olduğunu anlatırız.

Hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Aksünger.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

8’inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

9’uncu madde üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 9’uncu maddesinin 2’nci fıkrasındaki “diğer emniyet tedbirlerini” cümlesinin “diğer teknik donanımlı emniyet tedbirlerini” olarak değiştirilmesini arz ve talep ederiz.

 Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar Sakine Öz

 Trabzon Kocaeli Manisa

 Doğan Şafak Haluk Eyidoğan

 Niğde İstanbul

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKANI İDRİS GÜLLÜCE (İstanbul) – Katılmıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükûmet?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Katılmıyoruz Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Canalioğlu, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

MEHMET VOLKAN CANALİOĞLU (Trabzon) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; değerli Ulaştırma Bakanımız burada yok ama Sayın Savunma Bakanımız burada. Niye yok dedim? Şunun için: Şimdi, bizim, Karadeniz olarak, değerli arkadaşlarım, demir yollarının serbestleşmesiyle ilgili bir sorunumuz yok, bir sıkıntımız da yok. Niye yok? Çünkü Karadeniz’de Samsun’dan Sarp’a kadar veya iç kısımlara, GAP’a kadar olan bölgede demir yolu ağımız yok. O nedenle orada bir sıkıntımız yok. Ama yıllar öncesinden Atatürk’ün de hayalinde olan Tercan, Aşkale’den, Bayburt üzerinden Trabzon’a, Rize’ye, Of’a ve Yeniay Tersanesi Limanı’na bağlantıları, aynı şekilde Araklı, Arsin üzerinden Trabzon’a bağlamak düşüncesi vardı. Bu düşünce çok doğru bir düşünce ve güzel bir hayaldi. Ancak ülkemizin içinde bulunduğu o günün şartları nedeniyle bu hayal ve düşünce gerçekleştirilemedi. Bugün ise Sayın Çevre ve Şehircilik Bakanımız, değerli hemşehrimiz, Trabzon ile Diyarbakır’ı birbirine bağlayarak 630 kilometrelik demir yolu hattı planladıklarını, bu projenin Erzincan’dan başlayıp Gümüşhane’den Trabzon’a ulaşacağını ve Karadeniz’in GAP, Suriye ve Irak ile bağlantısının sağlanacağını söylüyor. Biz merak ediyoruz: Böyle bir proje var mı? Varsa ne zaman gerçekleştirilecek? “Yapılması planlanan 320 kilometrelik Erzincan-Gümüşhane-Tirebolu-Trabzon Demiryolu Hattı Projesi hangi aşamadadır?” diye Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım'a sorduk ancak henüz bir cevap alamadık.

Sayın bakanlarım, biz bu yazılı soruları veriyoruz, soru önergeleri veriyoruz, bütün partiler veriyor. Bununla ilgili hemen bir şey anlatayım: Zamanın çok önemli bir siyasetçisi seçim bölgesi olan Trabzon’a geliyor. “Hemşehrilerim, ben yine bu seçimde adayım. Sizden oy istiyorum, oylarınıza talibim.” deyince oradaki hemşehrileri, seçmenler “Sayın siyasetçimiz, bu sefer biz oyumuzu okuryazara vereceğiz.” “Ya, arkadaş, niye okuryazara vereceksiniz? Ben bakanlık yaptım. İngilizce, Fransızca, Almanca biliyorum.” diyor. Seçmenler diyor ki: “Peki, sen bu kadar okuma yazma biliyordun da yazdığımız mektuplara niye cevap vermedin?”

Değerli bakanlarımız, değerli arkadaşlarımız; bakın, bunlara cevap verin. Bunlara cevap vermezseniz yarın seçmenleriniz okuryazara oy verir ve sizi sandıkta bırakır. Zaten sandıkta kalacağınız da aşikâr bir şekilde görülüyor.

