**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**

**TUTANAK DERGİSİ**

**96’ncı Birleşim**

**24 Nisan 2013 Çarşamba**

*(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.- YOKLAMA

IV.- GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

A) Milletvekillerinin Gündem Dışı Konuşmaları

1.- İstanbul Milletvekili Muhammet Bilal Macit’in, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’na ilişkin gündem dışı konuşması

2.- Malatya Milletvekili Veli Ağbaba’nın, Malatya’da yaşanan dolu ve don olaylarına ilişkin gündem dışı konuşması

3.- Afyonkarahisar Milletvekili Kemalettin Yılmaz’ın, eğitim ve istihdam sorunlarına ve çözüm önerilerine ilişkin gündem dışı konuşması

V.- AÇIKLAMALAR

1.- İstanbul Milletvekili Abdullah Levent Tüzel’in, Meclisin kuruluşunun 93’üncü yılını kutladığımız bugünlerde cumhuriyetin sorununun eşitlik ve demokrasi olduğuna ve cumhuriyetin, kuruluş felsefesiyle çelişen tarihiyle yüzleşmek zorunda olduğuna ilişkin açıklaması

2.- İstanbul Milletvekili Kadir Gökmen Öğüt’ün, ulusal ve resmî bayramlarla ilgili bir yönetmelikle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’ndan “Ulusal Egemenlik” bölümünün çıkarılmasına ve bazı okullarda yapılan 23 Nisan kutlamalarına ilişkin açıklaması

3.- Kayseri Milletvekili Yusuf Halaçoğlu’nun, Ermenilerin 518 bin Türk Müslüman’ı katletmelerini görmezden gelip “büyük felaket” diyerek “Ermeni soykırımı olduğunu” söyleyerek onlardan özür dileyenleri kınadığına ilişkin açıklaması

4.- Uşak Milletvekili Dilek Akagün Yılmaz’ın, Türk Silahlı Kuvvetlerinin batıya doğru çekildiğine dair gazetelerde çıkan haberlerin doğru olup olmadığına ilişkin açıklaması

5.- İstanbul Milletvekili Türkan Dağoğlu’nun, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün 23 Nisanı çocuklara armağan ettiğine ve çocuk hakları komitelerinin, politika yapım süreçlerinde çocuk bakışı açısından önemli mekanizmalar olduğuna ilişkin açıklaması

6.- Balıkesir Milletvekili Ayşe Nedret Akova’nın, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutladığına ve 2/B arazileri için açıklanan rayiç bedellere ilişkin açıklaması

7.- İstanbul Milletvekili Ayşe Nur Bahçekapılı’nın, AK PARTİ Grubu olarak, doksan üç yıllık köklü bir tarihi olan Meclise sahip olmaktan gurur duyduklarına ve bu günü çocuklarımıza bayram olarak armağan eden Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazileri sevgiyle andıklarına ilişkin açıklaması

8.- İzmir Milletvekili Alaattin Yüksel’in, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarındaki çelenk koyma yasağına ve kuruluşunun 93’üncü yılını kutladığımız Türkiye Büyük Millet Meclisinin 8 üyesinin tutuklu olduğuna ilişkin açıklaması

9.- Bursa Milletvekili İlhan Demiröz’ün, yazılı olarak cevaplandırılması için verdiği önergedeki bazı sorulara Sağlık Bakanlığı tarafından yanıt verilmediğine, bunun nedenini öğrenmek istediğine ve sorularının yanıtlanmasını talep ettiğine ilişkin açıklaması

10.- Afyonkarahisar Milletvekili Kemalettin Yılmaz’ın, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığındaki bazı müşavirlere yönelik uygulamalara ilişkin açıklaması

11.- Manisa Milletvekili Özgür Özel’in, Manisa’da 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarında yaşanan olaylara ilişkin açıklaması

12.- Adana Milletvekili Ali Halaman’ın, Türkiye’de son yıllarda çeltik ekimi yapılmadığına ilişkin açıklaması

13.- Mersin Milletvekili Mehmet Şandır’ın, Mersin’de 2/B arazileri için açıklanan rayiç bedellere ilişkin açıklaması

14.- İstanbul Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu’nun, İstanbul Büyükçekmece’de 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarında yaşanan olaylara ilişkin açıklaması

15.- İzmir Milletvekili Oktay Vural’ın, Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisinin PKK terör örgütünü “aktivist” olarak belirleyen bir rapor yayınladığına ve bunu kınadığına ilişkin açıklaması

16.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın, İzmir’de bir toplantıda kullanmış olduğu bazı ifadelere ilişkin açıklaması

VI.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) Meclis Araştırması Önergeleri

1.- İstanbul Milletvekili Aykut Erdoğdu ve 32 milletvekilinin, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamı dışında gerçekleştirilen ihalelerde harcanan kamu kaynaklarının, kamu ihalelerinin bu Kanun kapsamı dışında yapılma sebeplerinin ve bundan elde edilen faydanın araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/594)

2.- Bingöl Milletvekili İdris Baluken ve 21 milletvekilinin, var olduğu iddia edilen toplu mezarların belirlenip uluslararası hukuka uygun şekilde açılması için yapılması gerekenlerin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/595)

3.- BDP Grubu adına Grup Başkan Vekili Iğdır Milletvekili Pervin Buldan’ın, tüm dünyada ve ülkemizde hissedilen ekonomik krizin insan sağlığı üzerindeki psikolojik ve sosyolojik etkilerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/596)

VII.- ÖNERİLER

A) Siyasi Parti Grubu Önerileri

1.- CHP Grubunun, Adana Milletvekili Turgay Develi ve 20 milletvekili tarafından TBMM çalışmalarının Meclis TV’de on iki saat ile sınırlandırılmasının araştırılarak çalışmaların tümünün Meclis TV’de izlenmesinin sağlanması amacıyla 1/4/2013 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına verilmiş olan Meclis araştırması önergesinin Genel Kurulun 24 Nisan 2013 Çarşamba günkü birleşiminde sunuşlarda okunmasına ve görüşmelerinin aynı tarihli birleşiminde yapılmasına ilişkin önerisi

VIII.- 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)

IX.- SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

1.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın, İzmir Milletvekili Musa Çam’ın görüşülen kanun tasarısının geçici 5’inci maddesiyle ilgili önerge üzerinde yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

2.- İzmir Milletvekili Musa Çam’ın, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın sataşma nedeniyle yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

3.- Kocaeli Milletvekili Haydar Akar’ın, Kocaeli Milletvekili İlyas Şeker’in görüşülen kanun tasarısının oylamasından önce oyunun rengini belirtmek üzere yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

X.- OYLAMALAR

1.- (S. Sayısı: 441) Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın oylaması

XI.- YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1.- İstanbul Milletvekili Mustafa Sezgin Tanrıkulu’nun, Bakanlık tarafından hizmete açılan tesislere ve açılış törenlerinin maliyetine ilişkin sorusu ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız’ın cevabı (7/19224)

2.- Bursa Milletvekili İsmet Büyükataman’ın, Bakanlığın Bursa’daki yatırımlarına ilişkin sorusu ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19491)

3.- Aydın Milletvekili Metin Lütfi Baydar’ın, Bakanlık tarafından hazırlanan kamu spotlarına ilişkin sorusu ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek’in cevabı (7/19567)

4.- İstanbul Milletvekili Mustafa Sezgin Tanrıkulu’nun, Siirt’e yönelik proje ve yatırımlara, 2012 yılında Bakanlığa yapılan bilgi edinme başvurularına,

İlişkin soruları ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/19769), (7/19770)

5.- İstanbul Milletvekili Mustafa Sezgin Tanrıkulu’nun, istihdam edilen personel sayısı ile personelin sendikal örgütlenmesine ilişkin sorusu ve Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı’nın cevabı (7/20082)

24 Nisan 2013 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.02

BAŞKAN: Başkan Vekili Şükran Güldal MUMCU

KÂTİP ÜYELER : Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Mustafa HAMARAT (Ordu)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96’ncı Birleşimini açıyorum.

III.- YOKLAMA

BAŞKAN – Elektronik cihazla yoklama yapacağız.

Yoklama için üç dakika süre veriyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN – Toplantı yeter sayısı vardır, görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce üç sayın milletvekiline gündem dışı söz vereceğim.

Gündem dışı ilk söz, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı nedeniyle söz isteyen İstanbul Milletvekili Muhammet Bilal Macit’e aittir.

Buyurunuz Sayın Macit. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

IV.- GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

A) Milletvekillerinin Gündem Dışı Konuşmaları

1.- İstanbul Milletvekili Muhammet Bilal Macit’in, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’na ilişkin gündem dışı konuşması

MUHAMMET BİLAL MACİT (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 23 Nisan üzerine gündem dışı söz almış bulunmaktayım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye’de biz millî bayramları kutlarız. Dünyada ise kimi ülkelerin bayramlarının yanında millî günleri de vardır. Millî bayramlar, millî anmalar farklı sayılarda olabilir ancak millî gün bir tanedir. Amerika Birleşik Devletleri’nin millî günü 4 Temmuzdur, Bağımsızlık Deklarasyonu’nun ilanı. Fransızların ise 14 Temmuz yani Fransız Devrimi’nin başladığı Bastille’in basılması günü. Bu günün o ülkenin millî şahsiyetini en halis şekilde temsil ettiği kabul edilir, aynı şekilde birleştirici günüdür de.

Türkiye’de kutladığımız resmî bayramlardan hangisi millî gün olabilir dersek, 23 Nisanın diğer dört sembole nazaran çok daha hakiki anlamda bir millî gün olmaya yakın olduğunu düşünüyorum. Bir millî ortaklığı ve millî iradeyi ifade etmektedir çünkü ve bugünün demokrasisini de.

Hepimizin de bildiği gibi, Ankara’da 23 Nisan 1920 günü toplanan Meclis, bir taraftan, ocak ayında İngilizler tarafından dağıtılan Meclisin bir devamıydı. Öyle ki orada yarım kalan gündemler hemen Ankara’da görüşülmeye başlanmıştı. Ancak öte yandan, ismi Meclis-i Mebusan değildi. Önce Büyük Millet Meclisi ve 1921’den itibaren Türkiye Büyük Millet Meclisiydi yani bir bakımdan bir kurucu meclisti de. Öneminin farkındaydı, sadece, İstanbul’da toplanamadığından sürgünde toplanmış olarak görmüyordu kendisini.

İlk Meclis, üzerinde henüz kiremitleri dahi olmayan bir binaydı. Mazhar Müfit Kansu’nun aktardığına göre Ankara’da halk, evlerinin kiremitlerini sökerek getirmiş ve binanın üstü bu şekilde kapatılmıştı. Elektrik bulunmadığı gibi lüks lambası da yoktu ve aydınlanma gaz lambalarıyla sağlanmaya çalışılıyordu. Kâtiplerin önlerine geceleri mum dikilirdi. Ses ve görüntü cihazlarının olmadığı o yıllarda hararetli tartışmaların yapıldığı o Mecliste tutanaklar itinayla tutulur ve saklanırdı.

Ama bu Meclisi asıl farklı yapan, Meclisin kompozisyonudur. İlk Meclisin ne kadar renkli olduğu sıkça dile getirilmiştir. Çok farklı düşünsel, kültürel ve sınıfsal kökenlerden insan aynı mücadele için bir araya gelmişti. Ahmet Demirel'in o Mecliste çalışmış Hıfzı Velidedeoğlu'ndan aktardığına göre “İlk Türkiye Büyük Millet Meclisinde milletvekillerinin giyim ve kuşamları, yaşları, düşünsel yetenekleri ve görgüleri başka başka ve çok değişikti. Beyaz sarıklı ve beyaz veya kara sakallı, cüppeli, eli tespihli hocalarla, pırıl pırıl üniformalı genç subaylar, yazma veya şal sarıklı aşiret beyleri, külahlı ağalar, tarikat babaları ve kavuklu çelebilerle Avrupa'da yükseköğrenimlerini yeni bitirmiş, batı kültürüyle yetişmiş, Kuvayımilliye kalpaklı, nokta bıyıklı, modern giyimli gençler yan yana oturuyorlardı. Gerçi mebusların kıyafetleri ve kafaları renk renkti fakat gönülleri ve amaçları birdi.”

İlk Meclisin egemenlik ilkesi hâkimiyetimilliyedir. Bu tam da tanımsız kalmış egemenlik ilkesi, nitekim Kasım 1922'de saltanatın lağvından hemen hemen tam bir yıl sonra 29 Ekim 1923'te cumhuriyetin ilanına kadar da yönetimin adı olacaktır. Bu şiardan kastedilen, yürütme ve yasamanın her ikisinin Meclisin uhdesinde olduğu, hatta o dönemin olağanüstü şartlarında aynı ilkeye dayanarak istiklal mahkemeleri örneğinde olduğu gibi yargı için de kendini en üst merci gördüğü bir yönetim biçimidir.

Elbette, bugün için bu, uygun addedilebilecek bir biçim değildir. Yasama, yürütme ve yargının birlikteliği gibi demokrasi prensipleriyle bağdaşmayan bir usul savunulacak değildir. Burada bundan bahsetmemin sebebi, bu vurgunun Meclisin kendisine biçtiği önemi resmetmesi bakımından önemli ve açıklayıcı olmasıdır. Meclisin kendini safi millî iradenin yansıması olarak gördüğünün ifadesi olmasındandır.

Bu Mecliste yeni bir sosyal kontrata dayalı bir “millet kurma” iradesi olduğu açıktır. Ancak bu millet kurma iradesi, sonradan anlaşılacağı gibi, tek tipçi, dayatmacı ve her türlü çoğulculuğu ve farklılığı dışlayan karakterde değildir. Tam aksine, zaten 1920 Ankara'sında bir araya gelen insanların bizzat kendileri bu farklılığı taşımakta ve ortak iradeyi yansıtmaktadır.

Meclisin açılışının yıl dönümünde bize düşen, bugünkü Türkiye'yi kucaklayan ve kapsayan bir şekilde çalışmak ve hakkını verebilmektir. Aynı şekilde o ruha sahip çıkmak ama asıl önemlisi bu idealizmi anakronizm ve hamasetle boğularak değil, tam aksine bugünün dünyasına, bugünün Türkiye’sine taşımaktır. 23 Nisan anması geçmişe değil, geleceğe dönük; olmalıdır, geçmişin böbürlenmesine değil, tıpkı Meclis çatısının inşası gibi ortak geleceğin inşasına, geleceğin güzel Türkiye demokrasisine.

Teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Macit.

Gündem dışı ikinci söz Malatya’da yaşanan dolu ve don olayları hakkında söz isteyen Malatya Milletvekili Veli Ağbaba’ya aittir.

Buyurunuz Sayın Ağbaba. (CHP sıralarından alkışlar)

2.- Malatya Milletvekili Veli Ağbaba’nın, Malatya’da yaşanan dolu ve don olaylarına ilişkin gündem dışı konuşması

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Malatya’da üst üste yaşanan, büyük zararlara yol açan dolu ve don olayıyla ilgili söz almış bulunuyorum.

Değerli milletvekilleri, AKP’nin uyguladığı politikalarla özellikle son bir yılda Malatyalı üretici perişan oldu. 2,5-3 TL’ye mal ettiği kayısıyı, maalesef, 1,5-2 TL’ye satabildi. AKP felaketini yaşayan Malatya üreticisini son bir ayda önce don, sonra da dolu afeti vurdu. Donla kayısı çiçekleri değil, hayaller söndü; doluyla kayısı değil, umutlar, gelecek yaralandı.

Bugün, aslında, geçen hafta yaşanan dolu afetiyle ilgili konuşacaktım ama sabah Kuluncak’tan don haberi geldi. Kuluncak’ın Tohma Boyu ve düşük rakımlı bölgelerinin tamamına, maalesef, donun vurduğunu öğrendim. Zaten 18 Martı 19 Marta bağlayan gece Malatya Merkez, Yazıhan, Kale, Akçadağ, Battalgazi, Darende ve Hekimhan’ın bir bölümü olmak üzere Malatya’nın birçok bölgesinde kayısımız dondan yanmıştı. Geçen hafta ise Akçadağ ilçesini 3 kez dolu vurdu. Ören, Dedeköy, Kömekavak, Gölpınar, Altunlu, Bölüklü, İkinciler, Büyükçimiş, Çatalbahçe, Büyükköy, Ancarlı, Aliçeri, Örüşkü, Develi, Esenbey ve Levent bölgesinde büyümeye yüz tutmuş çağlaları dolu vurdu, neredeyse çekirdekleri gözüküyor. Mart ayında dondan en az etkilenen yerlerden biri olan Doğanşehir ilçesi de geçtiğimiz hafta doludan çok etkilendi. Doğanşehir, Sürgü, Güroba, Kelhalil, Çömlekobası, Altıntop, Savaklı, Eskiköy, Hudut, Polatdere, Suçatı, Yuvalı, Karaterzi, Dedeyazı, Çığlık ve Şatıroba köylerini dolu vurdu, zarar yüzde 100’e yakın değerli arkadaşlar.

Şimdi, bu elimdeki çağlalar, değerli milletvekilleri, Çığlık köyü muhtarının bahçesinden geldi. Kayısıyı gördüğümüz zaman –daha bugün geldi, bu sabah geldi, siz de bakın lütfen- dolu vurur belki vicdanlarınıza, biraz Malatyalılara karşı vicdanlı olursunuz.

Şimdi, yine hafta sonu Hekimhan’dan beni aradılar değerli arkadaşlar, dediler ki: “Hekimhan’ı dolu vurdu.” Şu doluya bakın arkadaşlar, doluya bakın, şuna bakın.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – AK PARTİ mi yaptı onu?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Laf atma! Ekmek bu, ekmek!

VELİ AĞBABA (Devamla) – Bakın, sanki kış günü gibi arkadaşlar. Şu resimlere bakın ve şu kayısının, şunun gelmiş olduğu hâle bakın arkadaşlar, şunun gelmiş olduğu hâle bakın. Malatyalıyı önce AKP vurdu, ardından dolu vurdu, ardından don vurdu.

Şimdi, değerli arkadaşlar, sizin vicdanlarınıza sesleniyorum değerli milletvekilleri: Malatyalı üretici ne yapsın? Bir ürün düşünün ki dünyada marka. Bir ürün düşünün ki dünyada kuru kayısı üretiminin tek başına yüzde 80’ini karşılıyor. Bir ürün düşünün ki değerli milletvekilleri, her derde deva ve bir ürün düşünün ki tutsa da üretici ağlıyor, üzülüyor; tutmasa da üretici ağlıyor, üzülüyor. Niye? Çünkü Hükûmet bu ürünü yıllardan beri görmezden geliyor.

Değerli milletvekilleri, Malatyalı öyle bir psikolojiye sokulmuş ki maalesef komşusunun bahçesini dolu vurduğu zaman, don vurduğu zaman içten içe utanarak –tırnak içerisinde- seviniyor çünkü kendi ürünününpara etmesini kayısının az tutmasına bağlıyor. Malatyalıyı düşürdüğünüz hâl bu.

Değerli milletvekilleri, her yıl, Malatya, ülke ekonomisine 300 milyon doların üzerinde bir katkı sağlıyor. Birileri belki buradan duyar. Şimdi, başına bir felaket gelmiş, Malatyalı sizden sadaka istemiyor, sizden bağış istemiyor. Malatyalı üretici diyor ki: “Biz, devletimize yıllarca üreterek ekonomiye katkıda bulunduk. Bizim ürettiğimiz kayısı sayesinde istihdam sağladık, devletimize yük olmadık. Şimdi devletimiz de bize sahip çıksın.” “Şimdi, fındıkta olduğu gibi kayısı için de alan bazlı destek verin.” diyor. “Kredi borçlarımızı erteleyin, faizlerimizi silin.” diyor.

Değerli milletvekilleri, bakın, ben bu kürsüden defalarca söyledim, Malatyalının düştüğü hâli söyledim. Maalesef bir arkadaşımız bunun yalan olduğunu söyledi. Geçtiğimiz hafta tekrar gördüm, Malatya’daki yaşanan afeti gördüm. Bugün, eğer izin verirseniz değerli milletvekilleri, Malatya’dan getirmiş olduğum çağlaları, Malatya’nın düşmüş olduğu durumu, meyvemizin düşmüş olduğu durumu sizlere göstermek için, izin verirseniz, hem grup başkan vekillerine vereceğim bunlardan hem de Meclis Başkan Vekilimize vereceğim, Meclisi yöneten Başkan Vekilimize. Vicdanlarınıza sesleniyorum: Malatyalının borçlarını öteleyin, faizlerini silin, borçlarını erteleyin. Malatyalı bilin ki her zaman üretmiştir, her zaman ekonomiye katkıda bulunmuştur. Mecliste bulunan bütün partilerden bunu rica ediyorum.

Hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Ağbaba.

Gündem dışı üçüncü söz, eğitim ve istihdam sorunları ve çözüm önerileri hakkında söz isteyen Afyonkarahisar Milletvekili Kemalettin Yılmaz’a aittir.

Buyurunuz Sayın Yılmaz. (MHP sıralarından alkışlar)

3.- Afyonkarahisar Milletvekili Kemalettin Yılmaz’ın, eğitim ve istihdam sorunlarına ve çözüm önerilerine ilişkin gündem dışı konuşması

KEMALETTİN YILMAZ (Afyonkarahisar) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, yükseköğretimini tamamlayarak çalışmak isteyen meslektaşlarım ziraat mühendislerinin, veteriner hekimlerin, gıda mühendislerinin, su ürünleri mühendislerinin ve peyzaj mimarlarının sorunlarını dile getirmek amacıyla gündem dışı söz aldım ancak zaman darlığı nedeniyle bugün sadece ziraat mühendislerinin eğitimi ve istihdamı ile ilgili konuşacağım.

Değerli milletvekilleri, tarımsal yükseköğretimin başlangıcından yani 1848 yılından bu yana geçen yüz altmış beş yılda tarımsal yükseköğretimin geldiği nokta maalesef hiç de iç açıcı değildir. Benim de tarımsal yükseköğretime başladığım 1974 yılında 4 tane ziraat fakültesi var idi, mezun olduğum 1981 yılında ise 7 ziraat fakültesi bulunuyor idi. Bu fakülteler tüm coğrafi bölgelerimizde dağılmış idi. 1981 yılında kurulan YÖK önce bu ziraat fakültesinin açılmasına karar verirken açılacak fakülte için bir daha, daha önceden açılmış ve öğretim üyesi yeterli olan ziraat fakültesi görevlendirilir, görevlendirilen bu fakülte 7 öğretim üyesini kurucu olarak belirler ve bu üyeler çalışmalarını yapar, binaları ve öğretim üyeleri hazır olduktan sonra fakülte eğitime başlar idi. Mesela Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi, Çukurova ve Uludağ üniversiteleri ziraat fakültelerinin kurulmasında bu görevi yapmıştır. Bugün ise Bakanlar Kurulu kararıyla, ön hazırlık yapılmadan yeni ziraat fakülteleri açılmakta ve açılan fakülteler bir iki yıl içerisinde öğrenci talep etmeye başlamaktadırlar. 2013 yılı başı itibarıyla Türkiye’de 33 üniversitede 26 ziraat, 5 ziraat ve doğa bilimleri, 2 tarım bilimleri ve teknolojileri fakültesi bulunmaktadır.

Değerli milletvekilleri, sadece 2012 yılında 6 tarımsal yüksek öğretimle ilgili fakülte açılmıştır. 1980’lere kadar sınavlarda yüzde 1 ile 10 aralığına giren öğrencilerin tercih ettikleri ziraat fakülteleri son yıllarda çok düşük puanlarla öğrenci kabul etmesine rağmen, pek çok fakültede bazı bölümler öğrenci bulmakta zorlanmaktadırlar. Tıp fakülteleri için hastane neyse ziraat fakülteleri için de laboratuvar ve araştırma ve uygulamaları da odur. Bugün pek çok fakültenin uygulama çiftliği yoktur. Aynı ekolojide ve birbirine çok yakın illerde ziraat fakülteleri açılmaktadır. Uygulanagelen bu yanlış politikalar sonucu, fakültelerden mezun olan on binlerce ziraat mühendisi boş gezmekte veya eğitimiyle alakası olmayan alanlarda çalışmaktadırlar. Şu anda öğretmenlik, polislik, mübaşirlik, gardiyanlık gibi kamu görevlerinde bulunan ziraat mühendisleri mevcuttur. Bu, ciddi bir israftır. Uygulanan bu yanlış politikalara bir an evvel son verilmelidir. Diğer taraftan, kamuoyunda ziraat mühendislerinin devlette istihdamı çok fazla gösterilmekte, meslektaşlarım Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı arasında oyalanmaktadırlar. Tarım Bakanı canlı yayında “Maliye Bakanlığından kadro istedik.” diye beyanat veriyor, Maliye Bakanlığı ise “Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının Maliye Bakanlığından yeni atamalar için bir kadro talebi bulunmamaktadır.” diyor. Olan Türk tarımına ve atama bekleyen meslektaşlarıma oluyor. Şu anda Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığında 20 binden fazla boş kadro bulunmaktadır. Mühendislerimiz de bir an evvel çiftçilerimizle buluşmak, Türk tarımına katkı sağlamak, arazilerde çalışmak istemektedirler. Bu imkân onlara mutlaka verilmelidir. Millî ekonomisinin temeli ziraat olan ülkemize canlı hayvan ithal etmek, kurbanlık hayvan ithal etmek, karkas et ithal etmek, damızlık hayvan ithal etmek, yem ve yem bitkisi ithal etmek ve en üzücüsü de saman ithal etmek hiç yakışmamaktadır.

Değerli milletvekilleri, milyonlarca dönüm tarım yapılabilir hazine arazisi boş durmaktadır. Bir kanun veya kanun hükmünde kararnameyle bu arazileri işlemek isteyen ziraat mühendislerine tahsisi sağlanabilir. İşletme kredisi ve desteklemeleriyle buralarda örnek teknik tarım uygulamaları yapılabilir. Ülkemiz ekonomisine önemli bir istihdam ve katma değer sağlanmış olur.

Diğer taraftan, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı kanun hükmünde kararnameyle yeniden yapılandırma sürecinde; uzun yıllardır Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatlarında müsteşar, müsteşar yardımcısı, genel müdür, genel müdür yardımcısı, daire başkanı, hukuk müşaviri, il müdürü gibi çok önemli görevleri ifa etmiş olan insanlar şimdi bakanlık müşaviri olarak görevlendirilmişlerdir. Doğrudan Bakana bağlı olarak görev yapması gereken bu insanlar merkez ve taşra birimlerinde çalışabilecek şekilde yeni bir düzenlemeyle ele alınmış ve bunlar, Bakanlık Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı emrinde görevlendirilmişlerdir. Bu görevlendirmeler, resmen, kanuna ve hukuka aykırıdır. Bu görevlendirmelerdeki müşavirler, âdeta, başmüşavir, hoş müşavir, boş müşavir şeklinde adlandırılmaktadırlar. Acilen bu uygulamaya son verilmelidir.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

Gündeme geçmeden önce, sisteme girmiş sayın milletvekillerimize İç Tüzük 60’a göre bir dakika söz hakkı vereceğim.

Buyurunuz Sayın Tüzel.

V.- AÇIKLAMALAR

1.- İstanbul Milletvekili Abdullah Levent Tüzel’in, Meclisin kuruluşunun 93’üncü yılını kutladığımız bugünlerde cumhuriyetin sorununun eşitlik ve demokrasi olduğuna ve cumhuriyetin, kuruluş felsefesiyle çelişen tarihiyle yüzleşmek zorunda olduğuna ilişkin açıklaması

ABDULLAH LEVENT TÜZEL (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Dün, Meclisin kuruluşunun 93’üncü yılını hep birlikte kutladık. Egemenlik, sermaye sınıfının elinde, halk için sınırlı, barajlı, yasaklı, tutuklu ve hatta prangalı bir duruma dönüşmüş durumda. Milletvekilleri cezaevlerinde ve 77 yaşındaki Nazife Ana “Devlet, benim devletim; ülke, benim ülkem ama ben Kürt’üm.” dediği için oğluna yardım, yataklıktan ceza almış durumda, ayağı prangalı.

Cumhuriyetin sorunu eşitlik ve demokrasi sorunu; herkese, her görüşe, her dile, her inanca demokrasi. Barış, çocuklarımıza vereceğimiz en büyük ödül olacaktır. Çocuklar ölmemeli, aileleri tutuklanmamalı, bedenleri preslerde ezilmemeli; çağdaş, laik, ana dilleriyle, bu değerlerle büyümeliler.

Cumhuriyet, kuruluş felsefesiyle çelişen tarihiyle yüzleşmek zorunda. Türkleştirme ve Müslümanlaştırma adına doksan sekiz yıl önce Ermeni aydınlarının ortadan kaldırılmasıyla, 6-7 Eylüle, Hrant’tan er Sevag’a uzanan tehcir, katliam ve felakete dönüşen süreçle yüzleşmek ve anlamak gerekiyor, özür dilemek gerekiyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Tüzel.

Sayın Öğüt…

2.- İstanbul Milletvekili Kadir Gökmen Öğüt’ün, ulusal ve resmî bayramlarla ilgili bir yönetmelikle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’ndan “Ulusal Egemenlik” bölümünün çıkarılmasına ve bazı okullarda yapılan 23 Nisan kutlamalarına ilişkin açıklaması

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

AKP’nin çıkardığı bayram yönetmeliğine göre 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’ndan “ulusal egemenlik” bölümü çıkarılarak çocuk bayramı hâline bilinçli bir şekilde dönüştürülmüş, il ve ilçelerde törenlerde devlet adına millî eğitim müdürleri çelenk koymuştur; millî egemenliğin temsilcisi partilerin çelenklerine izin verilmemiştir. Amaç, millî egemenlik duygusunun adım adım yok edilerek ümmet toplumuna geçmektir.

Bazı okullar 23 Nisanı zikir ve ilahilerle karşılamıştır. Üsküdar’da bir ilköğretim okulunda, 23 Nisan töreninde öğrencilere ilahiler eşliğinde semah yaptırılmıştır. Bundan sonraki aşama, Meclis törenlerini de Millî Eğitim Bakanlığının organize etmesi olacaktır. Laik cumhuriyeti tırnaklarıyla oluşturan bilinçli halkımız sizin amaçlarınıza erişmenize asla ve asla izin vermeyecektir.

Ulusal Egemenlik Günü’nde rehin tutulan milletvekillerine buradan bin selam olsun diyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Öğüt.

Sayın Halaçoğlu…

3.- Kayseri Milletvekili Yusuf Halaçoğlu’nun, Ermenilerin 518 bin Türk Müslüman’ı katletmelerini görmezden gelip “büyük felaket” diyerek “Ermeni soykırımı olduğunu” söyleyerek onlardan özür dileyenleri kınadığına ilişkin açıklaması

YUSUF HALAÇOĞLU (Kayseri) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Çanakkale’de, Kafkasya’da, Musul’da, Filistin’de ölüm kalım mücadelesi veren Osmanlı Devleti’nin vatandaşı olan Ermenilerin devletlerine karşı Rus, Fransız, İngilizlerle birlikte savaşmaları ve Van, Bitlis, Muş, Çatak, Erzurum, Zeytun’da isyan çıkarmaları üzerine 235 Taşnak, Hınçak ve Ramgavar örgüt üyesinin tutuklanmasını “Soykırım Günü” olarak anmaları, Ermenilerin buna karşılık 518 bin Türk Müslüman’ı katletmelerini kınıyorum. Bunu görmezden gelip “büyük felaket” diyerek “Ermeni soykırımı” olduğunu söyleyip özür dileyenleri de kınıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Halaçoğlu.

Sayın Yılmaz…

4.- Uşak Milletvekili Dilek Akagün Yılmaz’ın, Türk Silahlı Kuvvetlerinin batıya doğru çekildiğine dair gazetelerde çıkan haberlerin doğru olup olmadığına ilişkin açıklaması

DİLEK AKAGÜN YILMAZ (Uşak) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Türk Silahlı Kuvvetlerinin batıya doğru çekildiğine dair bugün gazetelerde haberler çıktı. Abdullah Öcalan da sözlerinde “Çekilme tek taraflı olmayacak, iki taraflı çekilme olacak.” diyordu. O zaman şu mu oluyor: Türk Silahlı Kuvvetleri güneydoğudan ve doğudan çekiliyor mu? PKK da buralardan mı çekiliyor? Bu karşılıklı anlaşmanın sonucu mudur? Bu ülkenin, savaşmadan birilerine teslimi mi söz konusudur? Bu konuda ben Hükûmet yetkililerinin cevap vermesini istiyorum. 24’üncü Dönem yıkıcı bir Meclis olarak mı Türk tarihine geçecektir?

Bunu öğrenmek istiyorum kendilerinden.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

Sayın Dağoğlu…

5.- İstanbul Milletvekili Türkan Dağoğlu’nun, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün 23 Nisanı çocuklara armağan ettiğine ve çocuk hakları komitelerinin, politika yapım süreçlerinde çocuk bakışı açısından önemli mekanizmalar olduğuna ilişkin açıklaması

TÜRKAN DAĞOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bundan doksan üç yıl evvel Gazi Mustafa Kemal Atatürk bu dünyanın bizlere çocukların bir emaneti olduğunu o zamanlar belirtmiş ve Meclisin açılmasını ve onun arkasından da 23 Nisanı çocuklara emanet etmiş ve armağan etmiştir. Bugün, artık sadece Türkiye’de değil, bütün dünyada bir ilk ve tek olan bir bayram olarak kutlanmaktadır. Biz de, Türk halkı olarak bundan son derece gurur duymaktayız. Dolayısıyla bizde çocukların ne kadar önemli olduğunu bir kere daha ben vurgulamak istiyorum. 81 ilde oluşturulan çocuk hakları komiteleri tarafından hazırlanan yeni anayasa çalışmalarında Çocuk Görüşü Raporu Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına bizzat çocuklar tarafından sunulmuştur. Çocuk hakları komiteleri, politika yapım süreçlerinde çocuk bakış açısının dikkate alınması açısından önemli mekanizmalardır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatılmıştır.)

TÜRKAN DAĞOĞLU (İstanbul) - Tartışılacak ve ortak akıl yaratacak konuların son derece önemli olduğunu düşünüyorum ve çocukların gününü tekrar canıgönülden kutluyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Dağoğlu.

Sayın Akova…

6.- Balıkesir Milletvekili Ayşe Nedret Akova’nın, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutladığına ve 2/B arazileri için açıklanan rayiç bedellere ilişkin açıklaması

AYŞE NEDRET AKOVA (Balıkesir) – Sayın Başkan teşekkür ediyorum.

Öncelikle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutluyorum.

Sayın Başkan, 2/B arazileriyle ilgili çıkarılan iki kanun da orman köylülerinin mağduriyetini gidermemiştir. İkinci değişiklikle büyüklüğüne bakılmaksızın tarım arazilerinden alınacak bedel rayiç bedelin yüzde 50’si olarak kabul edilse bile Körfez bölgesinde, Edremit’te, belde ve köylerinde emlak bedelinin 10 katına varan rayiç bedellerinin belirlenmesi yüzünden köylülerimiz çok uzun süredir kullandıkları bu toprakları ne peşin ne de vadeyle alabilecek durumda değildirler. Kanuna itiraz hakkı tanınmaması yüzünden mağduriyetlerini kamu otoritelerine belgeleyip anlatamayan köylülerimize itiraz hakkı tanınması için bir çalışma yapılması planlanmakta mıdır? Açıklanan rayiç bedeller arasındaki dengesizliklere itiraz edilebilmesi amacıyla konunun bütün taraflarını içeren itiraz komisyonları kurulması için çalışma yapılması yerinde bir çözüm önerisi değil midir?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AYŞE NEDRET AKOVA (Balıkesir) – Rayiç bedel yerine emlak bedelinin dikkate alınması, peşin alınacak bedel oranının indirilmesi, vade süresinin uzatılması ve faizlerin alınmaması gibi çiftçilerimizin isteklerinin değerlendirilmesi düşünülmemekte midir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Akova.

Sayın Bahçekapılı…

7.- İstanbul Milletvekili Ayşe Nur Bahçekapılı’nın, AK PARTİ Grubu olarak, doksan üç yıllık köklü bir tarihi olan Meclise sahip olmaktan gurur duyduklarına ve bu günü çocuklarımıza bayram olarak armağan eden Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazileri sevgiyle andıklarına ilişkin açıklaması

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Türkiye Büyük Millet Meclisi bundan doksan üç yıl evvel kuruldu. Böyle köklü bir tarihi olan Meclise sahip olmaktan kuşkusuz hepimiz gurur duyuyoruz. Bizler, 24’üncü Dönem milletvekilleri, çalışma saat ve günlerinde bu koltuklarda oturmaya, bu kürsüyü kullanmaya hak kazanmış insanlarız ve her zaman tam karşımızda “Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir.” cümlesini görmekteyiz. Bu ilkeyi sadece görmekle kalmayıp 1920 kuruluş anlayışıyla içselleştirmemiz, bütün siyasetlerimizi bu ilke üzerinden kurgulamamız gerekiyor. Burada bulunmak bir onurdur. AK PARTİ Grubu olarak bu onuru yaşamamızı sağlayan ve 23 Nisan 1920’de bu önemli tarihî adımı atarak bu günü çocuklarımıza bayram olarak armağan eden Mustafa Kemal Atatürk ile Kurtuluş Savaşı şehitlerimizi ve tüm şehit ve gazilerimizi sevgiyle anıyor, anıları önünde saygıyla eğiliyoruz

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Bahçekapılı.

Sayın Yüksel…

8.- İzmir Milletvekili Alaattin Yüksel’in, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarındaki çelenk koyma yasağına ve kuruluşunun 93’üncü yılını kutladığımız Türkiye Büyük Millet Meclisinin 8 üyesinin tutuklu olduğuna ilişkin açıklaması

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Dün Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’mızı hüzünlü bir şekilde kutladık. Cumhuriyet Meydanı’nda, İzmir’de, biz milletvekilleri olarak orada hazırdık ama sadece Millî Eğitim Müdürlüğü çelenk sundu Ata’sına. Egemenliğin temel taşı olan siyasi partiler orada çelenk koyamadılar, sivil toplum örgütleri, barolar, odalar çelenk koyamadılar.

Kuruluşunun 93’üncü yılını kutladığımız Türkiye Büyük Millet Meclisinin 8 milletvekili, 8 üyesi bugün tutukludur, hapishanededir. Bunlardan bir tanesi olan Mustafa Balbay’la aynı bölgeden 583 bin oy aldık. 684 gündür millî irade tutukludur, 684 gündür İzmirlinin 583 bin oyu da Silivri’de tutukludur. 23 Nisanı çocuklarımıza armağan etmiş Ata’mız. Bugün çocuklarımız, on binlerce, hapiste yatan aydınımızın, babaların çocukları, babaları kurtulsun...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yüksel.

Sayın Demiröz...

9.- Bursa Milletvekili İlhan Demiröz’ün, yazılı olarak cevaplandırılması için verdiği önergedeki bazı sorulara Sağlık Bakanlığı tarafından yanıt verilmediğine, bunun nedenini öğrenmek istediğine ve sorularının yanıtlanmasını talep ettiğine ilişkin açıklaması

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

15 Ocak 2013 tarihinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına, Sağlık Bakanlığı tarafından yazılı yanıt verilmesi istemiyle 20 sorudan oluşan bir soru önergesi verdim. 17 Nisan 2013 tarihinde, Sağlık Bakanı Doktor Mehmet Müezzinoğlu imzasıyla 6’ncı sorudan itibaren yanıt gelmiştir. Hâlbuki önergemde ilk beş soruda, Bursa’da yaptırılacak yeni kamu hastaneleri için neden kamu-özel ortaklığı yöntemi tercih edilmektedir; kamu özel ortaklığı metoduyla kampüs ihalesi kazanan firmalar var mıdır; bunların ihale bedelleri nelerdir, kira bedelleri, sabit yatırım tutarları ne kadardır diye sorum vardı. Bunlara yanıt verilmemiş. Sağlık Bakanlığından bu sorularıma neden yanıt verilmediğini soruyor ve sorularımın yanıtlanmasını talep ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Demiröz.

Sayın Yılmaz...

10.- Afyonkarahisar Milletvekili Kemalettin Yılmaz’ın, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığındaki bazı müşavirlere yönelik uygulamalara ilişkin açıklaması

KEMALETTİN YILMAZ (Afyonkarahisar) – Teşekkürler Sayın Başkan. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığında “baş ve has müşavirler” dışında kalan 168 bakanlık müşaviri, 11-17 Kasım 2012 tarihleri arasında Antalya’da “Değişen Yöneticilik Akademisi” adı altında bir hizmet içi eğitime tabi tutulmuş, burada “neo kişilik envanteri” adı altında birbirinden farklı 240 soru ile muhatap kılınmışlardır. Fotoğrafları da eklenerek bu insanlar âdeta fişlenmiştir. Hâlen bu müşavirler uydurma gerekçeler ile üç beş günlüğüne il dışında görevlendirilmekte, eğitim ve tecrübeleri gözetilmeksizin bazı konularda raporlar hazırlattırılmaktadır.

Zamanında yetki ve sorumluluk alarak Türk tarımına hizmet etmiş olan bu müşavirlere reva görülen bu uygulamalar, çalışma huzurunu, görev hassasiyetini ve kişilerin devlete olan güvenini sarsmıştır. Bu insanlara resmen “mobbing” uygulanmakta ve emekliliğe zorlanmaktadırlar.

Bu uygulamaya bir an evvel son verilmelidir, zira bu uygulama diğer bakanlık çalışanlarını da rahatsız etmekte, sorumluluk alma, yetki kullanma konusunda tereddütlü davranışlara sebep olmaktadır.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

Sayın Özel…

11.- Manisa Milletvekili Özgür Özel’in, Manisa’da 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarında yaşanan olaylara ilişkin açıklaması

ÖZGÜR ÖZEL (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Dün 23 Nisan törenleri için Manisa’daydım. Manisa’da, valilikten bildirilen resmî programa göre, saat 08.40’ta Manolya Meydanı’nda toplandık ve kortej yürüyüşü başlayacaktı. Belediye Başkanı oradaydı, milletvekili oradaydı, vatandaşlarımız oradaydı ama bize töreni bildirenlerden hiçbirisi yoktu, bir tek okul, bir tek öğrenci, bir tek yetkili, vali yardımcısı veya da devleti temsilen kimse ve iktidar partisi orada değildiler. “Bir yanlışlık mı var?” diye sorduğumuzda, “Biz çelenk koyma törenindeyiz.” dediler. Koşarak gittik ancak İstiklal Marşı’na yetişebildik.

Devletin genleriyle oynayanlar, devletin kimyasını bozanlar bu emellerine, bu amaçlarına ulaşamayacaklar. Dün Manisa’da yaşananları buradan bir kez daha kınıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Özel.

Sayın Halaman…

12.- Adana Milletvekili Ali Halaman’ın, Türkiye’de son yıllarda çeltik ekimi yapılmadığına ilişkin açıklaması

ALİ HALAMAN (Adana) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, bu tarımla ilgili, çeltik-pirinç genelde Adana’da, Edirne’de, Çorum’da, bu bölgelerde çok ekilir, Maraş’ta da ekilir ama son zamanlarda Türkiye’de çeltik ekilmiyor. Haberlerde de, araştırdığımızda da GDO’lu, yani pirinç-çeltiğin gümrük kapılarında çok yakalandığı, GDO’lu tarım ürünlerinin çok girdiği söyleniyor. Tarım Bakanlığı bir miktar bunlarla ilgilense de bu boş tarlalara çeltik ekilmeye, pirinç ekilmeye devam edilse olmaz mı?

Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Halaman.

Sayın Şandır…

13.- Mersin Milletvekili Mehmet Şandır’ın, Mersin’de 2/B arazileri için açıklanan rayiç bedellere ilişkin açıklaması

MEHMET ŞANDIR (Mersin) – Çok teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Mersin’in Erdemli ilçesinde, bu 2/B arazilerine uygulanacak rayiç değerler açıklandı. Öyle yüksek rakamlar ki millet isyan hâlinde. Dönümü, bin metrekaresi 400 bin lira. Dolayısıyla, bu, oranın çiftçisine, köylüsüne, üreticisine bir zulümdür. Alabilmesi mümkün değildir, bu bedeli karşılayabilmesi mümkün değildir. Bu sebeple, Hükûmetin, rayiç değerleri yeniden gözden geçirmesini, kendi toprağında kendi çoluk çocuğuyla üreterek kendini besleyen insanların cezalandırılmamasını Milliyetçi Hareket Partisi olarak ve Mersin Milletvekili olarak Hükûmetten talep ediyorum. Bu kararları yeniden gözden geçirmesini istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Şandır.

Sayın Aslanoğlu…

14.- İstanbul Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu’nun, İstanbul Büyükçekmece’de 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarında yaşanan olaylara ilişkin açıklaması

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, İstanbul Büyükçekmece’de 23 Nisan törenlerimizde, çocuklarımızın önünde, Büyükçekmece Millî Eğitim Müdürünün, iktidar partisi ilçe başkanını çağırarak bir konuşma vermesini hakikaten kınıyorum. Bu bayram hepimizin bayramıdır. Bu bayram çocukların bayramı, hepimizin bayramı. Bu açıdan, buradan ihbar ediyorum: Bu işi yapan Büyükçekmece Millî Eğitim Müdürü hangi amaçla yapmıştır, niçin yapmıştır, bunun hesabını kim verecek?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Aslanoğlu.

Sayın Vural…

15.- İzmir Milletvekili Oktay Vural’ın, Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisinin PKK terör örgütünü “aktivist” olarak belirleyen bir rapor yayınladığına ve bunu kınadığına ilişkin açıklaması

OKTAY VURAL (İzmir) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, bugün gazetelerde de var, Avrupa Konseyi Parlamenter Meclisinin bir raporu kabul edilmiş ve bu utanç verici raporda, bu milletin kardeşliğine kasteden, çocukları öldüren, Serapları yakan, kundaktaki bebelere kurşun sıkan PKK terör örgütü aktivist olarak belirlenmiş. Bölücü terörü de “Türk Silahlı Kuvvetleriyle PKK arasındaki çatışma” olarak ortaya koyan, ayrıca “Türkiye vatandaşları” diye, anayasal olmayan bir ibare içeren bir raporu kabul etmiştir. Öncelikle, bu ikiyüzlü Batı düşüncesini, terör örgütünü meşrulaştıran ve aklaştıran, emperyalizmin taşeronu olarak kullanılan bir terör örgütünü aktivist konumuna götüren Avrupa Konseyi Parlamenter Meclisini kınıyorum.

Anayasa’mıza göre, Türkiye Cumhuriyeti devletine vatandaşlık bağıyla bağlanan herkes Türk vatandaşıdır, “Türkiye vatandaşı” diye bir tabir yoktur. Avrupa Konseyini, kurucu iradesi olan Türkiye'nin Anayasası’nı tanımayan Avrupa Konseyini Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda, bu ifadelerinden dolayı kınadığımı ifade etmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Vural.

Gündeme geçiyoruz.

Başkanlığın Genel Kurula sunuşları vardır.

Meclis araştırması açılmasına ilişkin üç önerge vardır, okutuyorum:

VI.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) Meclis Araştırması Önergeleri

1.- İstanbul Milletvekili Aykut Erdoğdu ve 32 milletvekilinin, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamı dışında gerçekleştirilen ihalelerde harcanan kamu kaynaklarının, kamu ihalelerinin bu Kanun kapsamı dışında yapılma sebeplerinin ve bundan elde edilen faydanın araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/594)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamı dışında gerçekleştirilen ihalelerde harcanan kamu kaynaklarının tespiti, kamu ihalelerinin bu Kanun kapsamı dışında yapılma sebepleri ve bundan elde edilen faydanın ortaya konulması ile Kanun'a aykırı işlemlerin tespit edilmesi amacıyla TBMM İçtüzüğü'nün 104’üncü ve 105’inci maddeleri ve Anayasa'nın 98’inci maddesi uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını arz ederiz.

1) Aykut Erdoğdu (İstanbul)

2) Ali Rıza Öztürk (Mersin)

3) Faik Öztrak (Tekirdağ)

4) Mehmet Şeker (Gaziantep)

5) Mustafa Moroğlu (İzmir)

6) Celal Dinçer (İstanbul)

7) Haydar Akar (Kocaeli)

8) Salih Fırat (Adıyaman)

9) Veli Ağbaba (Malatya)

10) Aydın Ağan Ayaydın (İstanbul)

11) Selahattin Karaahmetoğlu (Giresun)

12) Durdu Özbolat (Kahramanmaraş)

13) Ramazan Kerim Özkan (Burdur)

14) Mehmet Ali Susam (İzmir)

15) Osman Oktay Ekşi (İstanbul)

16) Tolga Çandar (Muğla)

17) Nurettin Demir (Muğla)

18) Ali Haydar Öner (Isparta)

19) Arif Bulut (Antalya)

20) Melda Onur (İstanbul)

21) Binnaz Toprak (İstanbul)

22) Metin Lütfi Baydar (Aydın)

23) Sena Kaleli (Bursa)

24) Osman Taney Korutürk (İstanbul)

25) Turhan Tayan (Bursa)

26) İlhan Demiröz (Bursa)

27) Namık Havutça (Balıkesir)

28) Ali İhsan Köktürk (Zonguldak)

29) Haluk Ahmet Gümüş (Balıkesir)

30) Hüseyin Aygün (Tunceli)

31) Kazım Kurt (Eskişehir)

32) Turgut Dibek (Kırklareli)

33) Yıldıray Sapan (Antalya)

Gerekçe:

Türkiye'de kamu alımlarının önemli bir kısmı 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu (Kanun) kapsamı dışında gerçekleştirilmektedir. Oysa bu kanun, ilk hâliyle kamu ihalelerinde etkinlik, verimlilik ve şeffaflığı sağlamak üzere hazırlanmış bir kanundu. Kanun ve bu kanuna istinaden çıkarılan diğer mevzuat, yolsuzluk ve suistimalleri engelleyecek mekanizmalarla güçlendirilmiştir.

Ne var ki yolsuzluklara engel teşkil eden bu yapısı nedeniyle kanun, 2003-2011 yılları arasında, birçoğu ya ortaya çıkan yolsuzlukları aklama ya da bazı kurumların harcamasını kapsam dışına çıkararak yolsuzlukları kolaylaştırma amacı taşıyan birçok defalar değiştirilmiştir.

Kanuna göre deprem, sel, yangın veya salgın hastalık gibi istisnai hâller dışında tüm isteklilerin katılabileceği açık ihale yapılması zorunludur. 2003-Eylül 2011 arasında Kamu İhale Kurumuna bildirilerek yapılan ihalelerin toplamı 437 milyar TL'dir. Bu ihalelerin 137 milyar TL’lik kısmı (yüzde 31) rekabete kapalı olarak yapılmıştır. Bu durum, Avrupa Birliği ilerleme raporlarında her yıl eleştiri konusu yapılmasına rağmen Hükûmet, kurulu yolsuzluk düzenini bozmamak için bu çürümüş yapıyı korumaktadır. Kamu İhale Kurumu (KİK) kayıtlarının incelenmesinden, istisnai ihalelerde yapılan satıcı indirimlerinin (kırım oranları) açık ihalelere göre çok daha düşük kaldığı görülmektedir.

Çeşitli kurumlar tarafından açık ihale ile yapılan yaklaşık 300 milyar TL tutarındaki kamu alımları da sorunsuz değildir. Geçtiğimiz günlerde KİK'e polis tarafından düzenlenen operasyonda rüşvete konu edildiği tespit edilen kamu ihalelerinin birçoğunun açık ihale yöntemiyle yapıldığı görülecektir. Açık ihalelerde mal veya firma tarifiyle rekabetin ortadan kaldırılması çok rastlanan bir ihale yolsuzluğu yöntemidir.

Kamu ihalelerinde bir diğer sorunlu alan belediyelerdir. Belediyeler, açtıkları ihaleleri önce kendi şirketlerine vermekte, sonra bu şirketler aldıkları işleri kanunda belirtilen usuller dışında, yolsuzluk ve suistimale açık bir şekilde istedikleri firmalara verebilmektedir.

Kamu ihaleleriyle ilgili bir diğer sorunlu alan; kanun kapsamında olmasına rağmen KİK'ten gizlenerek yapılan alımlardır. Bu alımlarda devletin milyarlarca TL kaynağı hiçbir ihale yapılmaksızın bazı şirketlerle doğrudan yapılan sözleşmeler kapsamında harcanmıştır.

Kamu ihalelerinde bir diğer açık yara toplu konut ihaleleridir. Arsa karşılığı gelir ortaklığı modeliyle yapılan ihaleler, kanuna aykırı bir tebliğ hükmüyle 4734 sayılı Kanun kapsamı dışına taşınmıştır. Bu şekildeki ihalelerin toplamı 25 milyar TL'ye ulaşmıştır. Yapılan bu ihalelere konu edilen İstanbul/Ataşehir, İzmir/Karşıyaka veya Ankara/Çankaya gibi büyükşehirlerin en değerli arsaları yüzde 30-yüzde 35 gibi çok düşük kamu paylarıyla ihale edilmiştir. Bu şekilde yapılan ihalelerde milyarlarla ifade edilebilecek kamu zararı oluştuğu denetim raporlarıyla sabittir.

Kamu ihaleleriyle ilgili yolsuzluk, suistimal ve kötü yönetim örnekleri, bir yandan kaynak israfına yol açarken, diğer yandan toplumsal çürümeyi hızlandırmaktadır. Bu sebeplerle; kamu ihalelerinin bu kanun kapsamı dışında yapılma sebepleri, bunların tutarı ve bundan elde edilen faydanın ortaya konulması ile Kanun’a aykırı işlemlerin tespit edilmesi amacıyla bir Meclis araştırması açılmasına ihtiyaç olduğuna inanıyoruz.

2.- Bingöl Milletvekili İdris Baluken ve 21 milletvekilinin, var olduğu iddia edilen toplu mezarların belirlenip uluslararası hukuka uygun şekilde açılması için yapılması gerekenlerin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/595)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Toplu mezarlar gerçeği, tarih boyunca halkların toplumsal, siyasal, sosyal ve kültürel hak arayışlarına karşı şiddet ve baskı politikalarının uygulandığı pek çok coğrafyada ortaya çıkan yakıcı insanlık trajedilerindendir. Türkiye, Filistin, Çeçenistan, Meksika, Kosova ve Fransa gibi birçok ülkenin sınırları içerisinde, şiddet ortamlarından kaynaklı çok sayıda toplu mezar bulunmuştur. Cumhuriyetin kuruluşundan bugüne kadar, özellikle Kürt sorununun şiddet yöntemleri ile çözülmesi politikalarından kaynaklanan uygulamalar, ülkeyi deyim yerindeyse tam bir toplu mezar tarlasına çevirmiştir. Toplu mezar gerçekliğinin tamamıyla açığa çıkmasını, toplumsal barışın sağlanmasında yerine getirilmesi gereken en önemli koşullardan biri olarak değerlendirmek gerekir. Türkiye'deki toplu mezarların belirlenmesi ve henüz açılmamış toplu mezarların açılması, tarihle yüzleşmenin başarılması ve uluslararası hukuktan doğan toplu mezarlarla ilgili kriterlerin güncellenip uygulamaya konulması amacıyla Anayasa’nın 98, TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105’inci maddeleri gereğince araştırma komisyonu kurulmasını talep ediyoruz.

1) İdris Baluken (Bingöl)

2) Pervin Buldan (Iğdır)

3) Hasip Kaplan (Şırnak)

4) Sırrı Sakık (Muş)

5) Murat Bozlak (Adana)

6) Halil Aksoy (Ağrı)

7) Ayla Akat Ata (Batman)

8) Hüsamettin Zenderlioğlu (Bitlis)

9) Emine Ayna (Diyarbakır)

10) Nursel Aydoğan (Diyarbakır)

11) Altan Tan (Diyarbakır)

12) Adil Kurt (Hakkâri)

13) Esat Canan (Hakkâri)

14) Sırrı Süreyya Önder (İstanbul)

15) Sebahat Tuncel (İstanbul)

16) Mülkiye Birtane (Kars)

17) Erol Dora (Mardin)

18) Ertuğrul Kürkcü (Mersin)

19) Demir Çelik (Muş)

20) İbrahim Binici (Şanlıurfa)

21) Nazmi Gür (Van)

22) Özdal Üçer (Van)

Gerekçe:

Uluslararası hukuk açısından "ölüm hakkı"nı düzenleyen protokol Minnesota Protokolü’dür. Protokol, hukuk dışı, keyfî ve yargısız infaz şüphesi, ulusal veya yerel ceza hukukuna uygun olarak soruşturulması ve ceza yargılanmasına başvurulması için bağımsız, bilimsel ve etkin soruşturma için delillerin sağlıklı toplanmasını öngörmektedir. Bu protokol 87 ülke tarafından kabul edilip onaylanmıştır. Ancak Türkiye bu protokolü çekinceli olarak kabul etmiştir. Türkiye tarafından çekince konulan en önemli protokol maddesi şöyledir: "Hükûmetler tam yetkili ve bağımsız bir komisyon kurarak araştırmaya başlamalı. Komisyon, tarafsız, yetkinlikleri ve bağımsızlıkları kabul görmüş kişilerden oluşmalı. Tarafsızlığa gölge düşürülmemesi için komisyon üyelerinin, muhtemel herhangi bir kişi, kamu organı, siyasi parti ya da örgütle bağlantılı olmaması gerekir."

Minnesota Protokolü’nde; toplu mezar soruşturmalarının kapsadığı alan, olay yeri incelemesine ilişkin ayrıntılı anlatım, toplu mezarın nasıl açılması ve açılırken kimlerin bulunması gerekliliği, faili meçhul, toplu öldürme gibi olaylarda yaşamını yitirenlerin otopsi incelemesinde bilimsel ve tam bağımsız bir çalışma durumlarının kriterleri sıralanmıştır.

Yıllardır şiddet ve savaş ortamında bulunan Türkiye, büyük çoğunluğu Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde bulunmak üzere çok sayıda toplu mezarı barındırmaktadır. Dersim'de Seyit Rıza döneminden (1937-38 döneminden) kaldığı belirtilen, içerisinde 230 kişinin bulunduğu toplu mezar ile Bingöl'de Şeyh Said'in döneminde (1924-25) 84 kişinin diri diri yakıldığı köydeki toplu mezar Türkiye'deki toplu mezar tarihinin ilk örneklerini sunmaktadır. Şeyh Said, Seyit Rıza ve onların arkadaşlarının gerçekliklerinin gündemleşmesi, son otuz yıldır bölgede süren savaştan dolayı bugün tesadüfen yapılan kazılarda ortaya çıkan insan kemikleri, bu konuda çözüme yönelik önemli bir toplumsal duyarlılık yaratmıştır.

İnsan hakları alanında çalışan sivil toplum örgütleri tarafından yapılan çalışmalar, Türkiye'nin toplu mezar gerçekliğiyle ciddi bir yüzleşme yaşamadığını ortaya koymaktadır. Yapılan çalışmalara göre; Türkiye'de tahmin edilen toplu mezar sayısı 253 iken, bu toplu mezarlarda 3.248 insana ait kemikler bulunmaktadır. Oysaki Türkiye'de açılan toplu mezar sayısı 29 ve bu toplu mezarlardan çıkarılan insan kemiklerinin sayısı ise 190'dır. Dolayısıyla, şu anda Türkiye'de açılmayan 224 toplu mezar ve bu mezarlarda 3.058 insana ait kemikler bulunmaktadır.

Türkiye'de çoğunluğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde bulunduğu iddia edilen toplu mezarlara ilişkin neredeyse hiçbir çalışma yapılmamıştır. Sadece Bingöl ilimizde toplu mezarlarda bulunan 38 insana ait kemikler varken henüz açılmayı bekleyen 32 toplu mezarda ise 430 insana ait kemikler bulunmaktadır.

Tüm bu gerçeklerden hareketle hem ulusal yasaların uluslararası yasalara uygunluğu ve uyumluluğunun sağlanması hem de var olduğu iddia edilen toplu mezarların belirlenip uluslararası hukuka uygun şekilde açılması için Meclis araştırması açılmasını talep ediyoruz.

3.- BDP Grubu adına Grup Başkan Vekili Iğdır Milletvekili Pervin Buldan’ın, tüm dünyada ve ülkemizde hissedilen ekonomik krizin insan sağlığı üzerindeki psikolojik ve sosyolojik etkilerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/596)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Tüm dünyada ve ülkemizde hissedilen ekonomik krizin insan sağlığı üzerindeki psikolojik, sosyolojik etkilerinin araştırılması, gerekli önlem ve tedbirlerin alınması amacıyla Anayasa'nın 98, İç Tüzük’ün 104 ve 105’inci maddeleri gereğince Meclis araştırması açılmasını arz ederim.

Pervin Buldan

Iğdır

BDP Grup Başkan Vekili

Gerekçe:

Tüm dünya ülkelerinde yaşanan ekonomik kriz bireylerin psikolojisi üzerinde birçok olumsuz etkilere neden olmuştur. Ekonomik kriz ortamında tüm kesimleri olumsuz etkileyen stres toplumun büyük kısmının akıl ve ruh sağlığını tehdit eder duruma gelmiştir. Uzmanlar tarafından ekonomide kriz yaşanan dönemlerde çalışanların yaşam tarzlarını sorguladıkları ve gelecekle ilgili kaygı duydukları ve temel ihtiyaçlarını karşılamada sorun yaşadıkları vurgulanmaktadır. Ayrıca maddi sorunların, işten çıkarmaların ve borçların, toplumun büyük bir kesimini çaresizlikle yüz yüze getirdiği işsizlik sonucu bireylerin aile bireylerine karşı öfkeli ve saldırgan bir tavır sergileyebileceklerini, hem kendilerine hem de yakınlarına zarar vermelerinin söz konusu olabileceğini, depresyon ve intihar vakalarında artış olacağını belirtmektedirler.

Ekonomik krizler ve bunların yol açtığı işsizlik ve yoksulluk sadece iktisadi olgular olarak değil, kişilerin hayatta kalma mücadelelerini sürdürmeleri için de önemlidir fakat uzmanlar işsizlik ve intihar arasında bir nedensellik ilişkisi olduğunu ve işsiz olan bireylerde çalışanlara göre intihara bağlı ölümlerin 2-3 kat arttığının tespit edildiğini belirtmektedir. Bu nedenle, işsizlik bireyde önemli yansımaları olan toplumsal bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. İşsizlik ve yoksulluk sadece fiziksel hastalıklara yol açmamakla birlikte, işsiz insanlarda stres, depresyon, umutsuzluk, intihar gibi ruh sağlığı sorunlarını ortaya çıkardığı belirtilmektedir. İşsizlikten dolayı cinnet geçirerek intihar edenlerin, hırsızlık yapanların, psikolojik dengesi bozulanların sayısının sürekli olarak arttığı kamuoyu tarafından bilinmektedir. İşsizlik ve ona bağlı olan karamsarlık sonucunda gelecekle ilgili soru işaretleriyle birlikte intihar vakalarının arttığını, giderek de artacağı söylenmektedir. Her gün gazetelere yansıyan haberlere bakıldığında, kriz bağlantılı intiharların sayısında trajik bir artışın olduğu, görüldüğü açıktır. Bu da ekonomik krizin sosyal değişimlere neden olduğunun ve insan akıl ve ruh sağlığının olumsuz yönde etkilediğinin bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye'de birçok sosyal alanda olduğu gibi bu konuda da bilimsel bir araştırma sonucunun olmaması daha etkin önlenebilir çözümlerin geliştirilememesine neden olmaktadır. Bu bağlamda, işsizlik ve yoksulluğun sosyal değişimlere neden olan olguları incelenip çözüm geliştirilmediği sürece, sorunun devam edeceği belirtilmektedir.

Sonuç olarak, ekonomik kriz nedeniyle vatandaşlar üzerinde psikolojik ve sosyolojik travmalara yol açabilecek nedenlerin araştırılması ve gereken önlem tedbirlerin alınması için bir Meclis araştırma komisyonu kurulmalıdır.

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

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

Sayın milletvekilleri, on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 14.51

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.03

BAŞKAN: Başkan Vekili Şükran Güldal MUMCU

KÂTİP ÜYELER : Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Muhammet Bilal MACİT (İstanbul)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96’ncı Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun İç Tüzük’ün 19’uncu maddesine göre verilmiş bir önerisi vardır, okutup işleme alacağım ve daha sonra oylarınıza sunacağım.