Bugün hâlen projesi bile tamamlanmamış veya tartışmaları süren demir yollarının yapım aşamasına dahi başlamayan Hükûmetiniz, öncelikle bölge halkının ihtiyaç duyduğu bu projeyi hayata geçirmelidir. Sayın Bakan, bölge halkının sesine kulak vermelidir. Demir yolu projesinin gerçekleştirilmesi Trabzon başta olmak üzere, Karadeniz Bölgesinin sanayisine, ekonomisine ve bölgenin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır. 2023’te 500 milyar ihracat hedefi için orta vadede Batum-Hopa-Rize-Trabzon-Giresun-Ordu-Samsun ağına demir yolu bağlanmalı ve ihtiyaç duyulan demir yolu hattının yapımına da bir an önce başlanmalıdır ve bu demir yolları hatları aynı zamanda GAP bölgesine, kuzey, güneydoğusuna da başlanmalıdır. Çünkü bölgemizin Rusya Federasyonu, diğer BDT ülkeleri ve Türk cumhuriyetleri başta olmak üzere, Asya coğrafyası ile demir yolu bağlantısının bulunmaması nedeniyle ihracatçılarımız taşımacılıkta büyük sıkıntılarla karşılaşmakta ve ödenen yüksek ulaşım ücretleri nedeni ile de rekabet olanakları sağlanamamaktadır.

DOKAP ana planında DOKAP, GAP ve DAP arasında ulaşımın iyileştirilmesi açık ve netken acaba bu alanda master planı yapılmış mıdır? Bunu da Hükûmetinize soruyorum.

Değerli arkadaşlarım, cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk 15 Eylül 1924 tarihinde –Trabzon milletvekillerimiz sanıyorum burada yoklar, onlara da sesleniyorum- Trabzon'a yaptıkları ilk ziyaretinde yaptığı konuşmasının içerisinde demir yoluna değinerek şöyle demiştir: “Bu feyyaz, ahalisi zeki, müteşebbis, çalışkan olan Trabzon'umuzu az zamanda dâhilî şimendiferlerle raptolunmuş, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbe-i âmâlimdir." Ama ne yazık ki yüz yıllık bir hayal gerçekleşmemiştir.

Değerli arkadaşlar, demir yollarının serbestleşmesi demek bunun özelleştirilmesi demektir. Atadan kalan topraklarımız, mallarımız satıla satıla belli bir noktaya geldi, satacak daha ne kaldı? “Demir ağlarla öreceğiz ülkemizi.” diyorsunuz ama yeniden demir ağlarla örmek bir tarafa dursun, sökeceklerinizi ve satacaklarınızı söylemiyorsunuz.

Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Canalioğlu.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

9’uncu maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… 9’uncu madde kabul edilmiştir.

Böylece birinci bölümde yer alan maddelerin oylamaları tamamlanmıştır.

Oturuma beş dakika ara veriyorum.

 Kapanma Saati: 19.53

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 19.57

BAŞKAN: Başkan Vekili Mehmet SAĞLAM

KÂTİP ÜYELER : Mustafa HAMARAT (Ordu), Mine LÖK BEYAZ (Diyarbakır)

-----0-----

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisinin 94’üncü Birleşiminin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Komisyon? Yok.

Ertelenmiştir.

4’üncü sırada yer alan, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bosna ve Hersek Bakanlar Konseyi Arasında Sağlık Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu’nun görüşmelerine başlayacağız.

4.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bosna ve Hersek Bakanlar Konseyi Arasında Sağlık Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/421) (S. Sayısı: 160)

BAŞKAN – Komisyon? Yok.

Ertelenmiştir.

Bundan sonra da Komisyon bulunamayacağı anlaşıldığından, alınan karar gereğince Türkiye Büyük Millet Meclisinin kuruluşunun 93’üncü yıl dönümünün ve Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nın kutlanması ve günün önem ve anlamının belirtilmesi amacıyla yapılacak görüşmeler için 23 Nisan 2013 Salı günü saat 14.00’te toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma saati: 19.58

1. (x) 441 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir. [↑](#footnote-ref-1)