VII.- ÖNERİLER

A) Siyasi Parti Grubu Önerileri

1.- CHP Grubunun, Adana Milletvekili Turgay Develi ve 20 milletvekili tarafından TBMM çalışmalarının Meclis TV’de on iki saat ile sınırlandırılmasının araştırılarak çalışmaların tümünün Meclis TV’de izlenmesinin sağlanması amacıyla 1/4/2013 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına verilmiş olan Meclis araştırması önergesinin Genel Kurulun 24 Nisan 2013 Çarşamba günkü birleşiminde sunuşlarda okunmasına ve görüşmelerinin aynı tarihli birleşiminde yapılmasına ilişkin önerisi

24/4/2013

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Danışma Kurulu 24/04/2013 Çarşamba günü (Bugün) toplanamadığından, grubumuzun aşağıdaki önerisinin İç Tüzük’ün 19’uncu maddesi gereğince Genel Kurulun onayına sunulmasını saygılarımla arz ederim.

Emine Ülker Tarhan

Ankara

Grup Başkan Vekili

Öneri:

Adana Milletvekili Turgay Develi ve 20 milletvekili tarafından 1/4/2013 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına "TBMM çalışmalarının Meclis TV'de on iki saat ile sınırlandırılmasının araştırılarak çalışmaların tümünün Meclis TV'de izlenmesinin sağlanması" amacıyla verilmiş olan Meclis Araştırması Önergesi’nin (812 sıra no.lu), Genel Kurulun bilgisine sunulmak üzere bekleyen diğer önergelerin önüne alınarak, 24/4/2013 Çarşamba günlü birleşimde sunuşlarda okunması ve görüşmelerinin aynı tarihli birleşiminde yapılması önerilmiştir.

BAŞKAN – Önerinin lehinde Adana Milletvekili Turgay Develi.

Buyurunuz Sayın Develi. (CHP sıralarından alkışlar)

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; televizyonları başında bizi izleyen sevgili yurttaşlarımızın bu Meclisin hâl-i pürmelalini görmelerini isterim, Meclis kameraları şu Meclisin koltuklarını gösterirse.

Türkiye Büyük Millet Meclisinin nasıl bir çalışma düzenine sahip olduğu, aslında bu konuşacağımız konuyla da yakından bağlantılı. İktidar partisi, Meclis çoğunluğuna dayanarak Meclis Televizyonunu haftada üç gün dörder saatle sınırlayarak, akşam saatlerine sarktırdığı ana kanunları, halkın aleyhine, toplumun vicdanını yaralayan kanunları televizyonun göstermediği saatlerde çıkararak gerçekleri halktan gizliyor.

Meclis Televizyonunun açılmasıyla ilgili olarak Sayın Başkan Cemil Çiçek’i parti grubumuzda oluşturduğumuz arkadaşlarımızla beraber 2 defa ziyaret ettik. Dünyada meclisi topluma açık, canlı yayınlanan ender televizyonlardan -3’üncü televizyon- olmasına rağmen 2011 yılında yapılan bir protokolle Meclisin çalışmalarını halktan neden gizlediklerini sorduk ve yasalara göre bunun mümkün olmadığını kendilerine anlattık, izah ettik. Ama Sayın Başkan, anladığımız kadarıyla -iradenin kendisinde olmadığını- Sayın Başbakanın TRT Genel Müdürüne verdiği talimatla, Meclis yayınlarının yapılmasını sağlayamıyor, buna karşı çıkamıyor.

Değerli milletvekilleri, sevgili yurttaşlar; Türkiye Büyük Millet Meclisi gibi, dün 93’üncü yılını kutladığımız kutsal bir çatının altında, kanuna karşı hülle yapılarak, hukuksuz bir işlem yapılıyor. Millet Meclisi hukuksuz bir işlem yaparsa, Türkiye’nin diğer kurumlarında, günlük hayatında, her türlü yasa dışılığın, kanun tanımazlığın olmasını da anlayışla karşılamak gerekiyor.

3984 sayılı Radyo ve Televizyon Kanunu’nun Meclis Başkanlığına verdiği yetkiye dayanarak, Meclis çalışmalarını sizlerin izleyebilmeniz için bir televizyon kanalı tahsis edilmişti. Daha sonra yapılan değişiklikte, 6112 sayılı TRT Kanunu’nda yapılan değişiklikte “TRT 3 Meclis Başkanının ve TRT Genel Müdürünün ortak hazırlayacağı protokolle Meclis çalışmalarını yansıtır.” diyor. Bizim Meclis Başkanımız Sayın Cemil Çiçek -protokolü yenilemeye gerek dahi duymayacak şekilde- öylesine iktidara teslim olmuş ki, bütün haykırışlarımıza rağmen, bütün ziyaretlerimize rağmen, bu konuda topluma yaptığımız açıklamalara rağmen kılını kıpırdatmıyor.

Medya, Türk medyası, küresel finansın cariyesine dönüşmüş durumda. AK PARTİ iktidarının da cariyeliğini yapan, siyaseten cariyeliğini yapan Türk medyası, zaten, toplumun temel taleplerini gündem maddesi yapmak yerine, finans kapitalin Türkiye’yi sömürmesini, cumhuriyetin doksan üç yıllık birikimlerini, Devlet Demiryollarını, PTT’yi, petrolü, TEK’i, dağıtım ihalelerini, bunları, bağımsızlığımızın nişanesi olan bütün kurumları teker teker satarken, bir yandan Meclisin çalışmalarını halka kapatarak, bir yandan da cariyeleşmiş medyayla toplumu başka gündem maddeleriyle meşgul ederek Türkiye’nin artık iyice bağımsızlığının, ekonomik bağımsızlığının bitirildiği, diz çökertildiği günler yaşıyoruz.

Buradan Sayın Meclis Başkanına nezaketen, saygımla, bir kez daha çağrıda bulunuyorum: Sayın Başkan, bu Parlamentonun saygınlığına sizin tavrınız yakışmıyor. Bu Meclisin saygınlığına… Bu Parlamentonun çalışmalarının tamamının yirmi dört saat yayın yapılarak halka duyurulması gerekiyor. Eğer Adalet ve Kalkınma Partisi, halktan gizleyecek, halktan kaçıracak bir şeyleri yoksa, çıkardığı kanunlar, yasalar halkın yararınaysa neden Meclis Televizyonunu halka kapatıyor?

Biliyorsunuz ki sevgili yurttaşlarımız, saat yedi olduğu zaman Meclis Televizyonu kapanıyor. Bilin ki bütün kanunlar, sizin hayatınızı direkt ilgilendiren, sizin yaşamınızı direkt ilgilendiren, sizin çocuklarınızın, torunlarınızın geleceğini ipotek altına alan bütün yasalar Meclis Televizyonu kapatıldıktan sonra buraya geliyor, AK PARTİ’nin oylarıyla teker teker geçiyor. Ertesi gün gazeteye baktığınızda -zaten onların gündeminde böyle bir şey yok- ancak uygulamayla karşılaştığınızda Mecliste neler olduğunu görüyorsunuz; hani şu emeklilerden 2003 yılından itibaren geriye dönük olarak primlerin tahsil edilmeye başlandığı gerçeği gibi.

Sevgili yurttaşlar, Adalet ve Kalkınma Partisi, 2002 yılından bu yana, “Yolsuzluğu, yoksulluğu ve çaresizliği yeneceğiz.” diyerek sizden temsil iradesi devralmıştı. Şimdi, çok sıcak yaşadığınız bir konu daha var: 2/B arsaları, arazileri meselesi. Bir örnek vermek istiyorum. Sadece bir yerden örnek vereceğim, bu bütün Türkiye’ye teşmil ediyor. Çukurova bölgesinde ÇKS sistemine kayıtlı 38 bin tane çiftçi var. Yüreğir İlçe Başkanımız Turgut Üstün, Ceyhan İlçe Başkanımız İlyas Kurt ve ilçe başkanlarımızla beraber tüm ovayı tarıyoruz “Ne kadar hazine arazisi var, ne kadar 2/B arazisi var, ne kadar orman arazisi var?” diye. Düşünebiliyor musunuz, Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu günden bugüne kadar sadece 1 defa kadastro yapılmış, bugün, köylünün, çiftçinin kullandığı arazilerin neredeyse büyük bir bölümü, Üçdut köyünde, Yeşilova köyünde TİGEM arazisi olarak duruyor.

Türkiye'deki 2/B sorunu halkın cebinden halkın parasını çalmaktan başka hiçbir anlam ifade etmiyor, yeni bir kadastro çalışması yapılmadığı takdirde. Bu çalışmaların, biraz sonra konuşacağımız Devlet Demiryolları kanunu gibi…

Mayıs ayı ortasında Çukurova bölgesinde buğday hasadına başlanacak. Sevgili Çukurovalılar, sevgili Adanalılar, Mersinliler, Tarsuslular; Adalet ve Kalkınma Partisi, buğday sezonuna on beş gün kalmasına rağmen, buğday taban fiyatını açıklamadı, açıklamayacak. Neden? Çünkü buğday hasat edilecek. Çiftçi zor durumda; mazotu borca almış, tohumu borca almış, ilacı borca almış, tefeci kapıda bekliyor. Bir an önce hasat edecek, götürecek tefeciye borcunu ödeyecek ki kurtulacak. Hasattan on beş gün sonra, yirmi gün sonra taban fiyat belli olacak. Sizin çıkarınızın, sizin geleceğinizin, sizin çocuklarınızın geleceğinin düşünülmediğini bilin.

Buradan iktidara soruyorum: Taban fiyatını açıklamak için ne bekliyorsunuz? Buğday taban fiyatını açıklamak için neden bekliyorsunuz?

Çukurova buğday deposudur. Yüz binlerce insanın geleceği mayıs ayı içerisindeki buğday taban fiyatının açıklanmasına bağlı. Neden şimdi açıklamıyorsunuz da tüccara, tefeciye mahkûm bırakıyorsunuz Çukurova çiftçisini?

İnanın, bilin, başta partinizin Adana milletvekilleri olmak üzere, sizleri Ceyhan’da, Yumurtalık’ta, Karataş’ta, İmamoğlu’nda köylü vatandaşlar bekliyorlar. Bakalım yüzlerine karşı ne diyeceksiniz? Orada köylülerimizle beraber, çiftçilerimizle beraber… Sizin, halkın gözünden gerçekleri saklamak için Meclis Televizyonunu kapattığınız gibi, buğday taban fiyatlarını tüccarcın, tefecinin işine gelecek şekilde geç belirlediğinizi, 2/B arazilerinden nasıl devletçe kadastro yapılmadığı için halkın cebinden milyarlarca lira para çalınmasına çanak tuttuğunuzu onlara anlatıyoruz, anlatmaya devam edeceğiz.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Develi.

Aleyhinde Kırıkkale Milletvekili Ramazan Can.

Buyurunuz Sayın Can. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

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

Öncelikle, Meclis TV yayınlarının hukuki dayanağı nedir, temeli nedir, sebebi nedir, mevzuattaki karşılığı nedir, buna bakmamız gerekiyor.

3/1/1995 tarihli bir protokol var, bu protokol hukuki dayanağını teşkil ediyor. Bu protokolün, dönemin TRT Genel Müdürü Profesör Doktor Tayfun Akgüner ile dönemin Meclis Başkanı Hüsamettin Cindoruk arasında imzalanan 3/1/1995 tarihli protokolün 2’nci maddesini buradan okuyorum: “Madde 2- TRT, üçüncü televizyon programında Türkiye Büyük Millet Meclisinin toplantı günlerinde haftada üç gün 14.00 ile 19.00 saatleri arasında bir yayın süresini, Türkiye Büyük Millet Meclisi faaliyetlerinin kamuoyuna yansıtılması amacıyla TBMM Başkanlığına tahsis etmiştir.” Yani burada tamamen bir keyfîlikten, takdirden bahsediliyor ama olayın böyle olmadığı anlaşılıyor çünkü hukuki dayanağa, mevzuata baktığımızda Meclis TV yayınlarının bu protokole dayandığını görüyoruz.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Ortada protokol yok, protokol!

RAMAZAN CAN (Devamla) – Diğer taraftan, bir grup başkan vekili, AK PARTİ grup başkan vekili, Cumhuriyet Halk Partisi, Milliyetçi Hareket Partisi ya da Barış ve Demokrasi Partisinin grup başkan vekili şu an, basın bölümünde, en önemli saat olan saat 11.30’da bir basın toplantısı yapmak istese temmuz ayına kadar bu toplantıyı yapamayacak. AK PARTİ grup başkan vekilleri genelde grup toplantı salonunu kullanıyor, başka bir alanı kullanıyor, basın toplantısını burada yapıyor ama hasbelkader, diğer muhalefet partisi grup başkan vekilleri bu saatlerde toplantı yapamayacak. Sebebi nedir diye sorarsanız, sebebi, Milliyetçi Hareket Partisi milletvekillerinden Sayın Özcan Yeniçeri temmuz ayına kadar bu saati, bu toplantı salonunu tamamen kendisine tahsis etmiş vaziyette.[[1]](#footnote-1)(x)

OKTAY VURAL (İzmir) – 11.00’de yapın.

RAMAZAN CAN (Devamla) - “Bir hakkın sırf gayri ısrar eden suistimalini kanun himaye etmez. Kanun, lafzıyla ve ruhuyla temas ettiği bütün meselelerde meridir. Hüsnüniyet şart kılınan hâllerde asıl olan onun vücududur.” diyor ya Medeni Kanun, bu, tamamen Medeni Kanun’un bu maddelerine… Kanunu istismar etmekten başka bir niyet taşımamaktadır, hakkın kötüye kullanımıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Meclis TV yayınlarında AK PARTİ’nin bunu kısıtladığından bahsediliyor. Şu an, İnternet’ten bu yayınlara herkes ulaşabilmektedir. Yine, Meclis Genel Sekreterliğinden aldığımız bilgi muvacehesinde, bir hafta içerisinde bütün vatandaşlarımız cep telefonundan sınırsız olarak, Meclisin çalıştığı saatler itibarıyla, bu yayını izleme hakkına kavuşacaklardır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Meclis TV’nin çalışmalarıyla ilgili kısaca bir bilgi vermek gerekir ise, örnek olarak, Kasım 2012’de haberler babında AK PARTİ 39 dakika 15 saniye, Cumhuriyet Halk Partisi 1 saat 17 dakika, Milliyetçi Hareket Partisi 54 dakika, Barış ve Demokrasi Partisi 50 dakika; oranlara geldiğimizde, AK PARTİ yüzde 7, diğerleri yani muhalefet yüzde 32, komisyon yüzde 32, genel 12, Başkan yüzde 17 şeklinde.

Bir de ocak ayıyla ilgili bilgi verebilirim. Ocak ayında toplamda, AK PARTİ 1 saat 14 dakika, Cumhuriyet Halk Partisi 50 dakika, Milliyetçi Hareket Partisi 1 saat 3 dakika, Barış ve Demokrasi Partisi 32 dakika; toplamda, yüzde olarak, AK PARTİ yüzde 20, muhalefet toplamda yüzde 38. Buradan göz önüne aldığımızda, muhalefet ve iktidar arasında da –belki tartışmalara neden olabilir, tartışmalara neden olsa da- AK PARTİ’nin aleyhine bir durum gözlemleniyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Cumhuriyet Halk Partisinin grup önerisi -Devlet Demiryolları kanunu yarım kalmıştır, Devlet Demiryolları kanununu kamuoyu yakinen izlemektedir, beklemektedir- gündem uzatmaya matuftur. Bu nedenle, grup önerisinin aleyhinde oy vereceğimizi beyan ediyor, Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Can.

Lehinde İzmir Milletvekili Oktay Vural. (MHP sıralarından alkışlar)

Buyurunuz Sayın Vural.

OKTAY VURAL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Yine, sözlerimin başında, özellikle Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisini, maalesef terörün kanlı yüzünü görmeyen ikiyüzlü anlayışından dolayı kınıyorum. Özellikle, terör örgütünü, bebeleri öldüren, insanları, Serapları yakanları aktivist olarak değerlendiren kör bir bakış açısının aslında insanlığa bir medeniyet getiremeyeceğini de huzurlarınızda ifade etmek istiyorum.

Öte yandan, Çin’in Uygur Bölgesi’nde, maalesef, yine Çin özel kuvvetlerinin bir Uygur evine yaptığı saldırı neticesinde 10 Uygurlunun ölmesi… Gerçekten, orada, yine, maalesef, Uygurlara yönelik baskılar, tehditler ve şantajlar var. Ben huzurlarınızda Doğu Türkistan’da, Uygur Bölgesi’nde bu saldırılar neticesinde hayatını kaybeden Uygurlara Allah’tan rahmet diliyorum.

Evet, Cumhuriyet Halk Partisinin verdiği, Meclis çalışmalarının Meclis Televizyonundan verilmesi… Aslında, doğrusu hayretler içindeyim. Neden? Parlamentonun faaliyetleri yansıtılsın isteniyor; bu Parlamentoda görev yapan bir milletvekili ya da bir parti Meclis faaliyetlerinin yansıtılmamasının doğru olduğunu ifade ediyor. Böyle bir anlayış olabilir mi ya? Yani böyle bir taassup anlayışı içerisinde bakılırsa, o zaman bu Parlamentonun faaliyetleri hakkında bilgi edinmek isteyen AKP’ye oy vermiş insanların hakkını, hukukunu bile korumayan bir anlayışın, burada kalkıp Meclis TV yayınlarının kısıtlanmasının doğru olduğunu ifade edecek kadar şeffaflıktan, hesap verebilmeden, toplumun bilgi alma özgürlüğünden bihaber bir anlayışın Türkiye’yi, demokrasisini ileriye götürebileceğini düşünmek gerçekten mümkün değil. Yani burada sizin sözünüzü de bizim sözümüzü de millet izlesin, dinlesin, karar versin, Meclis faaliyetleri hakkında, Parlamentolarının faaliyetleri hakkında vatandaşlar bilgi sahibi olsun. Burada onların haklarını, hukuklarını konuşuyoruz, geliniyor burada, “Efendim, gerek yok.” anlayışıyla Parlamentonun faaliyetlerini topluma kapatmanın ve karartmanın meşruiyeti oluşturuluyor. Yani, böyle bir şey kabul edilemez. Şurası, dinleyici locaları vatandaşlara açık ise, günümüzde teknolojiyi kullanarak bütün vatandaşlara Parlamentonun çalışmalarının kapatılmasını istemek ancak kara bir düşüncenin eseri olabilir, kapalı bir düşüncenin eseri olabilir. Bu anlayışın düşünce ve ifade özgürlüğünden bihaber, basın özgürlüğünden bihaber olduğunu gerçekten ifade etmemiz gerekiyor.

Şimdi, biraz önce Meclis TV’de konuşulanlar veriliyor. Burada kim ne kadar konuşuyorsa o kadar… Sizin sözünüz yoksa, sadece parmaklarınız konuşuyorsa ne yapalım yani? Yani, Parlamento faaliyetlerinde Milliyetçi Hareket Partisinin önergesi var, sizin yok, Milliyetçi Hareket Partisinin sözü var, sizin yoksa ne yapalım, biz de mi susalım, bizi de mi susturacaksınız? “Biz konuşmuyoruz, ey muhalefet, siz de konuşmayın.” mı demek istiyorsunuz? Aslında, bugün tartıştığımız konu, Meclis Televizyonunun üç saatlik, salı, çarşamba, perşembe günleri yaptığı yayınların ötesinde, bir haktır. Vatandaş bilmek istiyor, vatandaş görmek istiyor milletvekilini; ne konuştuğunu, hangi önergeyi verdiğini, gelip gitmediğini görmek istiyor.

Bakın, 2008 yılında Fatoş Gürkan, AKP Milletvekili ne diyor? “22 Temmuz seçimlerinden bir ay kadar sonra, Genel Kurul çalışmaları sırasında, Genel Kuruldan çıktığım sırada kapıda telefonum çaldı, vatandaşımız nerede olduğumu sordu. Ben de ‘Genel Kuruldayım.’ dedim. ‘Evet, Genel Kuruldasınız ama çıktığınızı görüyorum. Hayırdır, bir şey mi oldu?’ dedi. Türkiye Büyük Millet Meclisi Televizyonu gerçekten önemli. Her partinin grup toplantılarını, komisyon toplantılarını, Meclis programlarını objektif olarak yayınlayan bir kanaldır.” 2008’de yayınlayan kanal bugün niye yayınlamıyor, niye görmüyor, niye göstermiyorsunuz? İşte bu, aslında, milletin egemenliğini alarak kullanan iradenin, milletin üzerinde nasıl bir baskı, tehdit, şantaj, kararma amacıyla gücünü kullandığını göstermesi bakımından önemli.

Evet, bizim arzumuz, gücün medeniyeti değildir, medeniyetin gücünü ortaya koymaktır. Maalesef, bugün, çoğunluk iradesiyle gücü eline alanın oluşturduğu bu medeniyet anlayışında, Parlamento faaliyetleri hakkında, vatandaşların, saat yediden sonra burada bir önerge verirsek bilme hakkı yoktur, görme hakkı yoktur. Yani altıda dinleyenin var da yediden sonra çalışan Parlamentoyu, parlamenteri görme hakkı niye yok? Böyle bir mantıksızlık olur mu yani? Böyle bir anlamsızlık olur mu?

İşte, bugün geldiğimiz bu noktada, aslında, bu, doğrudan doğruya yürütmenin baskısıyla oluşturulmuştur. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan TBMM TV hakkında diyor ki: “Tamamen şov manzarası arz ediyor. İşin aslı budur. Kimsenin sesi kısılmıyor. TRT, diğer televizyonlar gibi, haber bülteninde bunları oralardan çekip kullanabilecek.” Nerede? Sabahtan akşama kadar Recep Tayyip Erdoğan dizisi izlemekten millet bıktı; geldiğimiz bu noktada televizyonlara bakın, yayınlara bakın. El insaf ya! Bugün sadece, Parlamentoda yaptığımız yasama görevlerinden vatandaş haberdar olsun, ne konuşuyor benim milletvekilim, orada mı değil mi diye denetlesin istiyoruz. Bu bakımdan, Meclis Televizyonunun yayınları, kamu düşüncesinin oluştuğu ve kamu düşüncesinin şekillendiği Parlamento faaliyetleri hakkında vatandaşların doğrudan bilgi sahibi olmasını, aynı zamanda aktif bir şekilde bu sürece katılmasını sağlıyor. Hesap verebilme, şeffaf olabilme, vatandaşın hakkını, hukukunu koruması, milletvekilleri üzerinden, açıkçası, kendi hakkının, hukukunun korunmasını istemesi tamamen Parlamento faaliyetlerinin vatandaşa açılmasından geçmektedir. O bakımdan, böyle bir süreç içerisinde bakıldığında, bu ucube…

Değerli arkadaşlarım, bütün ülkelerde genel kurul çalışmalarının tamamı, -Bulgaristan haricinde- canlı veriliyor, evet. Çoğu ülkelerde bu çalışmalar tekrar banttan veriliyor. Çoğu ülkelerde parlamento, çalışmalarıyla ilgili haber ve yorumlarla yirmi dört saat yayın yapabiliyor. Ne istiyoruz biliyor musunuz? Biz milletin temsilcisiyiz. Milletin temsilcisi olarak burada bulunuyorsak, bir söz söylüyorsak, bir önerge veriliyorsa millet bundan haberdar olsun. Bundan haberdar olmamasını isteyenler, ancak ve ancak, milletten korkanlardır. Denetim yapılmalı, şeffaf olabilmeli.

O bakımdan, bugün geldiğimiz bu noktada, gerçekten Parlamento faaliyetlerinin verilmesinin kısıtlanması, doğrudan doğruya vatandaşın bilgi sahibi olmasını engellemektir. Hani biz bilgili toplum oluşturacaktık? Hani biz bilgili toplum olarak rekabet gücü yüksek bir Türkiye oluşturacaktık? Parlamentoda hakkı savunulan çiftçi, esnaf, işsiz eğer bu hakkını kimlerin savunduğunu, hangi önergelerin getirildiğini bilmiyorsa, parlamenterin ne yaptığını bilmiyorsa, bu parlamenterlerin kendisine karşı sorumlu olmasını temin edemiyorsa parlamenter demokrasiyi yaşatmamız mümkün değil.

O bakımdan, evet, Parlamento faaliyetleri bir kanal tarafından, doğrudan doğruya Türkiye Büyük Millet Meclisine tahsis edilmiş bir kanal tarafından canlı yayınlanmalıdır, komisyon toplantıları yayınlanmalıdır. Türkiye’nin önemli meseleleri ve kanunları Meclis TV’deki bu kanal tarafından tartışmalarla millete iletilmelidir; yetmedi, komisyon çalışmaları verilmelidir; yetmedi, medyanın tamamının Parlamento faaliyetlerine katılması, bilgi sahibi olması temin edilmelidir. Milletin nabzı burada atıyorsa milletin bu nabzın kendi isteğine göre atıp atmadığını öğrenme hakkı vardır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OKTAY VURAL (Devamla) – Bu bakımdan, Milliyetçi Hareket Partisi olarak, bu önerinin sadece bir parti önerisi olarak ele alınmaması gerektiğini, her bir parlamenterin ve her partinin yaptığı faaliyetler karşısında sorumlu olduğunu milletine karşı, sorumluluğunu göstermesi açısından da bir fırsat olduğunu düşünüyoruz. O bakımdan, Parlamento yayınlarının, Parlamentonun bu çalışmalarının yayınlanması konusunda belli bir esası sağlamak üzere bir araştırma komisyonu kurularak bu konuyu Parlamentonun ele alması ve kendisini halkına karşı sorumlu göstermesi gerekmektedir.

Saygılarımı arz ediyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Vural.

Aleyhinde Isparta Milletvekili Recep Özel.

Buyurunuz Sayın Özel. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

RECEP ÖZEL (Isparta) – Sayın Başkan, çok değeli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Cumhuriyet Halk Partisinin vermiş olduğu grup önerisinin aleyhinde söz almış bulunmaktayım.

Bugünkü gündemimizde, geçen haftadan yarım kalan Demiryolları kanununu görüşeceğiz.

Biraz önceki konuşmacılar Türkiye Büyük Millet Meclisindeki bu yayınların TRT 3 kanalından yayınlanmadığı, yayınlarının kısıldığı ve “İktidar bizim sesimizi kısıyor.” diye bir ifadede bulundular.

Şimdi, bakın, Türkiye Büyük Millet Meclisi ile TRT arasında 1994 yılında yapılan anlaşmanın 2’nci maddesini sizlere okuyorum: “TRT, üçüncü televizyon programında Türkiye Büyük Millet Meclisinin toplantı günlerinde haftada üç gün 14.00 ile 19.00 saatleri arasında bir yayın süresini, Türkiye Büyük Millet Meclisi faaliyetlerinin kamuoyuna yansıtılması amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına tahsis edilmiştir.” Yani, haftada üç gün ikiyle yedi arası. Bu, 1994 yılında imzalandı dönemin Meclis Başkanı Hüsamettin Cindoruk tarafından.

TURGAY DEVELİ (Adana) – O protokol, protokol! Sen kanundan haber ver!

RECEP ÖZEL (Devamla) - Bizim dönemimizde imzalanmış bir sözleşme değildir.

Bunun 5’inci maddesinde de “Yayın süresinde değişiklik…”

OKTAY VURAL (İzmir) – Bu zamana kadar yayınlanıyordu.

RECEP ÖZEL (Devamla) – “Bütçe, Hükûmet Programı, konuk yabancı devlet adamlarının Parlamentodaki konuşmaları gibi toplantılar özel hâller kapsamındadır.”yani bu zamanlarda da yayınlar uzatılabilir deniliyor.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sen kanundan bahset, kanundan, protokol o!

OKTAY VURAL (İzmir) – Madem öyle, protokolü değiştirin, kanun getirelim.

RECEP ÖZEL (Devamla) – Şimdi, biraz önceki konuşmacı burada “Parlamento faaliyetlerinden halkımız haberdar değil…”

OKTAY VURAL (İzmir) – Ya, halktan kaçmayın, korkmayın ya!

RECEP ÖZEL (Devamla) – Vallahi, hiç merak etmeyin, her gittiğimiz yerde Parlamento çalışmalarından bütün halkımız a’dan z’ye haberdardır.

OKTAY VURAL (İzmir) – Yandaş televizyonlarla resmen pazarlama yapıyorsunuz.

RECEP ÖZEL (Devamla) – Eğer siz kendinizi ifade edemiyorsanız kamuoyunda, vatandaşın ayağına gidip anlatamıyorsanız, onları dinlemiyorsanız bunlardan da bihaber olmanız doğaldır.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Niye saklıyorsunuz, niye? Bırakın, herkes izlesin.

OKTAY VURAL (İzmir) – Korkmayın, korkmayın! Parmaklarınız konuşuyor!

RECEP ÖZEL (Devamla) – Bakın, dün, 23 Nisan 1920’de kurulan Meclisin 93’üncü yıl dönümünü kutladık, değil mi? Doksan üç yıldan beri sanki burada televizyon yayınları vardı, milletimiz haberdar oluyordu, sonra da biz kestik. Arkadaşlar, 1994 yılından beri bu yayınlar… 1994 yılından önce milletimiz bu Meclis çalışmalarından, Parlamento faaliyetlerinden haberdar değil miydi? Haberdardı, değil mi?

TURGAY DEVELİ (Adana) – Bu nasıl bir mantık ya?

OKTAY VURAL (İzmir) – Ya, oluyordu, yayın vardı ya! Yani şu mantığa bir bakın ya! Yayın vardı!

RECEP ÖZEL (Devamla) – Şimdi, bakın, burada yapılan her türlü çalışma, burada yapılan her türlü komisyon çalışması, verilen her türlü önerge, yapılan her türlü konuşma kamuoyunun bilgisine, basına açık, hepsi açık, buradan kamuoyu mutlaka bilgileniyor.

OKTAY VURAL (İzmir) – Seni de Ispartalılar dinliyor vallahi, nereden oldu bu da geldi bizi temsil ediyor diye hayıflanıyorlar! Seni Nevzat Korkmaz’a havale ediyorum.

RECEP ÖZEL (Devamla) – Ayrıca, İnternet TV’de, 24 saat İnternet yayınları burada yayınlanmakta. İsteyen vatandaşlarımızın açıp oradan, İnternet üzerinden bunları seyretme imkânları da var.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Şahane!

RECEP ÖZEL (Devamla) – Kapalı toplum demek, yayına kapalı demek, hiçbir basın mensubunun alınmadığı anlamına gelir. Hiç merak etmeyin…

İZZET ÇETİN (Ankara) – Onları da al, onları da!

TURGAY DEVELİ (Adana) – İktidarınızda bütün medyayı cahilleştirdiniz, şimdi de Meclis Televizyonunu mu cahilleştirmeye çalışıyorsunuz? Niye halktan saklıyorsunuz, niye, niye?

RECEP ÖZEL (Devamla) – Ayrıca, biraz önceki konuşmacı Meclis basın toplantılarında Hükûmetin, AK PARTİ’nin bir şeyi yok, ondan dolayı…

OKTAY VURAL (İzmir) – Yap bir basın toplantısı yarın. Basın toplantısı da mı yapmayalım?

RECEP ÖZEL (Devamla) – Biz icraatlarımızla milletimize derdimizi anlatıyoruz, yaptığımız icraatlarla onlarla iletişimi kuruyoruz. Basın toplantısında öyle olur olmadık konularla da halkımızı fazla meşgul etmek istemiyoruz.

OKTAY VURAL (İzmir) – Sizin işiniz, gücünüz MHP’ye, milliyetçilere çatmak.

RECEP ÖZEL (Devamla) – Biz anlatacak meselemiz… İcraatlarla bunu gerçekleştirebiliyoruz.

Bir de ayrıca, hiç yakışmayan bir şeyi burada dile getirdi, “Bütün kanallarda Recep Tayyip Erdoğan dizisini seyrettiriyorsunuz.” diye.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Türkiye’yi AKP stüdyosuna döndürdünüz!

RECEP ÖZEL (Devamla) – Hiç kusura bakmayın, özel yayın kuruluşları kim izleniyorsa onu yayınlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Siz izlenemiyorsanız, siz millete her tür açık konuşmalarda hakaret, küfür, ağza gelmedik her türlü şeyi, ufak çocukları… (CHP ve MHP sıralarından gürültüler)

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Siz çalışmıyorsanız televizyonlar ne yapsın?

RECEP ÖZEL (Devamla) - Bütün liderleriniz çıktığı zaman “Televizyonunuzu lütfen kapatın.” uyarısı çıkması gerektiği…

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Çok ticari bir konuşma oldu.

RECEP ÖZEL (Devamla) - …bizim liderimiz çıktığı zaman şefkatle, toplumu kucaklayıcı bir şekilde konuştuğu için, bütün kanallar rating aldığı için Başbakanımızın konuşmalarını yayınlıyor.

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Magazin programı gibi oldu.

RECEP ÖZEL (Devamla) - Durum bundan ibarettir diyorum.

CHP’nin grup önerisine katılmadığımızı bildiriyor, hepinize saygılar sunuyorum efendim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Öneri kabul edilmemiştir.

Alınan karar gereğince sözlü soru önergelerini görüşmüyor ve 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.

VIII.- 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 kaldığımız yerden devam edeceğiz.

3.- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu (1/749) (S. Sayısı: 441)[[2]](#footnote-2)(x)

BAŞKAN – Komisyon? Yerinde.

Hükûmet? Yerinde.

18/4/2013 tarihli 94’üncü Birleşimde İç Tüzük’ün 91’inci maddesine göre temel kanun olarak görüşülen tasarının birinci bölümünde yer alan maddelerin oylanması tamamlanmıştı.

Şimdi, ikinci bölümün görüşmelerine başlıyoruz.

İkinci bölüm, çerçeve 10’uncu maddenin (1)’inci, (2)’nci, (3)’üncü ve (4)’üncü fıkraları ile geçici 1, 2, 3, 4 ve 5’inci maddeler dâhil 10 ila 12’nci maddeleri kapsamaktadır.

İkinci bölüm üzerinde, Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına Sakarya Milletvekili Münir Kutluata konuşacaktır.

Buyurunuz Sayın Kutluata. (MHP sıralarından alkışlar)

MHP GRUBU ADINA MÜNİR KUTLUATA (Sakarya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın ikinci bölümü üzerinde Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum, yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Demir yolu taşımacılığı, ulaştırma sistemleri içindeki büyük önemi ve ülkemizdeki ihmal edilmiş hâliyle her zaman tartışma konusu olmuştur. Nitekim, bu tasarının genel gerekçesinin ilk cümlesi de “Ülkemizin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demir yolları” şeklindedir. Ülkenin kalkınmasından bağımsızlığına, kültüründen refahına ve sayılabilecek pek çok alana kadar etkili olan bir sektörde çok ciddi bir düzenleme yapılmaktadır. Bu düzenleme bir kanun tasarısıyla önümüze gelmiştir.

İlk dikkat çeken husus, kamuoyunun bu önemli değişiklikten ne kadar haberdar olduğu hususudur. Üniversitelerin bu konudan haberi var mıdır? Üniversite öğrencilerine sorsanız, 100 üniversite öğrencisinden kaç tanesi böyle bir değişiklik yapıldığından haberdardır? Belki, son hafta içinde duyanlar olmuştur ama bir hafta önce, Meclise geldiği tarihte bunu deneseydiniz, eminim ki gençliğin yüzde 99’unun, bundan haberi yoktu. Bu, acaba, üniversite gençliğinin ne hâlde olduğunu mu gösterir, konuların ciddiyetle ele alınmadığını ve kamuya mal edilmediğini mi gösterir, demokrasimizin içinde bulunduğu durumu mu gösterir? Ama şunu kesin ifade ediyorum ki böyle bir değişiklik, sadece, burada çoğunluğa dayanarak yine tartışılmadan çıkarılmış olacak. Herkes demir yollarının ne kadar önemli olduğunu bilmekte ancak bu kadar önemli bir konuda ne değişiklikler yapılmaktadır, ondan haberdar olabilmiş değildir.

Değerli milletvekilleri, yine, bu gerekçede “Tekelin kaldırılması ve sektörün serbestleştirilmesi…” deniliyor. Tekelin kaldırılması anlaşılabilir bir şeydir, birçok açıdan tartışmalıdır ama anlaşılabilmektedir fakat “serbestleştirme” ile ne kastedilmektedir, orası belli değil. Demir yollarına rekabet şartlarının getirilmesi denilmek isteniyorsa neden açıkça söylenmez? Maksat özelleştirme ise neden açıkça ifade edilmez? İkisi birden kastediliyorsa neleri kapsamaz? O zaman, hiç değilse o sayılsaydı. Serbest pazar ekonomisinden esinlenerek kullanılmış bir ifade ise en azından serbestleşmenin pazar şartları ile sınırlandırılacağı belirtilseydi daha isabetli olurdu. Bu kadar köklü değişikliğe kalkışıp böyle muğlak ifadelerin kullanılmasının anlamı anlaşılabilmiş değildir.

Tekelin kaldırılmasından anlaşılan rekabetin getirilmesi olmalıdır. Devlet tekeli kaldırılıp özel tekel getirilecek olursa o zaman ne kalkınmaya katkısı olabilecektir ne de biraz önce gerekçede ifade edildiği gibi bağımsızlığın pekiştirilmesine.

Taslakta geçen “serbestleştirme” ifadesinin özelleştirmeyi kapsadığı anlaşılıyor ancak rekabet boyutunun ne olacağı anlaşılamıyor. Özelleştirmeler maksadından uzaklaşıp yabancılaştırmaya dönüştüğü için, demir yollarının bağımsızlıkla ilgisi de kurulduğuna göre, serbestleştirmenin nasıl bir özelleştirmeye dönüşeceği merak konusudur. Bu endişeyi, yaşadığımız sayısız örnekten ötürü duymaktayız.

Hatırlayacağınız üzere, İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) adıyla var olan bir işletme özelleştirilmiş, satılmış ve Marmara Denizi’nde insafsız özel bir tekel oluşturulmuştur. Merak etmekteyiz: Deniz taşımacılığı en ucuz alan olmasına rağmen, deniz taşımacılığında karşıdan karşıya taşıma en önemli hat olmasına rağmen, Marmara Denizi de buna müsait olmasına rağmen, bu acımasız tekel niye oluşturulmuştur, niye rakipler oluşturulmamıştır, merak konusudur. Dolayısıyla, demir yollarıyla ilgili endişelerimize bir örnek olsun diye bunu söylüyorum. 5 liralık fiyatlar 20 liraya çıkmış, televizyon kanalları bile vatandaşlara zorla seyrettirilir hâle getirilmiştir. O bakımdan, devlet tekelinin kaldırılması önemli değil, özel tekelin oluşturulmayacağının garantisinin verilmesi önemlidir.

Değerli milletvekilleri, bu yasa ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları bağlı kuruluşları olan TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ iktisadi devlet teşekkülü hâline getirilmektedir. Bu kuruluşlarda çalışanların bir ay içinde emekliye sevk edileceği, arzu edenlerin bir ay içinde emekliye sevk edilmesinin teşvikler verilerek sağlanacağı ifade edilmekte ama “Tekrar geriye dönemezler, hiçbir şart süremezler.” Gibi, âdeta bir derdest mantığı sezilmektedir. Bu çalışanlar bir ömrünü bu işe verdikten sonra maddi zaruretlerden ötürü emeklilik yolunu seçiyorlar ise neden bu insanlara bir süre düşünme fırsatı verilmez, neden bu insanlara temmuz ayında alacakları enflasyon farkını alma fırsatları tanınmaz, anlaşılabilmiş değildir.

Değerli milletvekilleri, bu özelleştirmenin tekelleştirmeye dönüşeceği veya sağlıklı olmayacağı şeklindeki endişelerimizin ikinci kaynağı vagon sanayisinde yaşanan gelişmelerdir. Bu alanda Türkiye'de, bildiğiniz gibi, hem demir yolları üzerindeki hatlarda hem de Boğaz geçiş tünelinde kullanılacak hatlarda çok sayıda vagona, çekilen, çeken araca ihtiyaç vardır. Bunların iki senelik süre içerisinde gerekli, satın alınacak miktarının 5 milyar doları aştığı, önümüzdeki on beş yıl içinde de 18 milyar dolar civarında bir pazar olduğu görülmektedir. Türkiye'de vagon sanayisi gibi, TÜLOMSAŞ gibi, lokomotif sanayisi gibi kuruluşlarımız varken bu pazarın değerlendirilmesi vasıtasıyla neden dünyayla vagon konusunda, demir yolu araçları konusunda rekabet edecek bir sanayi geliştirilmesinin önü açılmaz, bu merak konusudur.

Bakın, Adapazarı’ndaki TÜVASAŞ Vagon Sanayii büyük deprem yedi, deprem döneminde bile üretimine ara vermeden devam etti oradaki işçilerin, çalışanların fedakârlıklarıyla. Şimdi, böyle bir pazar genişliği döneminde bu sanayinin canlandırılması, dâhilî ihtiyaçlarımızın karşılanması, bu pazar avantajıyla ihracata yönelik gelişmelerin sağlanması beklenirken TÜVASAŞ’ın arazisinin içine “TÜDEMSAŞ” diye bir kuruluş yerleştirildi. “TÜDEMSAŞ” denilen kuruluşun ne yaptığını, ne yapacağını kimse bilemedi, 10 milyon liracık bir sermayeyle milyarlarca dolarlık işler alınmaya başlandı. Israr ettik, rica ettik “Burada imal edilen vagonları bize bir gösterin.” diye. Vagon imal etmediği, sadece Güney Kore’den vagon ithal edip, demir yolu araçları ithal edip orada montaj yapan ama bununla pazara giren, Türkiye’deki pazarı değerlendiren bir kuruluş ortaya çıktı. Dolayısıyla, bu örnekler ortada iken mevcut millî kuruluşlarımızın, millî sanayimizin zarar görmesi elbette samimi endişemizdir.

Adapazarı’ndan söz açılmışken, Adapazarı’nda nasıl ki TÜVASAŞ’ın verimsiz, gelişemeyen bir kuruluş hâline düşürüldüğünü görüyorsak, Sakarya’nın can damarı olan olan şeker sanayisinin de önce özel bankayla ilişkilendirildiğine, daha sonra borçlandırıldığına, daha sonra kota artırılmadığı için şeker fabrikasının zarar ettirildiğine, zarar ettirildikten sonra bir özel bankaya ama çok çok özel olan bir bankaya Sakarya pancar üreticilerinin fabrikasının devredildiğine şahit olduk. Ama, ne hikmetse bu devir gerçekleştirildikten sonra bu fabrikanın kotası artırılmış bulunmaktadır. Dolayısıyla, bölgedeki, ülkedeki sanayi kuruluşları bu şekilde bir bir el değiştirirken ve farklı yönlere giderken, hazır pazar bizim pazarımızken ve milyarlarca dolarlık, on milyarlarca dolarlık bir yatırım söz konusu iken, pazar payı söz konusu iken bu gelişmenin millî sanayi hâline dönüştürülmesi ve Türkiye'nin lehine kullanılması gerektiği kanaatindeyiz.

O açıdan, tekrar serbestleştirme konusuna dönerek diyorum ki demir yollarındaki her türlü gelişmenin önünün açılmasını elbette arzu ederiz, destekleriz ama sınırlarının belirlenmesi ve önümüze nasıl bir tablonun çıkacağını hem bizlerin bilmesini hem de kamuoyunun bilmesini arzu ederiz.

Hepinize saygılar sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Kutluata.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Niğde Milletvekili Doğan Şafak.

Buyurunuz Sayın Şafak. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA DOĞAN ŞAFAK (Niğde) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın ikinci bölümü üzerinde Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunmaktayım.

Değerli milletvekilleri, tarihi, ekonomiyi ve siyaseti konuşmadan demir yollarını konuşmamız doğru olmaz. Osmanlı Dönemi’nde ve cumhuriyetin ilk yıllarında demir yollarımızın 5.144 kilometresinin 2.378 kilometresini yabancı şirketler işletmekteydi. Atatürk ve İnönü’nün isabetli kararlarıyla demir yollarının 7.676 kilometresinin tamamı devletleştirildi. Neden devletleştirilmesini ve devletin yatırım yapmasını doğru buluyoruz? Çünkü, tarihte sömürgeci devletlerin ve özel şirketlerin yapıp işlettiği demir yollarında nasıl ekonomik oyunların döndüğünü Hindistan örneğiyle sizlere anlatmak istiyorum.

Değerli arkadaşlar, Hindistan’ın demir yollarını yapan İngilizler, yerli sanayinin gelişmesini teşvik edeceğini görünce bu gelişmeyi engellemek amacı ile farklı iki strateji izlemişlerdir. Limanlar ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında taşınan mallardan daha az taşıma ücreti alınırken ülkenin kendi ürünlerini merkezler arasında taşıyan demir yollarında çok yüksek ücretler uygulamışlardır. Limanları ham madde kaynaklarına bağlayan ana demir yollarının standart genişlikte olmasına karşılık, iç ulaşımı sağlayan ikinci yolları çeşitli genişlikte yaparak ekonomilerini nasıl sömürdüklerine tarih tanıklık etmiştir.

Çok önemli bir örnek daha verecek olursak: Mal ve sermaye dolaşımı 1800’de 2 milyar doların altındayken 1900’de 20 milyar doların üzerine çıkması küreselleşmenin, dünya pazarlarının Batı’nın istediği forma ne kadar hızlı bir şekilde dönüştüğünün ve demir yollarının nasıl bir siyasal ve ekonomik güç olarak kullanıldığının en önemli iki kanıtıdır.

Avrupa ülkelerinden 19’uncu ve 20’nci yüzyılda sömürgeleştirilmiş ve yarı sömürgeleştirilmiş ülkelere demir yolu yapımında kullanılmak üzere yoğun sermaye ihracatı yapılmıştır. Aynı zamanda, bu sermaye ihracatı, dünya ekonomisindeki belirsizlikler ve demir yolu yapımı maliyetinin çok yüksek olması gibi nedenlerle demir yolu yapımını gerekli gören ancak teknolojisine sahip olmayan devletler bu işi üstlenen şirketlere garanti vererek demir yollarını inşa ettirmişlerdir. Dolayısıyla, zamanla, demir yolunun yapımı ve işletilmesi için, demir yolu yapımını talep eden ülkeler arazi ve insan kaynakları açısından Batı bankalarına ve şirketlerine bağımlı hâle gelmişlerdir. Bu yasayla bugün, bunun yolu açılmaktadır. Siyasi coğrafya açısından Türkiye demir yollarının konumu hem ulusal hem de uluslararası boyutta büyük öneme sahiptir.

Değerli milletvekilleri, son yıllarda küresel iş birliği yapısı içinde Türkiye’nin konumu ve bölgesel etkinliği AB, Rusya ve İran gibi ülkelerin birbiriyle stratejik ortaklık kurmasıyla azaltılmaya çalışılsa da Türkiye, gelecek yüz yıl içinde doğu ve batı için alternatifsiz projeleri devlet eliyle üretmek zorundadır, ancak bu şekilde küresel dengeler içinde yerini koruyacak, ulaşım koridorlarında, özellikle demir yollarında istediği konuma ulaşacaktır.

Türkiye’de demir yolu yapımı fiziki koşulları olumsuz etkilemekte, özellikle de hızlı tren uygulamalarında topoğrafya önemli bir sorun teşkil etmekte, bu durum yatırım maliyetlerini artırmaktadır. Bugün Türkiye’de mevcut demir yollarının sadece yüzde 23’ü topoğrafyaya uyumludur. Arazi eğiminin yüzde 5 olduğu yerlerde demir yolları ekonomik olmakla birlikte, Türkiye demir yollarının ancak yüzde 30’u buna dâhildir. Dolayısıyla, Türkiye’de demir yollarının yüzde 53’ü ekonomik anlamda yararlılık göstermektedir. Öte yandan, ulaşım sektörleri içinde demir yollarının gerisindeki işletmeler ve araziler geniş yer kaplamakla birlikte bazı sorunlara da sahiptir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına bağlı olarak faaliyet gösteren 3 ayrı fabrika bulunmaktadır. Bu fabrikalar; Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi TÜLOMSAŞ, Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi TÜVASAŞ ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi TÜDEMSAŞ’tır.

Demir yolu ulaşımında ihtiyaç duyulan lokomotif, vagon gibi çeken ve çekilen araçlar ile bu araçların aksamları mevcut fabrikalarda üretilmekte ancak üretimde verimlilik istenilen düzeyde olmamaktadır. Görülüyor ki anonim şirketi kurmak, serbestleştirmek fayda sağlamamaktadır. Bu fabrikaların etkili bir şekilde kullanılması gerçekleştirilmelidir.

Diğer taraftan, AB ülkeleri, çok modlu ulaşım koridorlarıyla Orta Asya Türk cumhuriyetlerine, Çin ve Hindistan gibi büyük nüfusa sahip Asya ülkelerine ulaşmayı hedefleyen yeni koridorlar geliştirmişlerdir. Pan-Avrupa ve TEN projeleri yeni şekillenen TRACECA ve Trans-Asya koridorlarıyla bütünleşmiş, bunun sonucunda Avrasya Koridoru ortaya çıkmıştır. Avrasya koridorları içinde en önemlisi TRACECA Koridoru’dur. AB TACIS-TRACECA Programı, 1993 yılında, Avrupa Komisyonu tarafından Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükûmetlerinin katılımı ile Brüksel’de düzenlenen konferansta, bu ülkelere ticareti ve ulaştırmayı güçlendirmek ve uluslararası ekonomiyle bütünleşmelerini sağlamak için formüle edilmiştir. Demir yolu ulaştırması, TRACECA Programı’ndaki önemli bir ulaşım sektörüdür. Çok modlu ulaşım sistemlerini içeren TRACECA Koridoru’nda Türkiye’nin yeri ayrıca önemlidir. Bulgaristan’ın ve Romanya’nın da Avrupa Birliğine katılmasıyla Türkiye de bu projenin içine alınmıştır, sınırlı da olsa alınmıştır.

Gerçekte Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla ortaya çıkan Türk cumhuriyetleri, Türkiye’nin önüne çok geniş bir coğrafyada siyasi ve ekonomik nüfuz sahibi olma fırsatını çıkarmıştır. Başlangıçta dil, din, kültür yakınlığı ve Türkiye’nin kalkınma başarılarını da dikkate alan Batılı ülkeler, Orta Asya pazarına girişte Türkiye’yi anahtar ülke kabul etmişler, bu durum çerçevesinde Avrupa ülkeleri Türkiye’ye bağımlı bir politika izlemek istememişlerdir. Türkiye’yi enerji ve ulaşım koridorlarının dışında bırakacak veya bölgesel etkinliğini en aza indirecek alternatif yol arayışlarına yönlenmişlerdir. AB’nin Türkiye’yi mega ulaşım koridorlarının dışında bırakma isteği TRACECA ile belirginleşmiştir.

Türkiye, denizleri birbirine bağlayan, boğazları olan, Hazar ve Orta Doğu petrollerine, doğal gaz rezervlerine yakınlığı olan bir coğrafyadır; bu hattaki en önemli koridor olduğu gerçeğini göz önünde bulundurarak ulaşımda ciddi bir ana plan yapmalıdır. Diğer yandan demir yolu politikaları, dış bağlantıları, enerji politikaları da göz önünde bulundurularak gelecekte ekonomik, siyasi, stratejik gücü oluşturacak, elinde bulunduracak yatırımların devletin kontrolü ve tekelinde yapılması kaçınılmaz bir gerçektir.

Bugün, özelleştirme yolundaki en önemli adım olan serbestleştirme kuşku uyandırmaktadır. Gelecekte yerli veya yabancı şirketlerin demir yollarında haklar ve imtiyazlar edinmesinin -yukarıda verdiğimiz tarihî gerçekler ışığında- ülkemizin çıkarlarına yarar sağlamayacağı açıktır. Bu nedenle, Devlet Demiryollarının ekonomik ve siyasi yönden stratejik önemi olduğundan dolayı serbestleştirilmesine ve özelleştirilmesine Cumhuriyet Halk Partisi olarak karşı olduğumuzu belirtmek ister, yüce Meclisi saygıyla selamlarım. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Şafak.

Barış ve Demokrasi Partisi Grubu adına Şanlıurfa Milletvekili İbrahim Binici.

Buyurunuz Sayın Binici. (BDP sıralarından alkışlar)

BDP GRUBU ADINA İBRAHİM BİNİCİ (Şanlıurfa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın ikinci bölümüyle ilgili olarak grubum adına söz almış bulunmaktayım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, önümüzdeki tasarı, bir kez daha, AKP iktidarının kamu hizmetlerinin tamamen özele devri yolunda bir adım daha attığı, bu sayede hizmetlerin tamamen piyasa denetimine bırakılmasını öngören, taşeronluğu yaygınlaştıran ve yurttaşların ucuz ve nitelikli hizmete erişebilmesini zorlaştıracak bir düzenlemeyi içermektedir.

Bakın, bu tasarıyla birlikte, demir yolları devletin malı olarak kalacak ancak faaliyeti, işletmeciliği ticari özel şirketler yapacak, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ise demir yolu trafiğini yönetecek. Yine tasarıyla, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları demir yolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılıyor. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının tren işletmesiyle ilgili birimleri ise ayrılarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi olarak kalacaktır. Yani, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının ulusal demir yolu altyapı ağı içinde yer alan ve devletin tasarrufundaki demir yolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demir yolu altyapı işletmecisi olarak görev yapması öngörülüyor. Bununla birlikte, kamu tüzel kişileri ve şirketlerinin kendilerine ait demir yolu altyapısı inşa etmesi ve bu altyapı üzerinde demir yolu altyapı işletmecisi olması ve ulusal demir yolu altyapı ağı üzerinde demir yolu tren işletmecisi olarak faaliyet yürütmesinin önü açılıyor. Buna göre, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, demir yolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demir yolu altyapı işletmecisi olarak görev yapacak, üstyapısı ise tamamen şirketlere devredilecektir.

Tasarının gerekçesinde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının tekelciliğine atıfta bulunularak tekelcilikten kurtulma, birçok firmanın olaya dâhil olmasıyla rekabet ve bu rekabetle daha ucuz ve daha kaliteli bir demir yolu hizmeti sunulacağından bahsedilmiş. Sanırım, tekelciliğe negatif atıfta bulunularak yeni bir tekelciliğin yolunu açmak bu şekilde olsa gerek. Zira, on yıllık iktidarı döneminde yaşadığımız deneyimlerden ve daha evvel İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde denenmiş ve fiyaskoyla sonuçlanmış örneklerden yola çıkarak bu düzenlemenin, tam tersi bir biçimde, tekelleşmeyi artıracağını; ayrıca, hizmetlerin ticarileştirilmesiyle birlikte bilet fiyatlarında dengesiz bir artışın olacağını öngörmek zor olmasa gerek. Üstelik, bu önemli hizmetlerin maliyetleri de düşürülerek kâr amacı güden şirketlere devri, can taşıyacak demir yollarının güvenilirliğini de tartışmaya açacaktır.

Değerli milletvekilleri, tasarıda, Devlet Demiryolları personeli âdeta emekliye zorlanmaktadır. Zira, düzenlemede, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında istihdam edilen personelden, emekli aylığı bağlanmasına hak kazananlardan bir ay içinde başvuruda bulunanların emekli ikramiyelerinin; yaş haddinden emekliliğine en fazla üç yıl kalanlar için yüzde 25, yaş haddinden emekliliğine üç yıldan fazla, beş yıldan az kalanlar için de yüzde 30, yaş haddinden emekliliğine beş yıl ve daha fazla kalanlar için de yüzde 40 fazlasıyla ödenmesi öngörülmektedir.

Yine, emekli aylığı bağlanması şartlarını 2013 yılı sonuna kadar haiz olacakların, bu hakkı kazandığı tarihten itibaren bir ay içinde başvuruda bulunmaları hâlinde, emekli ikramiyelerinin yüzde 40 fazlasıyla ödenmesi düzenlenmektedir.

Ayrıca “Bu madde uyarınca yapılan emeklilik başvurularında emeklilik tarihi olarak daha sonraki bir tarih gösterilemez, başvurular herhangi bir kayda bağlanamaz ve geri alınamaz.” denilmiştir. Üstelik emekli personelin emekli olduktan sonra beş yıl içinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında ve bağlı ortaklıklarında istihdam edilemeyeceği belirtilmektedir.

Şimdi “Bu maddeden ne anlıyorsunuz?” diye sorarsanız tek bir açıklaması var: AKP Hükûmeti, Demiryollarının mevcut personelini bir an evvel emekli edip neoliberalizmin en önemli araçlarından teşoranlaştırmayı ve ucuz iş gücünü Demiryollarında kalıcı kılmak istiyor. Bunu yaparken de mevcut personelin ağzına bir parmak bal çalıyor. Emekliye ayrılacakların ikramiyelerinin üzerine ilave paralar verip hem olayın sosyal yanını halletmeyi hem de oluşabilecek örgütlü muhalefete karşı bunu da âdeta sus payı olarak kullanmayı hedefliyor. Ayrıca, Demiryolları gibi teknik uzmanlaşma ve yeterlilik gerektiren bir alandan emekli olan personelin demir yollarına bağlı bütün alanlarda çalışmasının önünü keserek ileride bu alanda bazı risklerin oluşmasının önünü açıyor.

Değerli milletvekilleri, özü itibarıyla bu tasarıyla kamunun elindeki önemli bir hizmet alanı yani demir yolları bir kez daha özel şirketlere, piyasaya veriliyor. İşte bu tasarı, bizi “paran kadar ulaşım”a götürecek bir tasarı. Evet, demir yollarının mevcut durumda yük ve yolcu taşıma kapasitesi diğer ulaşım araçlarına kıyasla oldukça düşüktür. Tasarının gerekçesinde de 1950’li yıllardaki yolcu taşımacılığında demir yollarının payı yüzde 42 ve yük taşımacılığının payı ise yüzde 68 düzeylerindeyken bugün sırasıyla bu payların yüzde 1,5 ve yüzde 4,5 olduğu belirtilmiştir. Ancak, bu oranların düşme gerekçesi olan ve bugün AK PARTİ iktidarının da devam ettirdiği siyasi yaklaşımdan bahsedilmemiştir.

Değerli milletvekilleri, nedir bu siyasi yaklaşım bundan bahsedeyim: Bakın, bugünkü mevcut demir yollarının yüzde 80'i 1950’li yıllara kadarki süreçte yapılmıştır; bu oranın da yüzde 40'ı, cumhuriyet öncesi dönemde yapılmıştır. Avrupa egemen güçlerinin Bağdat-Basra üzerinden Asya ve Hindistan'daki sömürgelerine ulaşmalarını mümkün kılmak amacıyla Osmanlının ciddi borç yüküne girerek yaptırdığı bu demir yollarının yüzde 40'ı da savaş psikolojisi üzerinden militarist bir bakış açısıyla ülkenin birçok yerine ulaşımı sağlayabilmek adına, cumhuriyetin başlangıcından sonra, 1950'lere kadarki süreçte inşa edilmiştir. Ancak, 1950'lerde başlayan kara yolu ulaşımına dönük devlet yatırımları, "Demir yolları komünist taşır." şeklindeki ideolojik söylemler özellikle o günden itibaren iktidarda olan sağ partilerin propagandası olmuştur. Bununla kalmayıp özellikle seçim süreçlerinde, bugün AK PARTİ iktidarının da oldukça yoğun kullandığı pragmatik propagandacı "Size yol getireceğiz." üzerinden şekillenen söylem, demir yollarını, 1950 öncesindeki mevcut yollara hapsetmiştir. Oysa ülkenin coğrafik koşulları ve iklim yapısından kaynaklı, sürekli olarak iklim şartlarına ve kullanıma bağlı bozulan yolların tamir maliyetleri ve bunun yanında petrol fiyatlarındaki artış ile dalgalanmalar nedeniyle kara yollarına kamu kaynaklarından müthiş rakamlar harcanmış, hâlen harcanmaktadır. Ancak, bunlardan da öte, can güvenliği açısından kara yollarının demir yollarına kıyasla çok daha az güvenilir olduğunun, her geçen gün kara yollarında meydana gelen kazalarda orta yoğunlukta bir savaşta yitirilen canlardan fazla can yitirdiğimizin altını çizerek dikkatinize sunuyorum.

Bu sebeple hepinizi saygıyla selamlıyor, teşekkür ediyorum. (BDP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Binici.

Şahsı adına Tokat Milletvekili Reşat Doğru…

OKTAY VURAL (İzmir) – Yok efendim.

BAŞKAN – Adana Milletvekili Turgay Develi… (CHP sıralarından alkışlar)

Buyurunuz Sayın Develi.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Devlet Demiryollarının serbestleştirilmesi, özelleştirilmesi kanununun teknik maddeleri üzerine girmeyeceğim.

Bu kanunun ruhu şu: Sayın Bakan, kanunun görüşülmesine başlanırken yaptığı sunuş konuşmasında “Demir yolları bağımsızlıktır.” demişti. Katılıyorum kendisine, demir yolları bağımsızlıktır, PTT bağımsızlıktır; Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, Petrol Kanunu, petrolümüz bağımsızlıktır; şeker fabrikaları bağımsızlıktır; Türkiye Elektrik Kurumu bağımsızlıktı, limanlar bağımsızlıktı. Adalet ve Kalkınma Partisi cumhuriyetin, ulus devletin ekonomik temellerini oluşturan, bağımsızlığımızın simgesi ne kadar kurum ve kuruluş varsa hepsini sattı ve şimdi bağımsız bir ülkeden bahsediyor.

Değerli milletvekilleri, Türkiye Toprak Mahsulleri Ofisi, TÜRKSAT dahi, devletin ana kurumları dahi; ey çiftçiler, köylüler, sizin ürününüzü hasat etmek için dahi AK PARTİ Hükûmeti, dışarıdan borç para alarak sizden alım yapıyor. Bankalarımızın size verdikleri kredilerin tamamı dış kaynaklı krediler. İşin özü şu: 1980 darbesiyle beraber, 24 Ocak kararlarıyla beraber, Türkiye, küresel finansa eklemlendi. O günden bugüne kadar bilinçli olarak, neoliberal politikacılarla, Türkiye'nin ürettiği doksan yıllık cumhuriyetin değerlerinin tamamı istila ediliyor, tarumar ediliyor. Bugün Devlet Demiryollarıyla bunun bir örneğini yaşıyoruz.

2008-2011 yılları arasında Devlet Demiryollarına 5 milyar liraya yakın yatırım yapıldı, sadece 2011 yılında da 700 milyon lira borcu var. Ne yapıyorlar? Satışa hazır hâle getiriyorlar. Aynısını limanlar için de yapmışlardı, aynısını enerji dağıtım ihalelerinde de yaptılar. Neoliberalizmin istilacı politikasına karşı koyabilmek için, bağımsızlığımızı koruyabilmek için, bağımsız bir devlet olarak kalabilmemiz için bizim fabrikalarımızın olması gerekiyor, postanenin bizim olması gerekiyor, Devlet Demiryollarının bizim olması gerekiyor, petrol arama şirketlerinin bizim olması gerekiyor, şeker fabrikalarımızın bizim olması gerekiyor. Adalet ve Kalkınma Partisi, bütün bunların hepsini sattı, satıyor, çiftçiden toplayacağı ürünün parasını dışarıdan alıyor, işçinin maaşını dışarıdan alıyor, ondan sonra da “Siyaseten bağımsız bir ülkedeyiz.” diyor.

Bağımsızlık, arkadaşlar, işçisi güçlü, köylüsü güçlü, halkı güçlü, refahlı, refah düzeyi yüksek, damıtılmış, rafine bir hayat yaşayan ülkenin devletleri bağımsızdır, hükûmetleri bağımsızdır.

Bu kanunun ruhu, teknik maddelerde ne yazarsa yazsın, Türkiye'nin Cumhuriyet Dönemi’nde biriktirdiği ulus devletin temel ekonomik değerlerinden bir tanesinin daha peşkeş çekilmesi, ulus devletin ekonomik olarak tasfiye edilmesidir. Sermaye birikiminizi sağlayamıyorsanız, sermaye birikimine, küresel finansın, büyük tekellerin parasına ihtiyacınız varsa bunu da… Kendi ülkenizde finans kapitalinin cariyeleştirdiği, siyaseten cariyeleştirdiği hükûmetlerin; sizlerin de medyayı cariyeleştirerek kurduğunuz bu hükümranlığın hesabının bir gün sorulacağından emin olun. Bundan sonra, yaşantınızda -bugünler geçecek, bu milletvekilliğiniz kalmayacak- çevrenizde her yoksul insanı, her çaresiz insanı, her umutsuz insanı gördüğünüzde yüreğiniz sızlayacak çünkü bunun müsebbibi sizlersiniz sayın AK PARTİ milletvekilleri.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Develi.

Soru-cevap bölümüne geçiyoruz.

Soru-cevap bölümü on beş dakika; yarısını sorulara, yarısını cevaplara ayıracağım.

Buyurunuz Sayın Halaman.

ALİ HALAMAN (Adana) – Başkanım, teşekkür ederim.

Şimdi, Sayın Bakanım, gerçi bunu bundan önce de sordum ama alınganlık yapmayın lütfen. Türkiye çok sıkıntılı bir ülke gibi gözüküyor, genelde mal mülk satmak zor, devretmek de zor. Yani, Türkiye son on senedir bu kadar mı çok sıkıntılı da Devlet Demiryollarının bütün malını mülkünü, gelecekle ilgili alacaklarını şimdiden tahsil etmeyi düşünüyorsunuz? Bu malı mülkü devretmek, kiraya vermek, satmak Türkiye’nin on senelik bu borcunu kapatır mı veya kapatmaya yeterli olur mu?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Halaman.

Sayın Yılmaz…

DİLEK AKAGÜN YILMAZ (Uşak) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben biraz önce de sormuştum ama sayın bakanlarımız yoktu.

Sayın Bakan, şöyle bir görüntü var, bugün bütün gazetelerde çıktı biliyorsunuz: Türk Silahlı Kuvvetleri Irak sınırından ve Şırnak’tan çekiliyormuş. Bu çekilmenin gerekçesi nedir? Yarın da Kandil’de bir açıklama yapılarak PKK’lıların çekileceği konusunda bir gelişme olacağı söyleniyor. Yaptığınız anlaşma, yaptığınız müzakere, Öcalan’la yaptığınız müzakere ve Öcalan’ın aldığı güvence bu mudur? Türk Silahlı Kuvvetleri savaşmadan mağlup olmuş bir ordu mudur? Siz de o ordunun Bakanı mısınız? Bunu sormak istiyorum. Lütfen buna cevap veriniz.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

Sayın Yılmaz, buyurunuz.

SEYFETTİN YILMAZ (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Çamardı ilçemiz var -Niğde sınırına kadar- iki senedir yolları toz toprak. Sağında, solunda elma bahçeleri var, vatandaşlar yaşıyor, iki senedir boğuldular. Soruyoruz “Müteahhit bıraktı, gitti.” gibi birtakım ifadelerle karşılaşıyoruz. Bunu ne zaman çözeceksiniz? Oradaki yaşayan vatandaşlar gerçekten çok sıkıntı içerisinde.

İkincisi de: Bu Çamardı’ndan, Niğde sınırından sonra Kamışlı-Fındıklı-Alpu-Pozantı arasında, üç dört senedir söz verilmesine rağmen, tek kazık çakılmadı. Bu yolu yapmayı ne zaman düşüyorsunuz?

Yine, geçen de sordum, Aladağ-Akören arası… Turizm Bakanı, 2011 seçimlerinden önce dedi ki: “Dozerleri indiriyorum oraya.” Şimdi de Bakan… Yollar hâlâ yapılmadı, üç sene geçti. Bunlar seçim vaadi miydi? Yapacak mısınız, yapacaksanız ne zaman yapmayı düşüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

Sayın Çetin…

İZZET ÇETİN (Ankara) - Sayın Bakan, bildiğiniz gibi Devlet Demiryollarının kamuya ait lojmanları var. Sayın Genel Müdürün bu lojmanlardan kaç daireyi uhdesinde tuttuğunu… Diğer genel müdürlerinin, genel müdür yardımcılarından bazılarının lojmanlarının altındaki daireleri gürültüden rahatsız olmamak için boş tuttuğu, bir başka genel müdür yardımcısının iki daireyi birleştirerek tek lojman hâline getirdiği ve buna rağmen de pek çok memurun lojman beklediği gerçeği var. Bunlardan bilginiz var mı, durum nedir; bir, bunu öğrenmek istiyorum.

İkincisi: Yine, Sayın Genel Müdürün oğlunun “Ankara Demirspor Kulübüne bağış” adı altında ihale alan firmalardan çıkar sağladığı iddiaları vardır. Bunlar doğru mudur? Yanıtlamanızı bekliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Çetin.

Sayın Demiröz…

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanıma sormak istiyorum: Birinci soru önergemizde, 25 Kasım 2011, İzmit Körfez Geçişi ve Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyol Projesi’yle ilgili 7 tane sorumuz vardı, bu sorularımıza bir yanıt alamadık. Aynı şekilde, 4 Ocak 2013 tarihinde İstanbul-Bursa-İzmir otoyolu Projesi’nde Uluabat Gölü geçişinin Karacabey Otoyolu olarak değiştirilmesiyle ilgili yine 7 tane soru sormuştum ama bugüne kadar bu konularla ilgili de hiçbir yanıt alamadım. Bu konuda bilgi istiyorum, sorularımın yanıtlanmasını istiyorum.

Teşekkür ederim Sayın Bakan.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Demiröz.

Sayın Özensoy…

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Bursa-Bilecik Hızlı Tren Projesi ne zaman hayata geçecek?

Bursa-Yenişehir hattının altyapı ihalesini yani temel atma törenini 2010’da, kürsüden, yapacağız müjdesini vermiştiniz ama 2012’de ancak atılabildi. Bu Bursa-Yenişehir hattı altyapısı ne zaman bitecek?

Yenişehir-Bilecik hattının projesi bitti mi? Onun ihalesi ne zaman yapılacak?

Daha sonra, üst yapıların ihaleleri ne zaman yapılacak; bu, programlarınızda nasıl gözüküyor? Yani, kısacası, Bursa’dan Ankara’ya hızlı trenle, sizin öngörünüzle, hangi tarihlerde gelme ihtimalimiz var?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Özensoy.

Sayın Serindağ…

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Ankara-Adana-Gaziantep yolcu yoğunluğu en fazla olan hatlardan biridir. Bu hatta yüksek hızlı tren işletmeyi düşünüyor musunuz?

İkinci sorum: Sayın Bakan, bu, yüksek hızlı tren nedir, hızlı tren nedir? Şimdi “Tanımlar” bölümüne baktım, bunun tanımı yapılmamış, sadece “yüksek hızlı tren” ve “hızlı tren” terimleri geçiyor. Acaba, dünyada “yüksek hızlı tren” diye bir kavram var mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Serindağ.

Sayın Öğüt…

KADİR GÖKMEN ÖĞÜT (İstanbul) – Sayın Bakanım, bu, özelleştirme adı altında veya serbestleşme adı altında yaptığınız çalışmaların bir kısmını da İngiltere’de, Arjantin’de, Kanada’da yapmışlardı ve buralarda da çok ciddi geri dönüşler oldu. Bu geri dönüşlere rağmen, bu serbestleşmeye hâlâ devam etmek istiyor musunuz? Yani, orada denenmiş bir şey; çok ciddi kazalar oldu, güvenlik konusunda çok ciddi problemler var. Çalışan sayısının 55 bin işçiden 28 bin işçiye düştüğü bir süreç yaşadık. Bu süreçte taşeronlaşmayla ilgili güvenlik daha da azalacak. Bu güvenliği nasıl sağlayacaksınız, bunu merak ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Öğüt.

Sayın Şafak, buyurun.

DOĞAN ŞAFAK (Niğde) – Sayın Bakanım, Seyfettin Bey biraz önce Pozantı-Çamardı yolunu sormuştu. Hakikaten, bir yıldır ben de Çamardı-Pozantı yolunu soruyorum. Bir yıldır çok büyük sıkıntı var, bir türlü bitmedi. Bu konuda acil bir girişimde bulunmanızı istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Şafak.

Buyurun Sayın Bakan.

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

Sayın Halaman “Devlet Demiryolları varını yoğunu satıyor, geleceği satıyor, bu durum ne olacak?” diye sormuştu anladığım kadarıyla. Devlet Demiryolları bütün altyapısıyla, gayrimenkulleriyle, envanterindeki araçlarıyla 100 milyar Türk lirasının üzerinde bir varlığa sahip. Devlet Demiryolları mecbur kalmadan hiçbir arazisini satmıyor. Sadece şehirlerde belediyelerle, yerel yönetimlerle veya bazı kamu kurumlarıyla ortak projeler yapıyor; buraları şehre kazandırmak, şehrin akciğeri hâline getirmek için projeler üretiyor. Bu yapılan kanunla da herhangi bir satış söz konusu değil, demir yollarının altyapısının özel sektöre açılması hedefleniyor.

Sayın Yılmaz, Türk Silahlı Kuvvetlerinin sınırlardan çekilmesi söz konusu değildir. Ülkemizin güvenliği her zaman vazgeçilmez, en önemli önceliklerimizdendir. O bakımdan, şartlar ne olursa, olsun ülkemizin birliği ve beraberliği ve topyekûn güvenliği için silahlı kuvvetler dâhil bütün güvenlik unsurlarımız her zaman, yirmi dört saat bu sınırlarımızı geçmişte de korumuştur, bundan sonra da korumaya devam edecektir. Bu konuda kimsenin endişesi ve tereddüdü olmasın.

Sayın Şafak, Çamardı-Niğde yoluyla ilgili bir soru yöneltti. Niğde-Çamardı kısmı arasındaki çalışmalar tamamlandı. Çamardı-Kamışlı arasındaki 22 kilometrelik bölümün de bu sene tamamlanması hedefleniyor. Her şey yolunda giderse bunu da tamamlayacağız.

Sayın Çetin “Genel müdür kaç lojman kullanıyor? Lojmanlar birleştirilip büyütüldü mü?” ve genel müdürün oğlunun, efendim, Ankara Demirspor’a bağış topladığı yolunda bir soru yöneltti. Genel müdür şu anda tek bir dairede oturuyor, benim bildiğim bu, gelen bilgi de bunu doğruluyor. Genel müdür yardımcılarının da oturduğu lojmanlarda, bir tanesinde su baskını olduğu için tahliye edilmiş. Bildiğiniz gibi, yapılan yasal düzenlemelerle kurumların bünyeleriyle ilişkili spor kuruluşlarına yardım yapmaları hukuken mümkün değildir. Dolayısıyla Ankara Demirspor’un herhangi bir şekilde, doğrudan ve dolaylı, demir yollarıyla ilgili kuruluşlardan bağış alması söz konusu değildir.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bir araştırın Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mamafih, bunları tekrar araştırıp size daha kapsamlı bilgi vereceğiz.

Sayın Demiröz, soru önergeleriniz için kusura bakmayın. Cevap vermekte hakikaten geç kaldık. En kısa zamanda telafi ederiz. Bu, biliyorsunuz, İstanbul-İzmir otoyolu için...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Bakan, hiç cevap vermenize gerek yok, bu AKP’liler her şeyin üstünü örtüyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İstanbul-İzmir otoyolu için Uluabat Gölü geçişi konusunda size bilgi verme sözüm de vardı ama bir türlü gerçekleştiremedik, haklısınız. Ama, yapılan çalışmalar sonucunda geçişin kuzeyden yapılmasına karar verildi. İki güzergâhta çalışıldı. Burada da temel gerekçe, güneydeki sulak alanların korunması gerektiği yönünde; Orman ve Su İşleri Bakanlığının ve uluslararası Ramsar Sözleşmesi’nin getirdiği bir zorunluluktan kaynaklanıyor.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Kuzeyde de var Ramsar Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O sınırların dışından geçiyor, sınırların dışından geçiyor.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Orası tamamen ova zaten, ova orası.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, Sayın Özensoy, bildiğiniz gibi Bursa-Bilecik demir yolunun Yenişehir-Bursa kısmının altyapısının ihalesi yapıldı; diğer kısmın, Yenişehir-Bilecik bağlantısının da projesi...

Tamamlandı mı arkadaşlar proje?

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Tamamlanmadı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Henüz bitmedi, haziranda bitecek ve bu sene içerisinde o bölümü de ihale edeceğiz.

Bildiğiniz gibi, burası oldukça zor bir arazi, bilhassa Yenişehir-Bilecik arası. Dolayısıyla, buradaki çalışmalar en az üç buçuk dört sene devam edecek. Her şey yolunda giderse demek ki 2016, 2017 gibi açmayı hedefliyoruz.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Sizin Bakanlığınızda göremeyeceğiz yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nasip, elbet birisi bitirir. Devlette işlerde devamlılık esastır; önemli olan başlamaktır, başlanan her iş eninde sonunda bitirilir. Geçtiğimiz on yıl bunun ispatıdır, birçok proje bitirildi, birçok yenisine de başlandı.

Sayın Serindağ, bunu, daha önce, aslında bir önceki oturumda cevaplamıştım. 2023 hedeflerimizde Konya-Karaman üzerinden Adana’ya, Mersin’e ve Adana-Antep üzerinden Halep’e kadar uzanan bir demir yolu…

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Sayın Bakan, o zaman Türkiye’yi dolaştırın Antep’e öyle gitsin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, yok en uygun güzergâh o.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Efendim, sizin dediğiniz yüksek hızlı tren değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu söyleyeceğim şimdi, izin verirseniz.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, o hat üzerinde… Bütün hatlarda böyle. Hızlı tren ne, yüksek hızlı tren ne; önce onun ayrımını yapalım. 250 kilometre ve üzerinde hıza sahip olanlara “yüksek hızlı tren”, 250’ye kadar olan yani 160 ila 250’ye kadar olana “hızlı tren”, 160’tan aşağı olanlara da “konvansiyonel tren” deniliyor. Bu hatta, bölge bölge 160 ilâ 250 arasında değişen hızlar var, dolayısıyla burası hem hızlı tren hem yüksek hızlı tren güzergâhı olarak adlandırılıyor.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – 250’yi geçen yok ki nerede var?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 250’yi geçen yok, doğru, geçen de olabilir ama şu anda 250. Biz 50’den aldık, 250’ye çıkardık bundan sonra alanlar da çıkarsın 350’ye, itirazımız yok.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – YHT değil o, hızlı tren.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır efendim, 250 kilometre/saat yüksek hızlı trenin başlangıcıdır.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Başlangıcıdır…

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ama dâhil. Yani tanım böyle.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Dâhil değil, dâhil değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, dâhil. Tanım böyle.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Siz söylediniz “160’la 250…”

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O zaman uluslararası tanımı değiştirelim. UIC, Uluslararası Demiryolları… 250 kilometre dâhil, 250 kilometreden…

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Ortalama hızdır o Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Neyse… Yani bunu konuşalım.

100 kilometreyi bile Türkiye’de konuşmazken bugün 250 kilometreyi konuşuyorsak bu iyi bir gelişme ülkemiz açısından.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Şimdi, efendim, Gaziantep’e yüksek hızlı tren olacak mı, olmayacak mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yüksek hızlı tren ve hızlı tren, ikisi beraber olacak.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Yüksek hızlı tren olacak mı, olmayacak mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hızlı tren olacak.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Yüksek hızlı tren…

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, hızlı tren olacak.

BAŞKAN – Sayın Bakan, süreniz doldu. Ek süremiz de iki dakika oldu.

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

Diğerlerini yazılı olarak cevaplandıracağız. Süremiz kalmadı kusura bakmayın. Ali Bey zamanımızı çok aldı, cevaplayamadık ne yapalım.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Bakan.

İkinci bölüm üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, ikinci bölümde yer alan maddeleri, varsa o madde üzerindeki önerge işlemlerini yaptıktan sonra ayrı ayrı oylarınıza sunacağım.

Genel Kurulun 16/4/2013 tarihli 92’nci Birleşimde kabul edilen grup önerisi doğrultusunda 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın görüştüğümüz ikinci bölümünde yer alan 10’uncu maddesinin (1)’inci, (2)’nci, (3)’üncü ve (4)’üncü fıkraları ayrı ayrı oylanacaktır.

Bilginize tekrar sunuyorum.

Şimdi, madde 10’un (1)’inci fıkrası üzerinde üç önerge vardır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 10'uncu maddesinin (1) inci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Lütfü Türkkan Mehmet Şandır Hasan Hüseyin Türkoğlu

Kocaeli Mersin Osmaniye

MADDE 10- (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin eki "B-KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI(KİK)" bölümünde yer alan "Demir Yolları" ibaresi "Demiryolları" şeklinde değiştirilmiş ve aynı bölümün "Bağlı Ortaklıklar" kısmına "4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)" ibaresi eklenmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 10. maddesinin birinci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

İdris Baluken Nazmi Gür Hüsamettin Zenderlioğlu

Bingöl Van Bitlis

Mülkiye Birtane İbrahim Binici

Kars Şanlıurfa

"MADDE 10- (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin eki listede yer alan "B- KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI (KİK)" bölümü

"İlgili Bakanlık : ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Teşekkül** | **Müesseseler** | **Bağlı Ortaklıklar** |
| **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)** |  | **1. Türkiye Vagon Sanayii A.Ş.(TÜVASAŞ)**  **2. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)** |
|  |  |
|  |  | **3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)** |
|  |  | **4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)”** |

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın 10'uncu Maddesinin 1'inci fıkrasının kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve talep ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli Ali Serindağ Turgay Develi Tufan Köse

Gaziantep Adana Çorum

BAŞKAN - Komisyon bu son okuttuğum 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.

BAŞKAN – Kim konuşacak? Buyurunuz Sayın Köse.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; bugün, geçtiğimiz hafta yargılanmasına başlanılan, askerî casusluk davasında yargılanan, Millî Gemi Projemizin başındaki, Denizaltı Projemizin başındaki astsubayından albayına kadar, yurtsever askerlerimizden bahsetmeyeceğim. Bugün, yine, güneydoğudan, doğudan çekilen askerî birliklerimizden de bahsetmeyeceğim. Bugün, yine, Milliyet gazetesinde yayımlanan İmralı tutanaklarında “Çekilme tek taraflı olmayacak, çift taraflı olacaktır.” diyen Abdullah Öcalan’ın sözlerinden de bahsetmeyeceğim. Yine, Meclisimizin 93’üncü kuruluş yıl dönümünde, beş yıla yakın süredir cezaevinde tutuklu bulunan milletvekillerimizden de bahsetmeyeceğim. Bugün biraz demir yolu bağlamında Çorum’dan bahsedeceğim sizlere.

Değerli arkadaşlarım, Çorum, biliyorsunuz, “Anadolu kaplanları” olarak nitelendirilen kentlerin en önünde gelenlerinden biridir. Türkiye Cumhuriyeti’nin -savaş yıllarını saymazsak- bugüne kadar, büyümesinin, büyüme ortalamasının çok üzerinde büyüme performansı gösteren, daha hızlı büyüyen kentlerinden biri olduğunu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, Çorum ekonomisi özellikle 1970’li yıllardan sonra Türkiye ekonomisinin ortalamasının çok üstünde büyümüştür. Bu büyümeyi yapan Çorum, devlet yatırımlarından, devlet katkısından da hemen hemen hiç yararlanmamıştır. Bu anlamda, 1957 yılında yapılan Çorum Çimento Fabrikası geçtiğimiz yıllarda özelleştirilmiş, birçok işçisi işten çıkarılmış, nakliye sanayisine yaptığı katkı da ortadan kalkmıştır. Yine, 1991 yılında yapılan şeker fabrikası da önce özelleştirilmeye çalışılmış, yargının “Dur.” demesinden sonra da önümüzdeki günlerde Meclise gelecek Şeker Kanunu ile faaliyetini sonlandıracaktır. Yani Çorum, devlet yatırımlarından yararlanmayan bir kenttir.

Çorum’umuzda havaalanı da yoktur. Aslında Çorum’da havaalanı var ama yüzde 45’i bitmiş bir havaalanı bugün atıl, hayvanların otladığı bir yer konumundadır. Çorum’da, maalesef, demir yolu da bulunmamaktadır. Çorum’da 1970’li yıllara kadar kara yolu ulaşımı dahi yeterli değildir. Yani Çorum, Çorum girişimcisinin, iş adamının, işçisinin, ustasının yokları var etmesiyle Çorum olmuştur.

Anlatmaya çalıştığım gibi devletçi ekonomi modelinin tamamen dışında, özel sektör eliyle gelişen, tüm engellere rağmen, tüm yokluklara rağmen, hiçbir destek almamasına rağmen, elinden tutulmamasına rağmen gelişimini dışa açılarak sağlayan, neredeyse olmayan bir sanayiden ürettiklerini Avrupa’dan Asya’ya, Afrika’dan Amerika’ya, dünyanın dört bir köşesine satan ve gerçek bir Anadolu kaplanı olan Çorum desteklenmeyi, motive edilmeyi, moral verilmeyi hak eden bir hikâyeye sahiptir.

Değerli arkadaşlarım, Çorum desteklenmelidir çünkü Çorum kendisine verilecek desteği, yaratacağı katma değer ile bu ülkeye fazlasıyla ödeyecek güce sahiptir. Çorum desteklenmelidir çünkü Çorum, Hitit uygarlığının merkezi olmakla tarihsel ve kültürel bir öneme sahiptir. Yine, Çorum, başkent Ankara ile Karadeniz’in önemli limanı olan Samsun arasında çok önemli bir coğrafyada bulunmaktadır. Üretim ve ihracat yapan, güçlü gelenekleri olan bir sanayiye sahiptir ki Çorum, ihracatı ithalatından fazla olan, geçtiğimiz yıl da 45 milyon Amerikan doları ihracat fazlası veren, bu anlamda cari açığa da katkısı olan bir kenttir.

Çorum markalaşmış ürünleri bulunan bir kenttir, pazar payı açısından ülke çapında söz sahibi olan ürünleri bulunan bir kenttir. Örnek olsun: Çorum Türkiye’deki -kiremit sanayisinin- kiremit ihtiyacının yüzde 40’ını, tuğla ihtiyacının yüzde 10’unu, yumurta ihracatının da yüzde 25’ini sağlayan bir kenttir. Çorum, Çorum’da kazananların yeniden Çorum’a, Çorum ekonomisine katkı yaptıkları bir kenttir.

Değerli arkadaşlarım, Çorum, savunma sanayisi başta olmak üzere dünyanın dört bir tarafında makine imal ederek makine satan firmalara ve sanayiye sahip bir kenttir. Bu anlamda Çorum’un ihtiyacı olan, Çorum’a bir demir yolunun bu Meclisin de sunacağı katkı ile bir an evvel hayata geçirilmesidir.

Bu vesileyle hepinize sevgi ve saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Köse.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Önerge kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının 10’uncu maddesinin birinci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

İdris Baluken (Bingöl) ve arkadaşları

"MADDE 10- (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin eki listede yer alan "B- KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI (KİK)" bölümü

"İlgili Bakanlık : ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Teşekkül** | **Müesseseler** | **Bağlı Ortaklıklar** |
| **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)** |  | **1. Türkiye Vagon Sanayii A.Ş.(TÜVASAŞ)**  **2. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)** |
|  |  |
|  |  | **3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)** |
|  |  | **4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)”** |

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 – Gerekçeyi okutuyorum.

Gerekçe:

1984 yılında çıkarılan bir kararname ile kamu işletmeleri “kâr esaslı” ve “kamu hizmeti” esaslı olarak ayrılmıştır. Bu çerçevede kamu bankaları “İktisadi Devlet Teşekkülleri” ve TCDD doğru bir kararla “Kamu İktisadi Kuruluşu” olarak değerlendirilmiştir.

Kamu hizmeti vermekle yükümlü olan TCDD bu hizmeti verirken kârlılık ve ticari esasları değil kamu hizmeti niteliğini esas almalıdır. Bir kamu hizmeti olan ulaşım hizmeti, kârlılık esaslarına göre işletilen bir kurumun işi olamaz. Ulaşım hizmeti kamu hizmetinin yerine getirilmesini sağlayacak bir kamu kurumunun “KİK” statüsünde işletmecilik vermesiyle sağlanabilir.

Özelleştirmeye giden yolun başlangıcının, kamu hizmetinin gitgide ticarileşmesi, piyasa kurallarına uygun hâle getirilmesi ve kârlılığın öne çıkarılması olduğu bugüne kadar yaşanan örneklerden de bellidir.

Bu nedenle de söz konusu statü değişikliği ulaşım hizmetinin kamu hizmeti niteliğini etkilediği gibi, kurumun özelleştirilmesinin önünü de açacak bir değişiklik içermektedir.

Önerdiğimiz değişiklik bunu önlemeye yöneliktir. Dolayısıyla, 10. maddenin önerdiğimiz şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının 10'uncu maddesinin (1) inci fıkrasının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Hasan Hüseyin Türkoğlu (Osmaniye) ve arkadaşları

MADDE 10- (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin eki "B-KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI(KİK)" bölümünde yer alan "Demir Yolları" ibaresi "Demiryolları" şeklinde değiştirilmiş ve aynı bölümün "Bağlı Ortaklıklar" kısmına "4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)" ibaresi eklenmiştir.

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 – Sayın Türkoğlu, buyurunuz. (MHP sıralarından alkışlar)

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) – Sayın Başkan, Türk milletinin saygıdeğer milletvekilleri; yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerimin başında, Osmaniye’den gelen bir talebi Sayın Bakana iletmek istiyorum: Çona, Çardak, Issızca köylüleri adına Issızca Muhtarı İbrahim Ceylan’ın “Köylerimizle arazilerimiz arasından duble yol geçmekte ve biz bu duble yolu aşarak tarlalarımıza ulaşamıyoruz, traktörlerimizle geçemiyoruz. Sayın Bakan buna bir çözüm bulabilir mi?” diye bir ricaları var.

Diğer taraftan, önergemizle Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının iktisadi devlet teşekkülü değil, kamu iktisadi kuruluşu olarak statüsünün tespit edilmesini ve muhafaza edilmesini talep ediyoruz. Umarım, yüce heyetinizce kabul görür.

Kuruldukları günden bu yana, AKP hükûmetleri, en çok ihale ve özelleştirme ile anılmışlardır. Türkiye, özelleştirme kavramı ile -Avrupa’dan on yıl sonra- 1980’li yıllarda tanışmıştır. Türkiye Cumhuriyeti devleti, bu dönemde özelleştirmede iki ana esas üzerinde durmuştur: Bunlardan birincisi, zarar eden kamuya ait kuruluşların özelleştirilmesi, diğeri ise özelleştirmeden elde edilecek gelirin borca, finansman açığına, cari giderlere değil, istihdamın artırılmasına yönelik yatırım harcamalarına kullanılmasıdır.

AKP hükûmetlerine gelinceye kadar 10 milyar dolara ulaşamayan miktarda özelleştirme yapılmış, AKP’nin on bir yıllık iktidarında ise yaklaşık 38 milyar dolarlık özelleştirme yapılmıştır. 1980’li yıllardaki anlayışın aksine, AKP, yaptığı özelleştirmelerde, zarar eden-etmeyen, kritik olan-olmayan ayrımı yapmaksızın önüne gelen tüm kurumları elden çıkarmıştır. Hatta, bazı özelleştirilen kurumları zarar ettikleri için değil, yandaşları talep ettikleri için özelleştirmiştir. Hem özelleştirilen kuruluşların değerinin çok altında satılmış olmaları hem de alan kişilerin kimler olduğu değerlendirildiğinde AKP’nin özelleştirme dosyası mali açıdan zarar, hukuki açıdan ise ciddi derecede şaibelidir.

Saygıdeğer milletvekilleri, devlet alım ve satım yaparken ihale usulünü kullanır. İhale usulünü kullanmasındaki maksat, devlet malı nereden alacağını bilemediğinden ya da malı kime satacağını bilemediğinden değil, muhatapları arasında eşitlik ve adalet ilkesiyle, rekabet suretiyle kaliteli malı ucuza alma hedefinden kaynaklanmaktadır.

Özelleştirmeler, devlete ait değerlerin ihale yoluyla satışını içermektedir. AKP, iktidarda bulunduğu on bir yıl boyunca ihale ve özelleştirme, bunlara ait şaibelerle anılmıştır. İhale Kanunu’nda kapsam dışı tutulan alımlar AKP iktidara geldiğinde 3 kalem ile sınırlıyken bugün özel kanunlar hariç sadece İhale Kanunu’nda kapsam dışı tutulmuş 30’a yakın kamu alımı söz konusudur.

Buradan şunu açık olarak ifade etmek istiyorum: Şeffaflık ve rekabet ile yapmış olduğunuz her ihale, devlete ve millete ait paranın daha az harcanarak daha kaliteli mal alımı sonucunu doğurur. Kamu alımlarının istisnasını artırarak, şeffaflık ve rekabeti ortadan kaldırarak yapmış olduğunuz her alım, hem kamu kaynaklarının israf edilmesi hem de kalitesiz alım yapılması sonucunu doğurmaktadır.

İşte, tüyü bitmemiş yetimin hakkının asıl yendiği yer burasıdır. Bu şekilde tüyü bitmemiş yetimin hakkını yiyenler hem ihale mevzuatının böyle olmasını isteyen Hükûmet hem de ihale mevzuatını değiştiren Meclisteki çoğunluktur. Bu vebal, yaşarken de öldükten sonra da adalet divanında sorulacaktır.

Özelleştirme Kanunu’nda geçtiğimiz yıl yapılan bir değişiklikle, Bakanlar Kurulunda, yargı kararıyla iptal edilen özelleştirme işlemini ihya etme imkânı getirilmiştir. Yani, yargının değerinden düşük fiyata satıldığı ya da satışında usulsüzlükler olduğu gibi gerekçelerle iptal etmiş olduğu özelleştirme işlemleri bir Bakanlar Kurulu kararıyla geçerli kılınmaktadır. Nitekim, bu kanuni düzenleme yapıldıktan sonra yargı tarafından iptal edilmiş birçok özelleştirme işlemi Bakanlar Kurulu kararıyla yeniden hayat bulmuştur. Hukuk devletinin en temel prensiplerinden biri olan “idarenin yargısal denetimi” ilkesi ayaklar altına alınmıştır. Bu şekilde yapılarak Başbakanın dünürüne 1 milyon 100 bin dolara sattığı, dünürü tarafından bir yıl işletilerek 9-10 milyon dolar kâr ettiği tespit edilen, bir yıl sonunda yargı tarafından özelleştirilmesi iptal edilen, bir yıllık dönem içinde elde edilen gelirin, 9-10 milyon dolarlık kârın Başbakanın dünüründen tahsil edilmesine ilişkin raporlar bulunan ancak Başbakan tarafından bir türlü tahsil edilmeyen ve geçtiğimiz yıl çıkarılan yukarıda bahsettiğim düzenlemeler ile Bakanlar Kurulu tarafından tekrar Başbakanın dünürüne teslim edilen Balıkesir SEKA AKP’nin özelleştirme anlayışına, ihale anlayışına en bariz örnektir. İşte, tüyü bitmemiş yetimin hakkı da buradadır.

Buradan Sayın Bakana sormak istiyorum: Devlet Demiryollarını da özelleştirdiğinizde bu usullerle ahbaplarınıza mı vereceksiniz? Bu ahbaplar belli midir, hazırlıkları var mıdır?

Bu düşüncelerle tasarının hayırlı olmasını diliyor, Türk milletinin milletvekillerini saygıyla selamlıyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Türkoğlu.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Karar yeter sayısı…

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunacağım ve karar yeter sayısı arayacağım.

Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Karar yeter sayısı görünmüyor efendim.

On dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.49

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 17.00

BAŞKAN: Başkan Vekili Şükran Güldal MUMCU

KÂTİP ÜYELER : Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Muhammet Bilal MACİT (İstanbul)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96’ncı Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Osmaniye Milletvekili Hasan Hüseyin Türkoğlu ve arkadaşlarının önergesinin oylamasında karar yeter sayısı bulunamamıştı. Şimdi önergeyi oylarınıza sunacağım ve karar yeter sayısı arayacağım.

Elektronik cihazla oylama yapacağım.

İki dakika süre veriyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN – Karar yeter sayısı vardır, önerge ret olmuştur.

Şimdi, 10’uncu maddenin (1)’inci fıkrasını oylarınıza sunacağım: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın görüşmelerine devam ediyoruz.

Komisyon ve Hükûmet yerinde.

Madde 10’un (2)’nci fıkrası üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 10’uncu maddesinin 2’nci fıkrasının kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve talep ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu İzzet Çetin Haluk Eyidoğan

Trabzon Ankara İstanbul

Haydar Akar Ali Serindağ Turgay Develi

Kocaeli Gaziantep Adana

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) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Çetin, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın çerçeve 10’uncu maddesinin (2)’nci fıkrası üzerine söz aldım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, gerçekten ülkemizde başlayan özelleştirmeler, 12 Eylül döneminden sonra transformasyon, değişim, dönüşümle başladı, “özelleştirme” adını aldı 80’li, 90’lı yıllarda, şimdi de “serbestleştirme” adı altında, devleti devlet yapan, kamu hizmetini hizmet olarak topluma sunan pek çok kuruluşumuz ne yazık ki bir bir elden çıkarılıyor. Elden çıkartılma yöntemleri kimi zaman açıktan satış, kimi zaman halka arz, kimi zaman başka biçimlerde olurken şimdi adı “serbestleşme” oldu.

Tabii, Demiryollarının ülkeye nasıl hizmet ettiğini… Bakan geçtiğimiz haftaki açıklamasında Demiryollarını överek başladı konuşmaya ama o övgüden sonra bu kurumu serbestleştirmeyi nasıl içine sindirdiğini doğrusu merak ediyorum.

Değerli arkadaşlar, “Kamu kötü, özel iyidir.” mantığı bu ülkeyi bu noktalara kadar getirdi. Bir bir kurumlar elden çıktı, limanlar gitti, Hava Yolları gitti, Demiryolları serbestleşiyor. Et ve Balıkla başladı, fabrikalar satıldı, tarlalar, topraklar derken Demiryolları da piyasaya veriliyor.

Şimdi, Osmanlının son dönemindeki çöküşünü ben sizlere hatırlatmak istiyorum ve burada fazla konuşma yerine iki cümle ile bu maddenin neden çıkartılması gerektiğini söyledikten sonra size kısa bir makale okumak istiyorum.

Değerli arkadaşlar, maddeyle bir yandan yeni kadro ihdas ediyorsunuz, diğer taraftan da Maliye Bakanı ayrı telden çalıyor, diğer bakanlar ayrı telden çalıyor. İş yerlerinden ayrılması gerekenleri teşvik ediyorsunuz ve üç yıla kadar olanlara yüzde 25, beş yıla kadar olanlara yüzde 30, emekli maaşı bağlanmaya hak kazanmasına beş yıldan fazla olanlara yüzde 40 ikramiye vererek emeklilikte yaşa takılanlar ordusunu arttırıyorsunuz. Bunları yaparken dayandığınız nokta, aldığınız emir, ne yazık ki Hükûmetin Başbakanından bile değil; aldığınız emir, yaptırdığınız, Kanadalı CANAC firması ve IBM firmasına hazırlattırdığınız raporda; neler yapmanız gerektiği bir bir yazılmış, bütün milletvekillerinin erişebileceğini düşünüyorum.

Ben bundan tam altmış yedi yıl önce Sabahattin Ali’nin -ki haksız yere yaşamı sonlandırılan Sabahattin Ali’nin- “Marko paşa” dergisinde yazdığı bir makaleyi sizlerle paylaşmak istiyorum: “Yurdumuza tekrar yabancı sermaye gelecekmiş. Gazeteler bu havadisi verirken cümbüş ediyorlar. Resmî makamlar da memlekete yabancı para girmesini kolaylaştırmaya himmet ediyorlar. Hele bu sermaye bir gelsinmiş, asfalt yollar uzayıp gidecek, gökleri uçaklar kaplayacak, memleket malla dolacak, madenler gürül gürül işleyecek, herkes yağ bal içinde yüzecekmiş. İyi ya, kırk seneden beri şu yabancı sermayeyi defetmek için sarf edilen gayret neydi? Şimdi hatırlıyorum. Daha beş altı yaşında bir çocuktum. Seferberlik başlamıştı. O zamanın maceracı hükûmeti bu kanlı macerayı halka şirin göstermek için sokaklarda davul zurna çaldırıp şöyle bağırıyordu: ‘Kapitülasyonlar kalktııı!.. Bütün millet şad oldu!..’ Ve dört sene seferberlikte, ondan sonra üç sene İstiklal Harbi'nde, yabancı sermayenin bizi sürüklediği yarı müstemlekelikten kurtulmak için dövüştüğümüz söylendi. Lozan'ın en şerefli tarafı, bizi yabancı sermaye köleliğinden kurtarması idi. Arkasından yirmi sene, hep bu yabancı sermayeyi silkip atmaya çalıştık. Mini mini Belçika'nın tramvay şirketindeki sermayesinden kurtulduk diye bayram ettik. İzmir su şirketi yabancı sermayeden kurtuldu diye tören yaptık. Havagazını aldık, sevincimizden zıpladık, elektriği kurtardık, gazetelere sütun sütun yazı yazdık. Bütün bunların sonu buna mı varacaktı? El açıp davet edecek olduktan sonra, yabancı sermayeyi ne diye düğün bayramla kapı dışarı ettik?” Son paragrafını okuyorum: “Çünkü bir memlekete girip yerleşen yabancı sermayeyi çıkarıp atmanın, yabancı orduları sürüp denize dökmekten daha güç olduğunu, biz Osmanlı İmparatorluğu'nun mirasçıları herkesten iyi biliriz.”

Şimdi, Devlet Demiryollarının kamu hizmeti olarak çıkartılıp serbestleştirilmesinin ne anlama geldiğini AKP’li milletvekilleri de çok iyi biliyor ama ne yazık ki milletvekili olduklarının farkında değiller.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İZZET ÇETİN (Devamla) - Hepinizi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çetin.

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

Madde 10’un (2)’nci fıkrasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Madde 10’un (3)’üncü fıkrasının üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 10’uncu Maddesinin 3’üncü fıkrasının kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve talep ederiz.

Haluk Eyidoğan Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar

İstanbul Trabzon Kocaeli

Ali Serindağ Arif Bulut

Gaziantep Antalya

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) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Buyurunuz Sayın Bulut. (CHP sıralarından alkışlar)

ARİF BULUT (Antalya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan yasanın 10’uncu maddesi (3)’üncü fıkrası üzerine söz almış bulunuyorum. Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

Bu kanun tasarısının adında “özelleştirme” geçmese de -“serbestleştirme” denilmektedir- kabul etmeliyiz ki bu, bir çeşit çok özel özelleştirmedir. Üstelik, altyapı maliyetlerinin tümünü kamunun sırtına yükleyen yani Türk milletinin sırtına yükleyen, bol kazançlı hatlardaki işletmeciliği özelleştiren, ayrıca kazanç öngörülmeyen hatları kamunun işletmesini öngören bir özelleştirme çeşididir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında istihdam edilen vatandaşlarımızın haklarını korumaya yönelik en ufak bir adım atılmamış ve gelecekte bu kurumda çalışacak olanların da taşeronlaşmasına sebep olacak bir yasa tasarısıdır.

5’inci madde gerekçesine baktığımızda, önümüzdeki on yıl içinde 100 milyar Türk lirası yatırım planlandığı görülmektedir. Bu yatırım, kamu kaynaklarıyla yapılacaktır ve oldukça yüksek bir rakamdır ancak bu kaynağın nereden bulunacağıyla ilgili bir bilgi yoktur. Belli ki vatandaş 1 otomobil alabilmek için 3 otomobil parası ödemeye, 1 litre yakıt alabilmek için 4 litre yakıt parası ödemeye devam edecek; kısaca, vatandaş dolaylı vergilerin altında inim inim inleyecektir.

AKP hükûmetleri, özelleştirme yoluyla, blok satışlar, tesis ve varlık satışları, halka arz, İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında satış, yarım kalmış tesislerin satışı, bedelli devirler adı altında bugüne kadar 38 milyar 300 milyon dolar gelir elde etmiştir. 2/B uygulamalarından gelecek olan gelirler bunun dışındadır. Artık, satılacak hazine arazileri dışında kamu birikimi kalmamıştır. Sadece 473 bin hektar hazine arazisi kalmıştır, AKP Hükûmeti PTT’nin de işini bitirdikten sonra sıra buna gelecektir. Türkiye, Cumhuriyet Dönemi boyunca hatta Osmanlıdan kalan kurumlarıyla beraber ne kadar değer üretmişse, on bir yıllık AKP iktidarı döneminde tüm bunların hepsi teker teker şaibeli ve suistimal dolu ihalelerle ve diğer yöntemlerle dış kaynaklı ortaklarla beraber özel sektöre, deyim yerindeyse, peşkeş çekilmiştir. Sağlık sektörü bile uluslararası kartellere satılmıştır. Peki, satılmış da ne olmuştur? Dış borçlar giderek artmaktadır, 2002’ye göre 3 misli artmıştır, bütçe açıkları devam etmektedir, bir defaya mahsus olan ÖTV’ler artık her yıl zamlarla iyice yerleşmiştir, ekonomi gittikçe bozulmaktadır.

Değerli arkadaşlar, yüz yıllar önce Konfüçyüs şöyle söylemiş: “Hak ve adalet duygusu olmamakla beraber, yaptığı haksızlıkları süslü ve parlak gerekçeler arkasına gizlemek en büyük suçlardandır.” AKP hükûmetleri de tam olarak bunu yapmaktadır. Bu kadar ağır vergiler koyan, bu kadar birikimi satan ve sorumsuzca harcayan AKP hükûmetleri ekonomide başarılı olabilmiş midir? Bunun cevabı kocaman bir “hayır”dır.

Bu yasa taslağının ruhuna baktığımızda, 19’uncu yüzyılda Avrupalılar demir yolu imtiyazını alabilmek için Osmanlı üzerinde baskı kuruyorlardı. “Kilometre garantisi” adı altında şirketlerin kârları Osmanlı Devleti’nce garanti altına alınıyordu. Başrolde İngilizler vardı. Bugün de yine aynı tabloyla karşı karşıyayız. AKP’nin Osmanlıya olan hayranlığı katlanarak artmaya devam etmektedir. Belki görünen bir başrol oyuncusu yok ama oyun aynı oyun, oyuncular değişiyor ama karakterler aynı karakter. Bugün hâlâ özelleştirme gelirlerinin nasıl değerlendirildiği konusunda güvenilir ve şeffaf bir açıklama yoktur. Bu taslak hazırlanırken diğer ülkelerdeki uygulamalar ve bunların sonuçlarının hiç dikkate alınmadığı anlaşılmaktadır.

Bizim ülkemizde demir yolu taşımacılığı bugüne kadar hep ihmal edilmiştir. AKP hükûmetleri tercihlerini kara yolu taşımacılığı yönünde kullanmışlardır ve yeterli yatırım yapmamışlardır. Hâlbuki kara yolu, altyapısı hem daha pahalı hem de daha kısa ömürlüdür ve yük taşımacılığı daha az verimlidir.

Bu yasanın bizim ülkemize, Türkiye'ye vereceği hiçbir yarar yoktur. Bu yasayı önümüze koyanlar, ülkenin yararını düşünmekten ziyade talimatları yerine getirdiklerini bir kere daha ispat etmişlerdir.

Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Bulut.

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

Madde 10’un (3)’üncü fıkrasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Madde 10’un (4)’üncü fıkrası üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 10’uncu maddesinin 4’üncü fıkrasının kanun tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve talep ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli

Ali Serindağ Mehmet Hilal Kaplan İlhan Demiröz

Gaziantep Kocaeli Bursa

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) – Katılmıyoruz.

BAŞKAN – Sayın Demiröz, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutluyor, bu güzel günü dünya çocuklarına armağan eden Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ü sevgiyle, saygıyla anıyorum.

Görüşülmekte olan 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 10’uncu maddesinin (4)’üncü fıkrasında Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Hepinizi saygıyla ve sevgiyle selamlıyorum.

Türkiye demir yolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi, değişik bir ifadeyle özelleştirilmesi, bu Hükûmetin tutarsız uygulamalarından biridir. İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi (İDO) özelleştirildi ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Deniz Otobüsleri İşletmeciliğini kurdu. Neden? İstanbul-Bursa-İzmir otoban yoluna başlandı, Körfez geçişinde demir yolu projeye alınmıştı ancak daha sonra Körfez geçişinde bu demir yolu projeden çıkarıldı. Anlamakta zorluk çektiğimiz husus şu: Neden çekildi? İstanbul-Bursa, İstanbul-İzmir hızlı tren hattı için bu gerekli değil miydi ve ayrıca en az 65 kilometrelik bir tasarrufu gerektirmeyecek miydi? Bunları anlamakta zorluk çektiğimizi ifade etmek istiyorum.

Bursa’da hızlı tren ihalesi yapıldı, çalışmalara başlandı ancak arkadaşlar, kesin güzergâh belli değil. İstasyon konusunda AKP Bursa milletvekilleri henüz kendi aralarında anlaşamamış, daha doğrusu, değişik bir ifadeyle ortada gerçek bir proje olmadığını ifade etmek istiyorum.

Değerli milletvekilleri, İstanbul-Bursa-İzmir otoyolunun güzergâhlarının belirlenmesinde yapılan görüşmelerimizde, itirazlarımızın, Sayın Bakanın az önce ifade ettiği gibi, bir masa etrafında tüm milletvekilleriyle görüşüleceği, konuşulacağı ifade edildi ancak bugüne kadar bu konuyla ilgili bir araya gelme şansımız olmadı ve buradaki itirazlarımızı dile getiremedik maalesef. Örneğin, Orhangazi-Gemlik güzergâhında, ziraat odalarının açıklamaları doğrultusunda, 100-150 bin zeytin ağacının kesileceğini ifade etmek istiyorum. Hâlbuki, başka bir alternatif, başka bir projenin burada bulunduğunu da özellikle söylemek istiyorum. Orhangazi’de 575 dekarlık tarım arazisinin yanı sıra, Orhangazi ile İznik Gölü arasında Çin Seddi gibi bir blokun oluşacağını da ifade etmek isterim.

Otoyolun yeni Bursa-Başköy-Konaklı-Karacabey-Susurluk güzergâhına alındığını Sayın Bakandan öğrendim. Şunu ifade etmek istiyorum arkadaşlar: Burası birinci sınıf tarım arazilerinin olduğu bir bölge yani Karacabey tarım ovasından geçen bir proje. 8.090 dekarlık bu bölümün 6.150 dekarı tamamen mutlak tarım arazisi. Buranın 4.390 dekarında Devlet Su İşlerinin yatırımı var. 5 kilometresi TİGEM arazilerinden geçiyor ama gelin görün ki, maalesef, bu birinci sınıf tarım arazilerinden geçişi engelleyemedik. Uluabat’ın güneyine, Ramsar Sözleşmesi’ne göre, 500 metre çekildiği zaman, bu projenin çok daha rahat yapılacağını tüm teknik elemanlar, tüm sivil toplum örgütleri ifade etmesine rağmen, Sayın Bakanı ve sayın bürokratları maalesef ikna edemedik.

İkna edemediğimiz başka bir husus daha var değerli arkadaşlar. Karacabey Ovası’na alınan bu projenin haricinde şöyle bir tutum ve davranış içerisine girdi Hükûmet: Köylülere kamulaştırma bedelinin ödenmemesi için, on üç köyü “toplulaştırma projesi” adı altında toplulaştırma kapsamına aldı.

Bunların yanlış olduğunu, bu otobanın bu köylerde objektif unsurları artırıcı bir değer ifade etmediğini belirtmek istiyor, hepinize saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

Sağ olun, var olun. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Demiröz.

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

Madde 10’un (4)’üncü fıkrasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Geçici madde 1 üzerinde iki önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 1’inci maddesinin (2) nci fıkrasının “ç” bendinde yer alan “on yıl süreyle” ibaresinin madde bendinden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Lütfü Türkkan Mehmet Şandır

Kocaeli Mersin

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın Geçici Madde 1’in 2’nci fıkrasının a bendinin madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli

Ali Serindağ Turgay Develi

Gaziantep Adana

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) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

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

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın geçici 1’inci maddesi hakkında söz almış bulunuyorum.

Şimdi, bu kanun neyi ihtiva ediyor? Ama “Bu kanun neyi ihtiva ediyor?”u konuşmadan önce, geçen hafta yapmış olduğum iki konuşmayı hatırlatarak başlamak istiyorum. Çünkü geçen hafta yapmış olduğum konuşmada sizlere Cumhuriyet Dönemi’nde TCDD yani Devlet Demiryollarında neler yapıldığını, bu neler yapıldığıyla birlikte de yabancılara ait olan demir yollarının nasıl devletleştirildiğini, millîleştirildiğini, bunları yaparken de Osmanlının borcunun ödendiğini, yine, bunları yaparken de bir lira dış borç alınmadığını ifade etmiştim. Ve daha sonraki konuşmamda da sizin döneminizde yani on yıllık döneminizde Türkiye’deki hangi ulusal kurumların satıldığını ve bunun karşılığında ne kadar gelir elde edildiğini -ki yaklaşık gelir 38 milyar dolar - ve bunun yanında da 118 milyar dolarlık bir dış borçlanma gerçekleştirdiğinizi ama bunun karşılığında o Cumhuriyet Dönemi’nde sahip olduğumuz kurumların eşine benzer bir tesisi, bir kurumu üretemediğinizi ifade etmiştim. Ve buradan da “Gelin, eğer bunları yapmışsanız bu kürsüye gelin, bunları açıklayın.” demiştim. Evet, dedim ama siz iddia ediyorsunuz, diyorsunuz ki: “Ya, niye böyle söylüyorsunuz? Biz Körfez geçişini yapıyoruz.” Doğru, Körfez geçişini yapıyorsunuz. “Biz yeni havaalanı yapıyoruz.” diyorsunuz. Doğru, yeni havaalanı da yapıyorsunuz ama siz yapmıyorsunuz, siz yaptırıyorsunuz. Kime yaptırıyorsunuz? Yabancı konsorsiyuma yaptırıyorsunuz? Nasıl yaptırıyorsunuz? Bir araç 35 dolara geçecek diye yaptırıyorsunuz.

Bakana ben üçüncü köprü ihalesi yapıldığında şunu sordum. “Birinci ihaleye kimse girmedi.” dedi. İkinci ihaleye çıktılar. “Sayın Bakan, birinci ihaleye niçin kimse girmedi?” dedim. “Çünkü özel şirketlere, bu ihaleye girecek konsorsiyumlara yeterince kâr sağlayacak imkânlar sunmadık.” dedi ve daha sonra garanti araç geçişi üzerine verdiği örnekte veya rakamda 22 katrilyonluk bir ilave ödenek, ilave kazanç sağladıklarını, hatta kamulaştırmayı da özel şirketlerden alarak devlete havale ettiklerini kendi ifade etmiştir.

Şimdi, bu kanunla getirilmek istenen “serbestleşme” adı altında bir kandırmaca var. Bu serbestleşme aslında mevcut TCDD’yi ikiye ayırıyor ve bunlardan bir tanesi trafiği düzenleme, diğeri de altyapı hizmetleri olarak önümüze konuyor. Aslında, baktığınız zaman çok masum görünüyor ama beş yıl sonra aynı zamanda devlet desteğini kesiyor ve özel sektörün kucağına atıyor, bunu da beş yıl sonra satışa hazır hâle getiriyor. Bunları defalarca burada anlattık.

Şimdi, soruyorum, Bakanımız da burada, biraz sonra belki cevap verecek: On yıllık icraatınız boyunca Bayburt’a yeni demir yolu yaptınız mı? Çorum’a yeni demir yolu yaptınız mı veya Ulusal Kurtuluş Savaşı’ndan sonra döneminize kadar yapılan iller dışında bir ile yeni demir yolu getirdiniz mi? Eğer getirmişseniz sizin elinizi sıkacağım.

888 kilometrelik hızlı tren hattı dışında sadece 2011 yılında yapabildiğiniz konvansiyonel tren hattı 39 kilometre ve bunların tümü dış borçla yapılıyor. Yani kredi alıyorsunuz, sanki, diyorsunuz ki: “Bu krediyi ödemeyecek bu vatandaş.” Her gün millî gelirden bahsediyorsunuz ama her doğan çocuğun borcunun bu ülkede ne kadar daha arttığından bahsetmiyorsunuz. Bunlardan bahsedeceksiniz bu kürsüde, “Biz bunları yaparken ülkeyi bu kadar borçlandırıyoruz. Biz bunları yaparken yeni, doğmamış çocuğu şu kadar borçlandırıyoruz.” diyeceksiniz.

Şimdi, özelleştirmeyle beraber…

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Kocaeli’den de geçecek.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Kocaeli’ye de geleceğim.

…istihdamın artacağını veya istihdamla ilgili sıkıntıların yaşanmayacağını söylüyorsunuz. Diğerlerini konuşmayacağım ama Devlet Demiryollarını 40 bin kişi istihdamla aldınız, 31 bin kişiye getirdiniz, yarısını taşeron yaptınız.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Tekirdağ’da, Kocaeli’de demir yolu yok mu?

HAYDAR AKAR (Devamla) – Sevgili kardeşim, oradan bağırma, gel iki dakika yerimi sana vereyim, gel buradan konuş; gel, buyurun.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Tamam, söyleyeyim, hemen cevap vereyim.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Benim söylediklerime cevap vereceksin burada, gel. (CHP sıralarından “Geçsin, geçsin.” sesleri)

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Tamam, cevap veririm.

BAŞKAN – Sayın Akar, lütfen devam ediniz.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Evet, şimdi, sadece bağırıyorsunuz ama gerçekler acıdır, gerçekleri duyunca sadece bağırıyorsunuz ama bu millet sizlere bunun hesabını soracaktır diyorum.

Yine, özelleştirmeyle ilgili şunu söylüyorsunuz, “Kaliteli hizmet getireceğiz.” diyorsunuz. Ben kendi kentimden örnek vereceğim, iki tane kurumun özelleştirilmesinden örnek vereceğim, çok az zamanım kaldı: Biri İZGAZ, biri SEDAŞ. Bir sonraki konuşmamda İZGAZ ve SEDAŞ’ı anlatacağım.

Şimdi Kocaeli milletvekilleri burada. O arkadaşlarım senin gibi bağırmıyorlar, dinliyorlar beni. Eğer bu söylediklerimden farklı düşünüyorlarsa, yanlış olduğunu düşünüyorlarsa biraz sonra gelirler, onlar da söz alırlar, bu kürsüden anlatırlar diyorum.

Hepinize sevgiler, saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Akar.

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

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 1’inci maddesinin (2) nci fıkrasının “ç” bendinde yer alan “on yıl süreyle” ibaresinin madde bendinden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

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) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

OKTAY VURAL (İzmir) – Gerekçe okunsun Sayın Başkan.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Süre tahditlerinin zaman içerisinde yeni düzenlemeler gerektirdiğinden bağlayıcı ve kısıtlayıcı olabilmektedir.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Geçici madde 1’i oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Geçici madde 2 üzerinde üç önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 441 sıra sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı”nın “Borçlar” başlıklı Geçici 2 nci maddesinde yer alan “31/12/2012” ifadesinin “bu Kanunun yürürlük” olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ayşe Nur Bahçekapılı Mehmet Doğan Kubat Recep Özel

İstanbul İstanbul Isparta

Osman Aşkın Bak Mustafa Gökhan Gülşen Tülay Kaynarca

İstanbul Kastamonu İstanbul

Şuay Alpay Şirin Ünal Ülker Can

Elâzığ İstanbul Eskişehir

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 2’nci maddesinin (1) nci fıkrasında yer alan “31/12/2012” ibaresinin 31/12/2013 olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Lütfü Türkkan Mehmet Şandır Hasan Hüseyin Türkoğlu

Kocaeli Mersin Osmaniye

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın Geçici Madde 2’nin 1’inci fıkrasındaki “Bakanın” sözcüğünün “Bakanlığın”, “Bakanı” sözcüğünün ise “Bakanlığı” sözcüğü ile değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli

Ali Serindağ Turgay Develi

Gaziantep Adana

BAŞKAN – Komisyon son okuttuğum önergeye katılıyor mu?

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

OKTAY VURAL (İzmir) – Kimin önergesi efendim?

BAŞKAN – CHP’nin önergesi.

OKTAY VURAL (İzmir) – Takdire bıraktılar.

BAŞKAN – Evet, bırakabilir.

Hükûmet?

OKTAY VURAL (İzmir) – Hükûmet mütereddit.

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

BAŞKAN – Kabul ediyorlar efendim.

Kim konuşacak?

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Ben konuşacağım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Buyurunuz Sayın Serindağ.

ALİ SERİNDAĞ (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, yaptığınız doğru şeylere “doğru” diyeceğiz. Karayolları Genel Müdürlüğünü Ulaştırma Bakanlığına bağlamanız bence iyi oldu ancak size bir önerim var: Bir gün, Ankara’dan Adana’ya kara yoluyla lütfen gidin, Konya kavşağından Ereğli kavşağına kadar yolun kaç defa onarım gördüğünü, neden sürekli sökülüp yeniden yapıldığını lütfen inceletin, Oradaki kilometre maliyetini lütfen gözden geçirtin Sayın Bakan.

Sayın Bakan, tasarıya geleceğim ama hafta sonu Gaziantep’teydim, Nizip’e gittim, Salkım beldesine gittim. Adaklı Mahallesi var orada, adı mahalle ama oradaki insanlar çiftçilik yapıyor. Antep’in en iyi cevizleri orada yetişir, Gaziantep milletvekili arkadaşlarım bilir. Ceviz ağaçları kurumuş. Niye kurumuş biliyor musunuz? Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi’nin atık sularının, atıklarının Nizip Deresi’ni kirlettiği ve bu nedenle daha önce sulama suyu olarak kullanılan suyun şu anda sulamada kullanılamadığı köylülerce bize ifade edildi; kullanılmasını bırakın, oradan geçemiyorlar bile. Gene 30’a yakın köyün içme suyu bu şekilde kirleniyor.

Tabii Türkiye sanayileşecek, biz sanayileşmeye kesinlikle karşı çıkmıyoruz. Türkiye hem sanayileşmeli hem de çevreyi korumalı, biz ikisini beraber yapabiliriz. Biz medeni bir ülkeyiz, bizim altyapı donanımımız var, yeter ki bunu isteyelim. Bu vatandaşlarımızın feryatlarına lütfen kulak verin. Belki sizin Bakanlığınızı doğrudan ilgilendirmiyor ama Hükûmetin biliyorsunuz bir de müşterek sorumluluğu var. Lütfen bunun üzerinde duralım. Hem Gaziantep yatırımcısının, sanayicisinin rekabet gücünü artıralım, gerekiyorsa arıtmada kullanılan elektrik parasının alınmamasını temin edelim veya cüzi bir fiyatla satalım. O zaman, bu şekilde, çiftçilerimizi, onları tekrar tarıma döndürmek mümkün olabilir Sayın Bakan.

Sayın Bakan, şimdi, biz, demir yolu ulaştırmasına önem veriyoruz. Gerçekten Türkiye’de demir yolu ulaştırmasına önem verilmeli. Siz, şimdi, on bir yıldan bu yana iktidardasınız. Sizin döşediğiniz demir yolu Ankara-Eskişehir, Eskişehir-İstanbul hâlâ inşa hâlinde, bir de Polatlı’dan Konya’ya kadar. Şimdi, sizin beğenmediğiniz 1923-1940 yılları arasında ne kadar demir yolu inşa edilmiş biliyor musunuz? 3.208 kilometre. Tüm yokluklara rağmen, tüm yoksulluğa rağmen on yedi yıl içerisinde 3.208 kilometre demir yolu inşa edilmiş. O nedenle, daha önce cumhuriyetin kuruluşunda demir yollarına verilen önemi yeniden verelim. Biliyorsunuz, 1950’den sonra bir konsept değişikliği nedeniyle demir yolu ulaştırması ikinci plana itildi ama Türkiye’nin demir yolu ulaştırmasına ihtiyacı var.

Şimdi, Sayın Bakan, bu vatandaşlarımızın, demin söylediğim vatandaşlarımızın feryadına kulak vereceğinizi umuyorum. Yalnız, Gaziantep’i bütün olarak ele almamız lazım.

Değerli arkadaşlar, Sayın Başbakan Gaziantep’e geçenlerde bir seyahat yaptı ve Gaziantep’i doğudaki illere örnek olarak gösterdi. Biz bundan gurur duyuyoruz. Gaziantep örnek şehir, evet. İhracat açısından Türkiye'nin önde gelen şehirlerinden, ticari açıdan öyle, çok canlı, büyük bir potansiyeli bünyesinde barındırıyor ancak Gaziantep layık olduğu hizmeti almıyor.

Demin Sayın Bakana sordum, dedim ki: “Ankara-Adana-Gaziantep hattı en çok yolcu kapasitesi olan hatlardan biridir.” Öğreniyoruz ki Sayın Bakanın sözlerinden, maalesef Gaziantep yüksek hızlı trenden hiçbir şekilde yararlanamayacak. Onun yerine bir kelime oyunuyla “Efendim, hızlı tren gidecek…” Hızlı tren neymiş? Hızlı tren 250 kilometreden daha az sürat yapan trenmiş. E, o zaman siz niye Eskişehir’e giden trene yüksek hızlı tren diyorsunuz? Seyahat edin, hız çok az yerde belki 250 kilometrenin üzerine çıkıyor, genellikle 250 kilometrenin altında.

Şimdi, sizde kavramları dolandırmak var. “Yüksek hızlı tren”, “ileri demokrasi” ve benzeri. Onları bırakın. Onların yerine gerçekçi olalım ve vatandaşa gerçek hizmetleri götürelim.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Serindağ.

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

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 2’nci maddesinin (1) nci fıkrasında yer alan “31/12/2012” ibaresinin 31/12/2013 olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Hasan Hüseyin Türkoğlu (Osmaniye) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

OKTAY VURAL (İzmir) – Seyfettin Yılmaz…

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

SEYFETTİN YILMAZ (Adana) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın geçici 2’nci maddesinin (1)’inci fıkrasıyla ilgili, verdiğimiz önergeyle ilgili söz almış bulunuyorum. Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri ve Sayın Bakan; 2011 seçimlerinden önce Adana’nın bütün billboardları kiralandı ve “Adanalı gözün aydın, Adana’ya hızlı tren geliyor.” diye günlerce, haftalarca reklam yapıldı. Şimdi, burada, Sayın Bakana soruyorum: Adanalı hızlı treni bekliyor, ne zaman gelecek? “2023 yılına planladık” diyor. 2023 yılında da gelip gelmeyeceği meçhul. Şimdi buradan sormak lazım: “Yani, siz, 2023 yılına planladığınız hızlı trenin 2011 yılında, seçimden önce reklamını yaparak bunun bir halkı kandırma olup olmadığına inanıyor musunuz?” Şimdi, gittiğimiz zaman Adanalı soruyor: “Nerede bu hızlı tren?” diye ama seçmeni yanıltma yönünden 2011 yılında Adana’nın bütün billboardları kiralanıyor. Böyle bir seçim propagandası olabilir mi? Yani, bunlar yanlıştır.

Yine, Aladağ ilçemizin Akören yolu var. Bakın, Bugünkü Turizm Bakanı olan Ömer Çelik -benim konuşmamdan önce- 2011 yılı Haziran ayında Aladağ’a gidiyor, diyor ki: “Aladağlılar hiç merak etmeyin, ben şimdi burada ineceğim, talimatı vereceğim, Aladağ-Akören arası yapılacak.” Aradan iki yıl geçti. Şimdi, vatandaş bekliyor. Aladağlılar bizi arıyorlar, soruyorlar, diyorlar ki: “Ne oldu bu bizim yolumuz?” Biz soruyoruz. “İşte planladık, yapacağız…” Bir şeyler indiriliyor oraya, dozerler, greyderler, ondan sonra ödenek yok, para yok, müteahhit bırakmış gitmiş, herhangi bir şey yok. Yani, bunun adı seçmeni kandırmadır, seçmeni yanlış yönlendirerek yanlış oy almadır.

Yine, biraz önce de sordum, geçen sene tozun içinde geçemedik Çamardı yolundan. Orada elma bahçeleri var. Vatandaşlar, binlerce vatandaş yayla alanı olarak kullanıyor. Sayın Bakan “Tamamlanacak.” diyor. Ama, orada millet perişan, araçlarıyla perişan, bahçeler perişan, insanlar perişan.

Yine, seçimden önce Kamışlı-Alpu-Fındıklı-Pozantı arasının yapılacağı söylendi. Aradan üç yıl geçti. Buradan Sayın Bakana soruyorum: Bu da bir seçim vaadi midir, ne zaman programa alındı, ne zaman planlanacak? Bunları belirtmek istiyorum.

Şimdi, Sayın Tarım Bakanı burada iken… Tarım Komisyonu üyesi olarak hafta sonu Bursa, Balıkesir, İzmir, Muğla’yı gezdim değerli milletvekilleri. Burada, özellikle AKP’nin milletvekillerine çok selamları var, Muğla milletvekillerine. Bakın, söylüyorum: Yüzde 75 oy çıkmış Muğla’nın Hamitköy’ünde, Zeytinalanı köyünde AKP’ye yüzde 70 oy çıkmış. Diyorlar ki: “Bu, iktidar partisinin Muğla milletvekilleri bir buraya gelsinler. Aylarca, yıllarca, yüzyıllardır alın teri dökerek işlettiğimiz bu topraklara öyle bir rayiç bedel belirlenmiş ki bunları bizim almamız mümkün değil. Gelsinler, biz bu partiye yüzde 65 oy verdik ama oy vermemize rağmen bizim yerlerimizi şu anda dışarıdan insanlar gelip bizlerden ucuz fiyatla alarak ‘Siz bunları 2/B’yle alamazsınız, bize satın.’ diyorlar.”

Yine, İzmir Sarnıç’ta Bulgaristan’dan gelen göçmen vatandaşlarımızın yaşadığı yerde binlerce vatandaşımız perişan vaziyette, orman teşkilatıyla davalı, 2/B mi, değil mi belli değil. Yine, AKP’nin İzmir milletvekilleri de lütfen Sarnıç’a gitsinler, o vatandaşları bir dinlesinler. Bunlar sizlere oy vermişler.

ALİ AŞLIK (İzmir) – Gidiyoruz biz.

SEYFETTİN YILMAZ (Devamla) – Gidin o zaman, bir Sarnıç’a gidin de nelerle karşılaşacağınızı görürsünüz.

Şimdi, Sayın Tarım Bakanına sormak istiyorum: Tarım Bakanı buraya çıkıyor, eline bir evrak alıyor, “2002 yılında şunu verdik, desteklemeden şunu verdik, bilmem şunu yaptık.” diye milletin gözünün içine baka baka tablolardan bir şey okuyor. Sayın Tarım Bakanına gerçekten -bak, Tarım Komisyonu üyesiyim- diyorum ki: Gelin, şu Çukurova’daki çiftçilere bir beraber gidelim, Mersin’deki çiftçilere bir gidelim, Muğla’daki çiftçilere bir gidelim, hodri meydan diyorum ama Sayın Bakan diyor ki: “Ben Çukurova’ya gittim.” Kime gidiyor biliyor musunuz? AKP’li yöneticiye, AKP il teşkilatı bir program yapıyor, Sayın Bakanla beraber etrafında bir sürü partili “Efendim, Çukurova’da çiftçimizin durumu çok iyi.” Bakın, çiftçi kan ağlıyor. Çiftçi şu anda banka borçlarını ödeyemez duruma gelmiş. İlk defa, Çukurova gibi dünyanın en verimli topraklarına sahip olan yerde diyorlar ki: “Tarihimizde ilk defa tefeciye düştük.” Biraz önce, Kırıkkale’nin Karakeçili Muhtarı geldi, “16 milyar lira kredi aldım. Kuraklıktan dolayı ödeyemedim, iki senedir ertelendi, şimdi 25 milyar liraya çıktı. 25 milyar lirayı ödedim.” diyor. Sizin bir Kırıkkaleli Bakanınız var.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Atalay, Atalay…

SEYFETTİN YILMAZ (Devamla) – Atalay, Atalay, o, açılımcı.

AHMET YENİ (Samsun) – Saygılı ol.

SEYFETTİN YILMAZ (Devamla) – “Beşir Atalay’a mektup yazdım, kimse derdimle ilgilenmiyor…”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SEYFETTİN YILMAZ (Devamla) – “…Meclisin bahçesinde kendimi mi yakmam lazım?” diyor. Evet, Ramazan Can’ı da aramış. Yani köylünün, vatandaşın bu durumda olduğu bir tabloyla karşı karşıyayız. Onun için buralardan hiç tabela göstermeyin. Eğer yüreğiniz yetiyorsa çiftçiye gidelim, çiftçiye beraberce bir gidelim.

Seni de aramış. Ziraat Bankasının müdürüne göndermiş Ramazan Can. Ziraat Bankasının müdürü de adamı azarlamış, gitmiş. Burada, şimdi, biraz önce yanımdaydı… (MHP sıralarından alkışlar, AK PARTİ sıralarından gürültüler)

RAMAZAN CAN (Kırıkkale) – Sayın Başkanım, bir konuyu düzeltmek istiyorum. Bir defa “Karakeçili” diye bir köyümüz yok, Karakeçili bir ilçe. Osmanlının aşireti, Osmanlının kurucusu…

SEYFETTİN YILMAZ (Devamla) - Karakeçi’nin ilçesinde bir muhtar diyorum, Süleyman Canbolat...

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yılmaz.

RAMAZAN CAN (Kırıkkale) – Özellikle belirteyim: “Karakeçili” diye bizim bir köyümüz yok, ilçemiz var.

BAŞKAN – Tamam, peki.

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

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 441 sıra sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı”nın “Borçlar” başlıklı Geçici 2 nci maddesinde yer alan “31/12/2012” ifadesinin “bu Kanunun yürürlük” olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ayşe Nur Bahçekapılı (İstanbul) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) - Takdire bırakıyoruz Sayın Başkan.

OKTAY VURAL (İzmir) – Sayın Başkan…

Sayın Bakan, gerekçeyle ilgili tabii bilgi yok ama 31/12/2012 tarihi şeyde var. Bu tarihler arasında borç mu kullanıldı yani bir ihtiyaç mı, yoksa tedbiren mi?

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

BAŞKAN – Hükûmet önergeye katılıyor mu?

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

AYŞE NUR BAHÇEKAPILI (İstanbul) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçe…

Gerekçe:

TCDD nin yaptığı ve yapmaya devam edeceği büyük yatırımları için, uluslararası kredi kullanımları nedeniyle kredi kullanım kolaylığı sağlanması için borçlarından arınmış olması gerekmektedir. Kanunun yasalaşma süreci içerisinde geçen zaman da dikkate alınarak yürürlüğünü değiştirmek ihtiyacı hasıl olmuştur.

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

Kabul edilen bu önerge doğrultusunda geçici madde 2’yi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Geçici madde 3 üzerinde üç önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın Geçici Madde 3'ün 3'üncü fıkrasındaki "geçici 1 inci madde" ifadesinin "Geçici 1 inci Madde" ifadesi ile değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli

Ali Serindağ Muharrem Işık

Gaziantep Erzincan

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 3' ncü maddesinin (1) nci fıkrasında yer alan "beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı" ibaresinin "onuncu yılın yıl sonuyla sınırlı" olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Mehmet Şandır Lütfü Türkkan Necati Özensoy

Mersin Kocaeli Bursa

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

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

Esat Canan Sebahat Tuncel Ertuğrul Kürkcü

Hakkâri İstanbul Mersin

Adil Kurt İdris Baluken Erol Dora

Hakkâri Bingöl Mardin

“GEÇİCİMADDE 3- (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en az on yıl TCDD'nin;

a) 5 inci maddede belirtilenlerin dışında kalan yatırımlarının finansmanı,

b) Bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları,

c) TCDD taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkları, sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır.

(2) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce TCDD tarafından gerçekleştirilmek üzere kamu yatırım programına alınmış yatırımlar TCDD tarafından tamamlanır.

(3) TCDD yatırım programında yer alan çeken ve çekilen araçlar temin edildikten sonraki üç ay içerisinde geçici 1 inci madde hükümleri çerçevesinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilir."

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

İBRAHİM BİNİCİ (Şanlıurfa) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Bu madde TCDD'nin gelir/gider dengesi ve kar amaçlı olarak değiştirilmek istenen statüsünün bir parçasıdır. Bu maddenin olduğu gibi kabul edilmesi halinde özelleştirmenin görünmeyen bir yüzü gerçekleştirilmiş olacaktır. Çünkü demiryolu işletmeciliği yapısı gereği büyük yatırımlar gerektiren bir işletmeciliktir. Dolayısıyla bu yatırımlar özel sektör tarafından yerine getirilebilecek yatırımlar değildir. Bu madde ile öngörülen finansman desteğinin 5 yılla sınırlandırılması yatırımları aksatıp, yarım kalmasına neden olabilir. Bu da trafik güvenliğini olumsuz olarak etkileyecektir. Dolayısıyla Geçici Madde 3'ün önerdiğimiz şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 3'ncü maddesinin (1) nci fıkrasında yer alan "beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı" ibaresinin "onuncu yılın yıl sonuyla sınırlı" olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Necati Özensoy (Bursa) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Özensoy, buyurunuz. (MHP sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın geçici 3’üncü maddesi üzerine verdiğimiz önergeyle ilgili söz aldım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, verdiğimiz bu önergede aslında Sayın Bakanın elini rahatlatıyoruz yani beş yıllık desteklemenin on yıla çıkarılmasını burada öngördük ama Sayın Bakan nedense katılmadığını ifade etti.

Tabii, Demiryolları kurulduğundan bugüne kadar devletin desteklediği, desteklemek durumunda kaldığı… Aslında, Türkiye’deki demir yollarının gelişimine baktığımızda da çok da arzu edilen şekilde gelişmemiş olduğunu görüyoruz. Bu anlamda, zarar eden Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarının mutlaka desteğe ihtiyacı olduğunu da tekrar buradan ifade etmek lazım. 10. Yıl Marşı’nda ifade ediliyor “Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan.” diye ama daha sonraki gelişmeler maalesef böyle olmadı, yeterli yatırımlar yapılmadı, daha çok kara yollarına önem verildi. Hatta 58, 59, 60… İşte, bu hükûmetler -hep programlarında, övündükleri- otoban veya duble yolların yapılmasıyla alakalı yaptıkları hizmetleri anlatageldiler.

Tabii, demir yolu deyince sadece akla hızlı tren, yolcu taşımacılığı yani toplu taşımacılık gelmesin. Belki bu kanun da bu anlamda demir yolu taşımacılığının daha da gelişmesi açısından demir yolundaki rayların veya hizmetlerin kullanılmasında özel sektörün de önünü açabilecek bir kanun gibi gözüküyor ama asıl önemli olan, demir yolu ağlarının biraz daha geliştirilmesi.

Bakın, ben Bursa Milletvekili olarak şunu şuradan sormak istiyorum: Bursa, bu anlamda, baktığımızda, Türkiye’nin 4’üncü büyük vilayeti ve aynı zamanda Ankara, İstanbul, İzmir üçgenin de tam ortasında bir yer. Aynı zamanda ihracatta 2’nci konumdaydı, Kocaeli’yle yarışan konumda bir şehir. Ama lojistiğin de çok iyi olması, gelişmesi gereken önemli bir nokta olmasına rağmen Bursa’da demir yolu ulaşımı yok yani İstanbul, Ankara, İzmir üçgeninin tam ortasında olan bir vilayete demir yolu ulaşımı yok. Hem taşımacılık açısından hem de toplu yük taşımacılığı ve toplu taşımacılık açısından baktığımızda yıllardır bu hizmetlerin Bursa’ya gelmemesi gerçekten bir eksiklik. Bu anlamda, en azından başlayan, hızlı trenle alakalı projelerin gelişimini sordum Sayın Bakana. Valla, Sayın Bakanın ifadesinden -matematiksel olarak- 2017 gibi algılanıyor ama eğer bu hızla, altyapı projelerinin bitip ihalelerinin devam eden hızıyla bakarsak, 2020 yılında eğer Bursa’ya hızlı tren gelirse, ben bu hızı ve neticesini başarı olarak kabul ettiğimi ifade etmek istiyorum.

Tabii, aynı zamanda, Bursa’ya -ifade ettiğim gibi- yük taşımacılığının da bir an önce gelmesi zaruridir diye düşünüyorum. Tabii, Bursa’ya, diğer kara yollarına da baktığımızda, çok fazla yapılan pek yatırımın olmadığını da biliyor ve görüyoruz. Mezitler, yaklaşık, işte on senedir orası yıkılıyor, burası dökülüyor, hâlâ bitecek diye dört gözle bekliyoruz. Ben 1979 yılından bu yana bu yolu kullanan bir insan olarak zaten sıkıntının Mezitler’de olduğunu biliyorum. Üçte 2’sini, çevre yolunu… 57’nci Hükûmetin son döneminde bıraktığımız çevre yolunun hâlâ on yıldır, on bir yıldır üçte 1’i tamamlanacak, tamamlanmak üzere diye ifadelerde bulunuluyor.

Yani, Bursa ulaştırma açısından, demir yolu ve kara yolu açısından hak ettiğini alamayan illerin başında geliyor diye düşüyorum. Sayın Bakana buradan, Bursa’ya bu yatırımların bir an önce, daha fazla önem verilmesini rica ediyor, hepinize saygılar sunuyorum. (MHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Özensoy.

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

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın Geçici Madde 3'ün 3'üncü fıkrasındaki "geçici 1 inci madde" ifadesinin "Geçici 1 inci Madde" ifadesi ile değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Haluk Eyidoğan (İstanbul) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Işık, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

MUHARREM IŞIK (Erzincan) – Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri, Sayın Bakanım; tabii, ben burada Devlet Demiryollarının özelleştirilmesini değil de sizi bulmuşken biraz Erzincan konusunda konuşacağım.

Sayın Bakanım, Erzincan’da, biliyorsunuz, sizi çok seviyorlar, biz de sizi seviyoruz. Size karşı Erzincan toplumunun bir sevgisi var. Bunu da zaten 2011 seçimlerinde gördük. 2011 seçimlerinde Erzincan’da, siz kendiniz fazla gelmeseniz bile resimlerle- oyları alıp siz götürdünüz, sizi sevdikleri için herkes… Biz de seviyoruz, dediğim gibi. Ama Erzincan’da şöyle bir olay var, Mevlânâ’nın bir sözünü söyleyeceğim Sayın Bakanım, Mevlânâ diyor ki: “Sükût eyledim ‘kahrı var’ dediler. Biraz söyledim 'zehri var' dediler. Sustum 'kahrından susuyor' dediler. Biraz konuştum 'zehrini kusuyor' dediler.”

Sayın Bakanım, Erzincan’da fazla bir şey söylemiyor insanlar. Erzincan’da sizin adınıza çok şey konuşuluyor, herkes sizin adınızı kullanıyor. Ben sizin yapmadığınıza, sizin böyle şeyler söylemediğinize gayet eminim, kalıbımı da basarım ama ne yazık ki, Erzincan’da yapılan her şeyde “Sayın Bakanımız böyle istiyor, Sayın Bakanımız böyle dedi, Sayın Bakanımız buna verilsin dedi, Sayın Bakanımız falan insan işe alınsın dedi...” Hep isminiz kullanılıyor. Bu, bilinçli bir şekilde yapılıyor ve bunun yapıldığını da maalesef her tarafta görüyoruz Sayın Bakanım. En son -geçen hafta burada yasa tartışılırken konuşmuştum- adliyeye adam alımlarda bunu gayet açık bir şekilde gördük. Diğer her türlü yapılan işlemlerde bunu açık bir şekilde görüyoruz. Birinci şikâyetim bu Sayın Bakanım.

İkinci söyleyeceğim şey: Erzincan’da imar konusunda büyük haksızlıklar dönüyor. Biraz önce bir vatandaş aradı, bu kamu lojmanlarının olduğu yeri biliyorsunuz, şu anda market olan yerler burayla ilgili içerideki esnaf perişan durumda, Belediye Başkanına, belediye yetkililerine ilettiğimiz hâlde hiçbir çözüm getirmiyorlar. Bu, basit bir şey. Diğer şeyleri de aynı şekilde sürüyor.

Tabii burada en önemli sorunumuz şu anda Erzincan’daki Devlet Hastanesi. 1 Mayıs itibarıyla Devlet Hastanesinin mali olarak araştırma hastanesiyle birlikteliği bitirilecek. Devlet Hastanesi tekrar ikinci basamak olacak. İkinci basamak olduğu zaman da orada maalesef o hastanenin ayakta durması mümkün değil. Şu anda bildiğiniz acil kısmını yıktılar, orayı otopark yapmışlar, resmen Erzincan’ın park sorununu çözmüşler Sayın Bakanım. Bilmiyorum haberiniz var mı? Oraya bir an önce hastane yapılması gerekiyor ama maalesef yapılmıyor. Şimdi hastanenin hekim sayısı düştü, hastalar maalesef muayene olamıyor. Eskiden biz burada “Erzincan çevre ilçelerden, çevre köylerden, çevre şehirlerden hasta alıyor.” diyorduk, şu anda, Sayın Gümüşhane Milletvekilinin burada övgülerle anlattığı, Aydın Doğan’ın hediye ettiği hastaneye Erzincan’dan hastalar gidiyor. Şu anda tersine döndü Sayın Bakanım. Gerçekten, Erzincan’dan hasta Kelkit’e gidip muayene oluyor. Tabii güzel, orası da gelişsin ama bizim Erzincan gibi bir yerde olacak şey değil bu. Bunun bir an önce önlemini almamız lazım ve -TOKİ biliyorsunuz istediği zaman iki ayda, üç ayda binaları bitiriyor- bizim acil tarafına bir an önce hastanenin yapılması gerekiyor. Bu konuda çalışmalar yapmamız lazım.

KEMALETTİN AYDIN (Gümüşhane) – Trabzon’dan da, Samsun’dan da geliyor.

MUHARREM IŞIK (Devamla) – Tabii tabii, ne güzel, işte, bak. Övünüyoruz, işte, biz de söylüyoruz zaten. Siz de övünmüştünüz ya burada. Hani hastaneyle övünmüştünüz. Orada bir tane vatandaş hastaneden içeri girememiş. Kelkitlileri biraz cahil yapmıştınız ya. O hastaneye, işte, Erzincan’dan hasta gidiyor şu anda. Neyse.

Sayın Bakanım, bu konuda bir an önce bir tedbir alınmasını istiyoruz, bunun alınması lazım.

Erzincan’da, ayrıca, en büyük sorunlardan bir tanesi -tamam, iyi bir istihdam alanı sağlıyor ama- ASSİSTT’te. Gerçekten oraya el atmanız lazım. Erzincan ASSİSTT’te şu anda çalışma şartları çok kötü. Çocukların, resmen, ruhsal durumları bozuluyor, kulaklarında… Bugün bir hastayla konuştum, duyma oranı yüzde 50 oranında azalmış. Çünkü günde on bir saat çalıştırıyorlar. On bir saat çalıştırıldıkları hâlde dinlenme alanları çok kısıtlı, sınırlı süresi. Ayrıca maaş konusunda -biliyorsunuzdur büyük ihtimalle bunu Sayın Bakanım- onda da düşme var, o da yeterince verilmiyor. Ayrıca, dediğim gibi, özellikle sendika kurma konusunda harekete geçtikleri için bayağı bir baskı yapılıyor. Bu konuda da, Sayın Bakanım, tedbir almanızı istiyorum.

Sayın Bakanım, sizle ilgisi yok ama bugün çok telefon geldiği için söyleyeceğim, sayın Erzurum milletvekillerime, hemşehrilerime söyleyeceğim: Erzurum’da, biliyorsunuz, oradaki eski otogar yeriyle bir de Köy Hizmetlerinin binaları özelleştirilmiş ve başka bir firmaya verilmiş. Özellikle vatandaş merak ediyor, diyorlar ki: “Buranın içinde 2 tane cami var. Bu camileri ne yapacaklar? Camiler yıkılacak mı, yıkılmayacak mı? Bunu kamuoyunda gündeme getirirseniz eğer, biz de bilgi alırsak çok memnun oluruz.” diyorlar.

Sayın Bakanım, son olarak da sizden özellikle hastane konusunda tekrar bir an önce bir direktif vermenizi ve oradaki… Çünkü hekimler şu anda gitmek için uğraşıyorlar.

Yasayla ilgili söyleyeceklerimizi zaten arkadaşlar söylüyorlar. Hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Işık.

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

Geçici madde 3’ü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Geçici madde 4 üzerinde üç önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 4' ncü maddesinin (1) nci fıkrada yer alan "beşinci" ibaresinin "onuncu", (2) nci fıkrada yer alan "beş" ibaresinin "on" olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz Lütfü Türkkan

Adana Adana Kocaeli

D. Ali Torlak Mehmet Şandır

İstanbul Mersin

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı'nın Geçici Madde 4'ün 2'nci fıkrasının madde metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Haluk Eyidoğan Ali Serindağ Turgay Develi

İstanbul Gaziantep Adana

Haydar Akar Mehmet Volkan Canalioğlu

Kocaeli Trabzon

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısının Geçici 4. maddesinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

İbrahim Binici Sebahat Tuncel Adil Kurt

Şanlıurfa İstanbul Hakkâri

İdris Baluken Ertuğrul Kürkcü Erol Dora

Bingöl Mersin Mardin

"TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin desteklenmesi

GEÇİCİ MADDE 4- (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en az on yıl TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin;

a) Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı,

b) İşletme bütçesinde yer alan finansman açıkları,

c) Fiili finansman açığı ile işletme bütçesinde öngörülen arasındaki fark, sermayesine mahsuben TCDD tarafından karşılanır.

(2) Kamu hizmeti yükümlülüğü, on yıl süreyle TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yerine getirilir."

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Konuşacak var mı Sayın Baluken?

İDRİS BALUKEN (Bingöl) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Bu madde TCDD'nin gelir/gider dengesi ve kâr amaçlı olarak değiştirilmek istenen statüsünün bir parçasıdır. Bu maddenin olduğu gibi kabul edilmesi hâlinde özelleştirmenin görünmeyen bir yüzü gerçekleştirilmiş olacaktır. Çünkü demiryolu işletmeciliği yapısı gereği büyük yatırımlar gerektiren bir işletmeciliktir. Dolayısıyla bu yatırımlar özel sektör tarafından yerine getirilebilecek yatırımlar değildir. Bu madde ile öngörülen finansman desteğinin 5 yılla sınırlandırılması yatırımları aksatıp, yarım kalmasına neden olabilir. Bu da trafik güvenliğini olumsuz olarak etkileyecektir. Dolayısıyla Geçici Madde 4'ün önerdiğimiz şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum 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 Geçici Madde 4'ün 2'nci 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 BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) - Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

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

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; biraz evvelki konuşmamda yine özelleştirmeyle ilgili özellikle lokalden, kentimden örnekler vereceğimi söylemiştim ama buradan da Ulaştırma Bakanının hakkını yememek lazım. Gayret ediyor, hızlı trenleri getirmeye çalışıyor. Biz buna karşı değiliz, Türkiye’nin her tarafının hızlı trenlerle donatılmasını biz de arzu ediyoruz ama biraz daha dikkat edin lütfen, geleceğimizi yabancılara mahkûm etmeyin ve bu kadar fazla borçlandırmayın bu ülkeyi, ana kaynaklarla yapmaya gayret gösterin.

İkinci bir konu: Maşukiye’deki taş ocağıyla ilgili vermiş olduğunuz sözün arkasında durdunuz ve o taş ocağı bugün kullanılmıyor. Bunun için size teşekkür etmek istiyorum. Tabii, bu taş ocağı yerinde durmuyor ama aslında iyi yaptınız, çünkü bir Ana Kent Belediye Başkanımız var, Büyükşehir Belediye Başkanımız, sizin milletvekili arkadaşınıza, bir kadın milletvekili arkadaşınıza Maşukiye taş ocağının kullanılmadığı için ne dedi biliyor musunuz Sayın Bakanım? Buradan ben bunu telaffuz etmek istemiyorum. Bu taş ocağını gerçekten kullandırtmadığınız için teşekkür ediyorum ve bu kadın milletvekili arkadaşımızı da o belediye başkanının itham ettiği, şekilde arzuladığı şekle dönüştürmediğiniz için teşekkür ediyorum.

Şimdi, istihdamdan bahsedeceğim dedim. Özelleştirmeyle birlikte Devlet Demiryollarında 45 bin olan istihdam bugün 30 bine düşmüş, yine getirdiğiniz teşviklerle daha da aşağı çekilecek. Şimdi, özelleştirme Türkiye’de istihdamı artırıyor mu? Hayır, artırmıyor, özelleştirme istihdamı artırmıyor. Ne yapıyor? Daha aza indirgiyor ve bugün bir köle, işçi ülkesi hâline dönüştürdü ülkeyi çünkü bugün 18 milyon ailenin yüzde 47’si asgari ücret veya bin TL’nin altında bir ücretle çalışıyor ülkede. Demek ki istihdam anlamında özelleştirmenin bu ülkeye çok fazla katkısı yok.

Peki, kaliteli hizmet dedik. Dedim ya iki tane örnek vereceğim, biri SEDAŞ, biri İZGAZ. Bu ikisi de özelleştirildi. Ne yapılması lazım? Bu iki kurum eksik hizmet yapıyorsa iktidar milletvekilleri ve muhalefet milletvekilleri bu eksikleri anlatmalı ve onları gidermek için çaba sarf etmeli. Ama iktidar milletvekili arkadaşlarım ne yapıyor? Burayı özelleştiren iki kurumun kentte avukatlığını yapıyor. Diyor ki: “Hayır efendim, bunlar iyi hizmet etmektedir.” Bakın, İZGAZ özelleştirildi. Türkiye’de üç tane dağıtım şirketi var doğal gazla ilgili, İZGAZ. Ne dedi geçen gün, Başbakan, Başkent Doğalgazla ilgili? “1,5 milyar doları gördü 1 milyar 162 milyon dolara bunu vermem.” dedi ama alıcı imam-hatipli ve arkadaşı çıkınca verdi. Şimdi, bunu Başkent Doğalgaz için söyledi. Peki, Kocaeli’deki doğal gaz şirketi nasıl özelleştirildi? Başkent Doğalgazın beşte 1’i kadar abonesi var. Ama Kocaeli bir sanayi bölgesi. Yıllık 200 milyon metreküp Başkent Doğalgazdan daha fazla doğal gaz harcanıyor Kocaeli’de, 200 milyon metreküp yılda Başkent Doğalgazdan ve bu İZGAZ Doğalgaz Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından 529 milyon dolara özelleştirildi arkadaşlar ve dedi ki Fransızlara verirken: “Kızımızı size veriyoruz.” Şimdi, o 529 milyon dolara özelleştirilen İZGAZ’a ne yapıyoruz? Yalvarıyoruz ki kasabalarımıza, köylerimize, kentin çeşitli noktalarına doğal gaz şebekelerini getirsin, insanlar doğal gazdan yararlansın diye. Demek ki kaliteli hizmeti de götürmüyor özelleştirmek.

Yine, SEDAŞ’ta da aynı şekilde. Burada örnekler veriliyor ama kayıp kaçak oranı artıyor ama bunun yanında da sayı yükseldikçe vatandaşın sırtına biniyorsunuz. Yani demek ki özelleştirme çözüm değil. Yani yıllardır yaptığınız özelleştirme ülkeyi borçlandırmak, ülkeyi özel sektöre talan ettirmek, yaşayan vatandaşları, insanları köle hâline getirmek demektir. Size soruyorum burada: 5.600 işçi çalıştıran çok ünlü bir otomobil fabrikasındaki ücretler bin TL. Yine, size soruyorum buradan “Bu doğru mudur?” diye. Kocaeli’nin merkezinde, İzmit’in merkezinde bütün AKP milletvekilleri sıraya geçip tesis kurdurmaya çalıştıkları Koreli şirketin vereceği para 774 lira, asgari ücret ve 150 kişi istihdam edecek. Kent merkezinde beş yıldızlı otel yapsanız bunu çözersiniz. Sayın Bakanım, kent merkezine bunları yaptıracağınıza size bir önerim var: Sapanca-Kartepe-Köseköy arasında Kartepe’ye ulaşımı kolaylaştıracak, Sapanca Gölü’ne ulaşımı kolaylaştıracak bir otoyol çıkışı yaparsanız bu yapacağınız endüstriyel yatırımlardan daha kaliteli olur diyorum. Bunu gerçekleştirmek, bunu yapmak lazım diyorum.

Yine, biraz evvel Bursa’dan örnekler verdiler. Kocaeli, bu ülkede 2’nci sırada vergi ödeyen, vergi tahsil edilen bir kent yani Türkiye'nin yükünü çekiyor Kocaeli. Peki, Kocaeli’de hafif raylı sistem var mı desem, Sayın Bakanım “Var.” diyebilir misiniz? Ankara’ya, İstanbul’a başkanlığa geçirdiğiniz beceriksiz belediye başkanlarınızın tamamlayamadığı metroları Bakanlığınıza geçirdiniz. Bunca ücret ödeyen, bunca vergi ödeyen Kocaeli’ye niye hafif raylı sistem düşünmüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Akar.

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

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 4’üncü maddesinin (1)’inci fıkrasında yer alan “beşinci” ibaresinin “onuncu”, (2)’nci fıkrasında yer alan “beş” ibaresinin “on” olarak değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

OKTAY VURAL (İzmir) – Gerekçe…

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Yeniden yapılandırma hedeflerine uygun olarak beş yıllık sürelerin yetersiz olacağı kanaatiyle teklif edilmiştir.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Geçici madde 4’ü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Geçici madde 5’in üzerinde iki önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 5’inci maddesinin (1)’nci fıkrasında yer alan “bir ay içinde” ibaresinin “üç ay içinde” olarak değiştirilmesini, “a”, “b”, ve “c” bentlerinin madde metninden çıkarılmasını, (1)’inci fıkranın sonuna aşağıdaki ibarenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Lütfü Türkkan Mehmet Şandır

Kocaeli Mersin

Geçici Madde 5 – (1)

… yaş haddinden emekliliği doldurmayanlar için yüzde 40,

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın Geçici Madde 5’in Kanun Tasarısı metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haluk Eyidoğan Haydar Akar

Trabzon İstanbul Kocaeli

Ali Serindağ Turgay Develi Musa Çam

Gaziantep Adana İzmir

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Çam, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, Türkiye Büyük Millet Meclisinin saygıdeğer üyeleri; 441 sıra sayılı Kanun Tasarısı’nın 10’uncu maddesinin 5’inci geçici maddesi üzerinde söz almış bulunuyorum. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Yüz elli altı yıllık şerefli geçmişi olan Demiryollarımızın kaderini ve geleceğini tayin edecek olan bir yasal düzenlemeyi görüşüyoruz. Ulaşım, ekonominin, üretimin ve ülke kalkınmasının motor gücüdür. Bu nedenle, yüz elli altı yıllık tarihî geçmişi, tecrübe ve birikimi, kültürel altyapısının yüklendiği misyon ve vizyonu üzerinde yapılacak her türlü değişikliğin aslında özelleştirme olduğunu bilmekteyiz.

Bu düzenlemeyle, küresel sermayenin öngördüğü neoliberal politikalar gereğince demir yollarındaki devlet tekelinin kaldırılması öngörülmektedir. TCDD’nin hizmet bütünlüğü içinde yer alan liman işletmeciliğiyle, banliyö hizmetleriyle ilgili başlatılan özelleştirme sürecinin yapılan düzenlemeyle hız kazanacağı, 2012 yılı sonu itibarıyla yük taşımacılığı oranı yüzde 4,5 olan TCDD’de bugün yüzde 35’inin özel şahıs vagonlarıyla yapıldığı düşünüldüğünde TCDD’nin nasıl bir kuşatma altında olduğu ortadadır.

Bu düzenlemeyle, TCDD çok uluslu şirketlerin eline geçecek ve yüksek fiyatlarla yapılacak taşımacılıkta, hem millî ekonomimize darbe vurulacak hem de demir yolu hizmetinden yararlanan halkımız cezalandırılacaktır.

Dünyada örneğine rastlamadığımız bir biçimde özel sektörün altyapı ve tren işletmecisi olarak rol alması öngörülüyor. İngiltere, yıllar önce başlattığı benzeri uygulamayı kaldırmak için altyapıyı yeniden devlet tekeline sokmaya çalışmaktadır.

140 KİT kuruluşundan sonra Demiryolları ve PTT gibi millî, stratejik, köklü devlet kuruluşlarının özelleşmesi sermayenin kamuda ucuz iş gücü yaratılması arzusundan ve özel sektör eliyle tekel oluşturma arzusundan kaynaklanmaktadır. Bu uygulamalar, çalışanları sınıflara ayırarak kölelik düzenini yeniden hortlatmanın planıdır. Bu tasarıyla, uzmanlaşmış personelin emekli olmaları için getirilen teşvikler, bir ölçüde tecrübeli ve uzmanlaşmış demir yolcuların önemli bir kısmını tasfiye etmektir.

Tasarıda yer alan “yaptırır ve işletir” ifadeleri de gizli niyetleri ortaya çıkaran ifadelerdir. Taşeronlaşmanın daha yaygın hâlâ getirilmesini amaçlamaktadır. Yüzde 80’i tek hat olan TCDD’nin altyapısı üzerine farklı işletmelerin faaliyet göstermesi demek istenmeyen nahoş olaylarla birlikte tren kazanlarının artmasına, demir yolu güvenliğinin riskli hâle getirilmesi anlamını taşımaktadır. Sosyal devlet anlayışından hızla uzaklaşan iktidar, kamuda çalışanların aldığı üç kuruşa göz dikmiş gözükmektedir. Düşük ücretli ve güvencesiz iş gücü elde edilmeye çalışılmaktadır. Oysa bir zamanlar yaklaşık 80 bin işçi ve memur ile hizmet veren TCDD, geliri giderini karşılama oranı yüzde 2’ler seviyesinde iken, bugün toplam 32 bin çalışanıyla elde edilen sonuç geliri giderinin yüzde 26’sını karşılayabilmektedir. Bu sonuç çalışanlardan kaynaklı bir durum değildir, onların günahı değildir.

Bu kanun tasarısı TCDD’nin, kamu iktisadi kuruluşu (KİK) statüsünü, iktisadi devlet teşekkülü olarak değiştirmektedir. Ticari şartlara göre yapılandırmayı öngörmektedir. İktisadi devlet teşekkülüne dönüştürmenin ardından. Daha önce KİK olan kurumlarda çalışanlar, TCDD çalışanı da bundan sonra esnek çalışmak biçiminde kalacaktır.

Ekonomimizin motor gücü olan, ülke ulaşımına şimdilik katkı sağlayan iktisadi kalelerin göz göre göre birer birer elden çıkarılması yalnız bizleri değil ülkemizin geleceğini risk eden planlardır.

Sayın Bakan, 24 Martta İzmir’de Atatürk Stadı’nın bahçesinde, Bordo Yeşil Restoran’da Konak ilçemizin 113 muhtarından 40’ıyla toplantı yaptınız. Muhtarların sorunlarını ve dertlerini dinlediniz. Dinledikten sonra da şunu söylediniz: “Bu sorunları konuşuyor olmaktan ve böyle bir şehrin milletvekili olmaktan hicap duyuyorum.” dediniz. Hicap duymanıza gerek yok Sayın Bakan. Siz İzmirli değilsiniz, dışarıdan geldiniz ve çakma İzmirlisiniz. Ayrıca İzmirli olmaktan da hicap duymanız gerekmiyor. Şimdi, sizi İzmir’e getirsek, AKP İl Başkanlığının önüne bıraksak, Valiliğin önüne bıraksak, Cumhuriyet Mahallesi’ne bıraksak arabanın anahtarını versek Manavkuyu’ya git, Naldöken’e git, Cumhuriyet Mahallesi’ne git, Mimar Sinan Mahallesi’ne git, Kahramanlar’a git desek, bulamazsınız orayı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kaybolur, kaybolur.

ÖZGÜR ÖZEL (Manisa) – Postaneye gidip mektup atamaz, mektup.

MUSA ÇAM (Devamla) – Siz burada Meclis taksiye binip buradan Ulus’a gidebilirsiniz ama İzmir’in sokaklarını bilemezsiniz. İzmirli olmaktan, İzmir’in milletvekili olmaktan hicap duymanız gerekmiyor. Bunu size yakıştırmadığımı söylemek istiyorum ve bu özelleştirmeye karşı Demiryolu işçisi şunları yürüyerek söyledi:

“Çal, çal, çal

AKP, yasanı al başına çal.

Çal, çal, çal

AKP, yasanı al başına çal.” diye sokaklarda yürüdü ve bu sloganları söyledi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSA ÇAM (Devamla) – Bunu buradan söylemek de benim görevimdir diyor, hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Çam.

Buyurunuz Sayın Bakan.

IX.- SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

1.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın, İzmir Milletvekili Musa Çam’ın görüşülen kanun tasarısının geçici 5’inci maddesiyle ilgili önerge üzerinde yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın konuşmacı konuşması esnasında şahsıma yönelik bazı değerlendirmeler yaptı. Doğrusu bana “Çakma İzmirli” diyenin gerçekten İzmirli olmadığını da Genel Kurulla paylaşmak isterim. Kendisi Erzincanlıdır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUSA ÇAM (İzmir) – Ben doğma büyüme İzmirliyim, doğma büyüme.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bana kendisinin Erzincanlı olduğunu söyler sürekli ama ister Erzincanlı olalım…

MUSA ÇAM (İzmir) – Çıkartayım, kimlik cebimde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani sen şimdi Erzincanlılığı kabul etmiyor musun Sayın Milletvekili? Eğer öyleyse bunu söyle.

Şimdi, hiçbirimiz bulunduğumuz illerde baki değiliz, orada doğmamış olabiliriz ama o ilin milletvekiliyiz, o ilin sorunlarıyla ilgilenmemiz en temel görevimizdir, seçmenlere karşı sorumluluğumuzdur. Ben İzmir Milletvekiliyim, İzmir’de Naldöken’e de giderim, Manavkuyu’ya da giderim ama sayın milletvekili Naldöken’e giderken nal toplar benim arkamdan, onu söyleyeyim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yıldırım.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan…

BAŞKAN – Buyurunuz Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – İzmirli olmadığımla ilgili sataşma yaptı.

BAŞKAN – Lütfen sataşmalara mahal vermeyiniz.

Buyurunuz.

2.- İzmir Milletvekili Musa Çam’ın, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın sataşma nedeniyle yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

MUSA ÇAM (İzmir) – 81 il bizim ilimiz, hepimizin ili ama Sayın Bakan hicap duyuyor, İzmirli olmaktan hicap duyuyor ve bana da diyor ki: “İzmirli değil.” Nüfus cüzdanımız burada, doğma, büyüme İzmirliyim ama kökenim, babam Erzincan’dan, annem Gümüşhane’nin Kelkit ilçesinin bir köyünden gelmiş. Dolayısıyla ben İzmirliyim, anne tarafım Gümüşhane Kelkitli, babam Erzincanlı, bunlarla da gurur duyuyorum ama ben doğma büyüme İzmirliyim ama İzmir Milletvekiliyim. Sayın Bakan, İzmirli olmaktan hicap duyuyor, İzmir Milletvekili olmaktan hicap duyduğunu söylüyor. İzmir Milletvekili olmaktan hicap duymanız gerekmiyor Sayın Bakan. İzmir, sizi milletvekili yaptı ve bakan yaptı. Bundan dolayı da son derecede memnun ve mutlu olmanız gerekiyor. Ben, İzmir’in 30 ilçesinin bütün köylerine tek tek giderim ama sizi, inanın ki, Konak Meydanı’na bırakalım, arabayı verelim -burada taksicilik yapmak, Meclis taksisine binip kullanmak yetmez- getirelim sizi Konak Meydanı’na, Cumhuriyet Meydanı’na bırakalım, sizi temin ederim ki İzmir’in sokaklarını, mahallelerini bulamazsınız, bulamazsınız, bulamazsınız.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Çam.

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

BAŞKAN – Buyurunuz.

V.- AÇIKLAMALAR (Devam)

16.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın, İzmir’de bir toplantıda kullanmış olduğu bazı ifadelere ilişkin açıklaması

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu anlamsız tartışmayı sürdürecek değilim yalnız bir yanlışı düzeltmek istiyorum. Ben o konuşmamda “İzmir Milletvekili olmaktan hicap duyuyorum” derken İzmir’in yerel yönetimlerde yıllardan beri ne kadar ihmal edildiğini, ne kadar sorunlarının arttığını ifade etmek istedim.

MUSA ÇAM (İzmir) – Keşif artışını sekiz ayda imzalamadınız, keşif artışını. Sekiz ayda, sekiz ayda.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bunu İzmirlilerle paylaşmak istedim. Bundan başka bir amacım yoktu.

Bu vesileyle bunu açıklama fırsatı verdiğiniz için teşekkür ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yıldırım.

VIII.- 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 – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısının Geçici 5’inci maddesinin (1) nci fıkrasında yer alan “bir ay içinde” ibaresinin “üç ay içinde” olarak değiştirilmesini, “a”, “b”, ve “c” bentlerinin madde metninden çıkarılmasını, (1) inci fıkranın sonuna aşağıdaki ibarenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Geçici Madde 5 – (1)

“… yaş haddinden emekliliği doldurmayanlar için yüzde 40,”

D. Ali Torlak (İstanbul) ve arkadaşları

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

OKTAY VURAL (İzmir) – Gerekçe.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Öneri ile emeklilik dilekçesinde üç aylık sürenin lojmanlarda kalan personellerin çocuklarının eğitiminin haziran ayında yaz tatiline çıkacağı düşüncesiyle öncesinde olabilecek mağduriyetlerin önlenmesi amaçlanmıştır.

Emekliliği teşvik oranlarında yapılan değişiklik teklifimiz ile, emeklilik sürelerinin birbirine çok yakın olan çalışanlar arasında yaratacağı adaletsizliğin düzeltilmesi ve teşviklerin Anayasa’nın 10. Maddesinde yer alan eşitlik ilkesine uygun olması amaçlanmıştır.

BAŞKAN – Gerekçesini okuttuğum önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Geçici madde 5’i oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Şimdi, sayın milletvekilleri, yeni geçici bir madde ihdasına dair bir önerge vardır. Önergeyi okutacağım, Komisyona soracağım. Komisyon eğer önergeye salt çoğunlukla yani 14 üyesi ile katılırsa önerge üzerinde yeni madde olarak görüşme açacağım. Komisyon salt çoğunlukla katılmaz ise işlemden kaldıracağım.

Şimdi, önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısına aşağıdaki Geçici 6’ncı maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Geçici Madde 6 – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında 4857 sayılı Kanun gereğince aynı unvanda ve görevlerde bulunan ve farklı statüde istihdam edilen personelin, bir kereye mahsus olmak üzere 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin II Sayılı Cetvelde yer alan pozisyonlara atanır. Atama usul ve esasları Maliye Bakanlığının görüşü alınarak TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir.

Ali Halaman Seyfettin Yılmaz D. Ali Torlak

Adana Adana İstanbul

Lütfü Türkkan Mehmet Şandır

Kocaeli Mersin

BAŞKAN – Komisyon önergeye salt çoğunluğuyla katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT(Diyarbakır) – Ben Komisyon üyelerini bu sıralara davet ediyorum...

Sayın Başkan, salt çoğunluğumuz yoktur, katılamıyoruz.

BAŞKAN – Komisyon önergeye salt çoğunlukla katılamamış olduğu için önergeyi işlemden kaldırıyorum.

Diğer önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

441 Sıra Sayılı Kanun Tasarısına aşağıdaki maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

“Geçici madde 6- (1) Gerek TCDD, gerekse de TCDD Taşımacılık A.Ş. kurumsal olarak faaliyete geçtikten sonra kalan ve aktarılan personel isteği dışında tayin edilemez, emekli olmaya zorlanamaz, başka bir kurumda çalıştırılamaz, statüsü değiştirilemez, görevde yükselmesinin önüne bir engel konulamaz. Çalışmasının karşılığı aldığı ücret ve maaş hiçbir şekilde dondurulamaz. Bu tür değişiklikler için oluşturulan kurullarda sendika temsilcisi de yer alır.

(2) Gerek TCDD, gerekse de TCDD Taşımacılık A.Ş. mevcut organizasyon yapısıyla ve mevcut personelle sürdürülen hizmetleri taşeron şirketler ya da hizmet alımı suretiyle yerine getiremez.”

Aysel Tuğluk Sabahat Tuncel Ertuğrul Kürkcü

Van İstanbul Mersin

Adil Kurt İdris Baluken Erol Dora

Hakkâri Bingöl Mardin

BAŞKAN – Komisyon önergeye salt çoğunlukla katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT(Diyarbakır) – Salt çoğunluğumuz yoktur Sayın Başkan, katılamıyoruz.

BAŞKAN – Komisyon önergeye salt çoğunlukla katılmamış olduğundan önergeyi işlemden kaldırıyorum.

Madde 11 üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 11’inci Maddesinin 1’inci fıkrasındaki “Bu Kanun yayımı” ifadesinin “Bu Kanunun Resmi Gazetede yayımı” ifadesiyle değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar Turgay Develi

Trabzon Kocaeli Adana

Haluk Eyidoğan Ali Serindağ Aytuğ Atıcı

İstanbul Gaziantep Mersin

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT(Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Atıcı, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

AYTUĞ ATICI (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, 441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 11’inci maddesi üzerine verdiğimiz önerge için söz almış bulunuyorum. Özelleştirme yolu ile memleketin değerlerini peşkeş çekmeyen ve yine bu yolla alın terinin sömürülmesine karşı olan bütün milletvekillerini saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, bu önergemiz, bu madde ne diyor? Diyor ki: “Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.” Peki, ben size soruyorum: AKP zihniyeti bu kanun bu tarihte yürürlüğe girsin, girmesin kaç yıldır iktidarda? Tam on bir yıldır. Şimdi, siz, bu kanun, yayımında yürürlüğe girse ne yapacaksınız, girmese ne yapacaksınız? Fark eden bir şey olmayacak. Bu zihniyet iktidarda olduğu müddetçe memleketimizin değerleri bir bir satılacak.

Bir AKP klasiğiyle karşı karşıyayız değerli arkadaşlarım. Nedir bu AKP klasiği? AKP klasiği şudur: Değerlerimizi allayıp pullayıp, müşteri yaratıp sonra da özelleştirme yolu ile satmak. AKP bu konuyu bilir mi? Çok iyi bilir. Bu konuda oldukça mahirdir, âdeta üzerine yoktur. Bu konuda tecrübesi var mıdır? Çok, saymakla bitmez. En yakın tarihte yine ellerinizi kaldırarak onayladığınız, hastanelerle ilgili, kamu-özel ortaklığıyla ilgili özelleştirmeyi hatırlarsanız, orayı kopyalayın, yapıştırın aynı şekilde bu kanunda da geçerli olacağını garanti ederim. Ne diyordunuz orada? “Hastaneleri birileri yapacak, biz kiracı olacağız.” diyordunuz ve “Büyük paralar harcayarak hastalarımıza -tırnak içerisinde- hizmet vereceğiz.” diyordunuz. Burada da yine, bir süre sonra karşımıza demir yollarının, şuradan şuraya kadar bir başkası tarafından yapılması ve karşılığında da hazır müşteriden alınacak para ile karşımıza geleceksiniz.

Bakın, AKP klasiği zaman zaman şekil de değiştiriyor. Yani AKP klasiği sadece devletin malını allayıp pullayıp satmakla kalmıyor, ayrıca özel zincirler oluşturup -ki buna bir özel hastane zincirini de dâhil edebilirsiniz- bunları allayıp pullayıp, devlet aracılığıyla palazlandırıp, devlet aracılığıyla müşteri hazırlayıp ondan sonra da satışa çıkmasına izin veriyor, neden oluyor. Bunun en yakın örneğini bugünlerde satılan bir özel hastaneler zincirinde bulabilirsiniz.

Değerli arkadaşlarım, demir yollarında halkımızın alın teri vardır. Sizler yarın bu kürsüye gelip “Kırk dokuz yıllığına demir yollarını falanca yurt dışı şirkete verdik.” dediğinizde, tabii ki yine elleriniz inecek kalkacak. Sayın Bakan, ben merak ediyorum: Niye işletemiyorsunuz bu demir yollarını? Hani siz güçlü bir Hükûmettiniz! Hani siz 16’ncı büyük ekonomiydiniz! Hani siz Orta Doğu’ya, dünyaya, Amerika’ya meydan okuyordunuz! Yani bir demir yollarını işletemeyecek kadar aciz içerisinde misiniz gerçekten merak ediyorum. Yoksa bu işi beceremiyor musunuz? Beceremiyorsanız çıkın oradan, yerinize birisi gelir, gayet iyi bir şekilde, alın teriyle becerir.

Sizin niyetiniz başka. Bakın, Ulaştırma Bakanlığımız batan metroları anında üzerine devralmakta mahir. İstanbul metrosu batar, Ulaştırma Bakanlığı devralır; Ankara metrosu batar, Ulaştırma Bakanlığı devralır ama kâr etmesi düşünülen, hızlı treni başlattığımız projeleri de alır başkalarına satar. Eğer “Satamaz.” diyorsanız bu kanunu ortadan kaldırırsınız değerli arkadaşlarım.

Sayın Bakan, siz yine burada, bu kürsüde konuşurken ben size oturduğum yerden 3 yerleşke ismi söylemiştim, burada siz gerçekten bağırıp çağırmıştınız ve sesiniz kısılmıştı, hatırlar mısınız? Palu, Genç, Muş. Bu 3 yerleşke size ne hatırlatıyor Sayın Bakan? “Palu-Genç-Muş demir yolu yolsuzluğu” demiştim, sesiniz kısılana kadar bağırmıştınız. Ben sözümün eri oldum, size bir soru önergesi gönderdim. Burada oturduğum yerden sataşmak yerine size bir soru önergesi gönderdim ve orada dedim ki, bir tanesini okuyorum sadece: “Palu-Genç-Muş demir yolunun yer değiştirme işleminin HES’leri yapacak olan firma tarafından yapılması gerekirken neden devlete yüklediniz?” dedim, cevap vermediniz. Bunun hesabını soracağım Sayın Bakan sizden.

Saygılarımla. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Atıcı.

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

Madde 11’i oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Madde 11 kabul edilmiştir.

Madde 12 üzerinde bir önerge vardır, okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın 12’nci maddesinin (1)’inci fıkrasındaki “Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür” ifadesinin “Bu Kanun hükümleri Bakanlar Kurulunca yürütülür” ifadesiyle değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Mehmet Volkan Canalioğlu Haydar Akar Turgay Develi

Trabzon Kocaeli Adana

Ali Serindağ Haluk Eyidoğan

Gaziantep İstanbul

BAŞKAN – Komisyon önergeye katılıyor mu?

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONU BAŞKAN VEKİLİ OYA ERONAT (Diyarbakır) – Katılamıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Hükûmet?

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

BAŞKAN – Sayın Eyidoğan, buyurunuz. (CHP sıralarından alkışlar)

HALUK EYİDOĞAN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Başbakanın bir projesi vardı, çılgın projelerden bir tanesi, İstanbul’un Avrupa Yarımadası’nda kanal projesi. Tabii bazı yönleriyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığını ilgilendiriyor ama diğer bazı yönleri de Ulaştırma Bakanlığını ilgilendiriyor. Dolayısıyla, Demiryolları Kanunu vesilesiyle Ulaştırma Bakanımız buradayken, sayın milletvekilleri de buradayken, bu kanal projesiyle ilgili daha önce verdiğimiz bir soru önergesine alamadığımız cevaplar nedeniyle, bu soru önergesinden bazı sorularımı okuyacağım huzurunuzda.

Bu çılgın proje ya da doğru tabiriyle mecnun proje için şu soruları sorduk: Söz konusu proje, deniz bilimini, çevre bilimini, yer bilimini ve şehir plancılığı bilimini ilgilendiren çok yönlü bir boyuta sahiptir. Kanalın yer seçimi hangi bilimsel karar ve ölçütlere göre yapılmıştır?

Başta İstanbul olmak üzere, bölgede önemli ekonomik ve çevresel etkiler yaratacak bu proje için üniversitelerimizin, meslek odalarımızın ve sivil toplum örgütlerimizin görüşleri alınmış mıdır? Kanalın 25 metre derinlikte ve 150 metre genişlikte olacağı beyan edilmiştir. Projeyle ilgili bir ÇED raporu veya ön etüt raporu var mıdır?

Karadeniz’den giren ortalama binde 17,9 tuzluluktaki su ile Marmara’nın binde 24,9 tuzundaki suyunun buluşması sonucunda, hem yükseklik farkı ve hem de tuzluluk farkından dolayı ne tür hidrolojik ve çevresel dengesizlikler oluşacaktır?

Bu projenin, Karadeniz ve Marmara Denizi’ndeki balık üreme sahalarını ve dolayısıyla balıkçılık sektörünü nasıl etkileyeceği araştırılmış mıdır? Kanalın her iki yanındaki yüzeylerden sızacak deniz suyunun, bölgede baraj ve gölleri besleyen ve tarım, orman ve İstanbul içme suyu açısından hayati olan su havzalarındaki tatlı su akiferlerine olacak etkisi hesaplanmış mıdır?

Bu kanalın, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Karadeniz ve Çanakkale Boğazı’nın yüz binlerce yıldır kurulu bulunan çevresel ve hidrolojik dengelerini etkileme özellikleri hakkında bir araştırma yapılmış mıdır?

Bu projenin, ekonomi, ulaştırma ve çevre etkileri açısından uluslararası önemi vardır. Karadeniz ve Ege’de kıyıları olan ülke kıyılarını etkilemesi açısından, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan hükûmetleriyle görüşmeler yapılmış mıdır? Yapılmışsa görüşleri nelerdir?

Proje gerçekleştiğinde söz konusu kanalın iki yanında yerleşecek bina yoğunluğu ve nüfus hakkında bir tahmin var mıdır, varsa sayısı nedir? Milyonlarca kişinin yerleşmesi planlanan bu alanda oluşacak kirli su atıkları nereye deşarj edilecektir, boşaltılacaktır? Bu atık projesinin çevresel etkileri ve maliyeti belirlenmiş midir?

Bu projenin, 13/8/2012 tarih ve 3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı’yla İstanbul’un Avrupa yakasında Küçükçekmece Gölü ile Terkos Gölü, Karadeniz kıyısı arasında kalan, toplamda -üçüncü havaalanı dâhil- 38.400 hektarlık yeni yerleşim alanı projesiyle ilişkisi var mıdır?

Sayın Bakan, tabii, bir kısmı Çevre ve Şehircilik Bakanlığını ilgilendiren bu sorulara oradan cevap gelmedi. Muhtemelen siz bu soruların bir kısmına, konumunuz itibarıyla, Ulaştırma Bakanı olarak ilgili olabilirsiniz ve bunların da bir kısmının cevabını burada belki sizden alabiliriz.

Bu proje, gerçekten İstanbul’un kuzeyindeki ve güneyindeki denizleri, İstanbul’un ekolojisini -çok yönlü- ve denizlerin hidrolojisini ve canlı varlık özelliklerini önemli derecede etkileyecektir. Bununla ilgili, üniversitelerimizde konuyla ilgili uzmanlarımız, hocalarımız oldukça endişelidir. Bunların görüşlerini aldığınızı duymadık.

Saygılarımı sunuyorum, teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Eyidoğan.

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

12’nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, ikinci bölümde yer alan maddelerin oylamaları tamamlanmıştır.

Oylamaya geçmeden önce oyunun rengini belirtmek üzere bir lehte, bir aleyhte söz vereceğim.

Lehte, Kocaeli Milletvekili İlyas Şeker.

Buyurunuz Sayın Şeker. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

İLYAS ŞEKER (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi öncelikle saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

441 sıra sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı’nın lehinde söz almış bulunmaktayım.

Öncelikle, kanuna geçmeden önce CHP Milletvekilimiz Haydar Akar Bey’e çok çok teşekkür ediyorum çünkü bize bazı konularda açıklama yapma fırsatı verdiğinden dolayı; İZGAZ’ın özelleştirilmesi konusunda birkaç bilgiyi paylaştı, ben de sizlerle bu bilgileri paylaşayım arkadaşlar.

Gerçekten şu anda biz AK PARTİ iktidarı olarak, hem belediye hem Hükûmet olarak geçmişle çok uğraşmıyoruz; gelecekle ilgili, 2023’le ilgili neler yapılacak, hangi projeler yapılacak, onunla uğraşıyoruz. Geçmişle ilgili de bu tür sorular gelince, geçmişte yapılan yanlışları da aktarmak zorundayız.

Arkadaşlar, 2004 yılında Kocaeli Büyükşehir Belediyesi olarak yönetimi devraldık. Yönetimi devraldığımızda İZGAZ’ın abone sayısı 80 bindi. Biz özelleştirmeye geçtiğimiz zaman abone sayısı 215 bine çıktı; yüzde 170 oranında bir artış var. Yine, devraldığımızda çelik boru hattı 600 kilometre idi, biz özelleştirdiğimizde 3 bin kilometreye çıkardık; yüzde 400 artış sağlandı. Abone sayısı 70 bindi, 190 bine çıkardık; yüzde 171 oranında bir artış sağlandı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İki sefer abone…

İLYAS ŞEKER (Devamla) - Tüketilen gaz miktarı 50 milyon metreküptü, biz özelleştirmeye girdiğimiz zaman 1 milyar 800 milyon metreküpe çıkardık ve artış oranı yüzde 36 bin oldu.

Tabii, bunlarla birlikte, CHP döneminde bunun özelleştirilmesi için müracaatlar yapıldı, 20/06/2002 tarihinde özelleştirmeye çıkarıldı, gelen bir teklif vardı, on yıl süreyle, on yıl içinde ödeyeceğini söylüyor ve teklif ettiği rakam 135 milyon dolardı. O anda İZGAZ’ın borcu ise 180 milyon dolar, artı, BOTAŞ’ın borcuydu. Yani, 135 milyon dolara özelleştirseydi üzerine de para koyacaktı belediye diğer borçlarını ödemek için. O yukarıda belirttiğim çalışmalar yapıldıktan sonra ne oldu? Kocaeli Büyükşehir… Ayrıca bu ikincide rakam düşük olduğu için özelleştirme yapmadılar, iptal ettiler, 15/3/2003 tarihinde tekrar özelleştirmeye çıkardılar. Bu tarihte de, maalesef, hiç kimse teklif vermedi İZGAZ’a.

Büyükşehir Belediyesi olarak, biz AK PARTİ iktidarı olarak bu hizmetleri yaptıktan sonra özelleştirmeye çıkardık arkadaşlar. Yüzde 90’ını özelleştirdik. Daha önceden yüzde 100’ü özelleştirilmişti. Yüzde 90’ını kaç paraya özelleştirdik biliyor musunuz arkadaşlar? 549 milyon dolara özelleştirdik ve İZGAZ’ın borcu, o ana kadar birikmiş olan, eski yönetimden gelen 317 milyon dolar borcu vardı, borcu ödediğimiz gibi, Büyükşehir Belediyesinin kasasına da 232 milyon dolar girdi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Başkent Doğalgazdan ne kadar fazla doğal gaz tüketiyor İZGAZ?

İLYAS ŞEKER (Devamla) - Yani buradan şunu söylüyorum: CHP döneminde özelleştirilirken 180 milyon dolar teklif edilmişti, bununla borçları bile ödeyemiyordu, üzerine 100 milyon daha koyması gerekiyordu; bizim dönemimizde, bu tam, borçları ödendikten sonra da 317 milyon dolar da kasaya para girdi.

Tabii, arkadaşlar, bunu belirttikten sonra özellikle bu demir yoluyla ilgili birkaç konuyu da paylaşmak istiyorum. Maalesef, yıllardan beri demir yoluna bir yatırım yapılmadığı için özellikle sanayi Marmara Bölgesi’ne yığılmış durumda. Bütün sanayinin yüzde 70’i Marmara Bölgesi’nde, nüfusun da büyük bir çoğunluğu Marmara Bölgesi’nde. Bunun gerekçesi de, tabii, üretilen malın nakliyesinde ciddi bir maliyet oluşturuyor kara yolu, bunun maliyetini düşürmek için denizden istifade etmek amacıyla yapılmış. Demir yollarıyla da güçlendirilmeyince bütün sanayi Marmara Bölgesi’nde toplanmış.

Biliyorsunuz, Marmara Bölgesi birinci derecede deprem bölgesi, çok riskli bir bölge ve maalesef geçmişte yapılan hatalı planlama vardı, bundan dolayı da yoğun bir göç alıyordu. İşte, bu demir yollarının güçlendirilmesiyle birlikte, hem özel sektör hem devletin güçlendirilmesiyle birlikte sanayi artık Anadolu’ya doğru kayacaktır ve bölgedeki batıya olan göç de bu vesileyle düşmüş olacak. Ayrıca bölgeler arasındaki gelişmişlik dengesizliği de bu vesileyle ortadan kaldırılacaktır.

Bunun için, ben, bu yasaya emeği geçen başta Bakanımız olmak üzere tüm arkadaşlarımıza gerçekten çok teşekkür ediyorum.

Bu yasayı kabul eden çok değerli siz saygıdeğer milletvekili arkadaşlarıma da teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Şeker.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan…

BAŞKAN – Buyurunuz Sayın Akar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Hatip benim söylediğim rakamların doğru olmadığını, düzelttiğini söyledi. Verdiği rakamlar yanlış rakamlar, onları düzeltmek için açıklama yapmak istiyorum müsaade ederseniz.

BAŞKAN – Buyurun, düzeltiniz lütfen. (CHP sıralarından alkışlar)

İLYAS ŞEKER (Kocaeli) – Nesini düzeltecek?

IX.- SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR (Devam)

3.- Kocaeli Milletvekili Haydar Akar’ın, Kocaeli Milletvekili İlyas Şeker’in görüşülen kanun tasarısının oylamasından önce oyunun rengini belirtmek üzere yaptığı konuşma sırasında şahsına sataşması nedeniyle konuşması

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmacı arkadaşıma teşekkür ediyorum.

Aslında verdiği rakamların tümü doğru, ben bu konuda bir şey söylemedim.

İLYAS ŞEKER (Kocaeli) – Neyi düzelteceksin?

HAYDAR AKAR (Devamla) – Rakamların tümü doğru, yalnız eksik söylediği bir şey var; evet, CHP döneminde de özelleştirilmeye çalışılmıştır ama özelleşmemiştir, bu da doğru. Biz bir suç işlemedik, hata yapmadık yani özelleştirmeyle ilgili kamunun malını bir peşkeş falan çekmedik kimseye. Benim söylediğim başka bir şey.

İLYAS ŞEKER (Kocaeli) – Teklif bile gelmedi, teklif!

HAYDAR AKAR (Devamla) – Başkent Doğalgaz 1 milyar 162 milyon dolara satıldı. Başbakan dedi ki: “Daha önce 1,5 milyar doları gördü bu Başkent Doğalgaz, vermem.” ama imam-hatipten arkadaşı çıkınca bunun altına imza attı. Ama bir şeyi eksik söyledin sen burada: İZGAZ’ın Başkent Doğalgazdan yılda 200 milyon metreküp daha fazla doğal gaz tükettiğini söylemedin. Eğer bunu söyleseydin… İZGAZ’ın Başkent Doğalgazdan 3 kat daha büyük olduğunu, 4 kat daha büyük olduğunu, abone olarak beşte 1’idir ama tüketim olarak daha fazla olduğunu, maddi değerinin sanayi bölgesi olması anlamında 4 milyar dolar, 3 milyar dolar olduğunu söylemedin, Başkent Doğalgazdan daha pahalı olduğunu söylemedin. Bunları söyleyeceksin.

Yine, hızlı tren yapmakla, sevgili kardeşim, Anadolu’ya sanayi falan gitmez. Eğer sanayi gitseydi ve hızlı tren yaparak gitseydi senin kentindeki organize sanayi bölgelerine tren giderdi. Senin kentinde 13 tane organize sanayi bölgesinin hiçbirine tren gitmiyor, gitme şansı da yok. Hatta gitmediği gibi, Devlet Demiryolları, lojistik köyleri hiç konuşmadık ama kent merkezine, Köseköy’ün merkezine kuruyor. Bugün Kocaeli’ne 2 bin tır giriyor. O lojistik merkezinden sonra, bugün Kocaeli’ne 10 bin tır girecek, sadece tırların, konteynerlerin yarıştığı bir alan hâline dönüşecek. Eğer o kentte gerçekten kaliteli yaşam istiyorsan, depremden zarar gören o kentin ayağa kalkmasını, kaliteli bir hâle gelmesini istiyorsan bugün “Sanayiye -Kocaeli’de- hayır.” demelisin ve insanın insanca yaşayabileceği bir kente dönüşmesi için emek sarf etmelisin.

Bunu söylüyor, teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Akar.

VIII.- 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 – Oyunun rengini belirtmek üzere, aleyhte, Malatya Milletvekili Veli Ağbaba.

Buyurunuz Sayın Ağbaba. (CHP sıralarından alkışlar)

VELİ AĞBABA (Malatya) – Teşekkür ederim.

Öncelikle, geçtiğimiz hafta hayatını kaybeden, bizim uzunca yıllar Samsun milletvekilliğimizi yapan Sayın İlyas Kılıç’ı burada rahmetle anıyor, torunu Çağatay Kılıç’a da baş sağlığı dileklerimi iletiyorum grubumuz adına.

Değerli arkadaşlar, biz bu kanuna baştan sona karşıyız. Komisyondaki arkadaşlarımız, bu konunun uzmanı arkadaşlarımız görüşlerini açıkladılar. Bu kanuna, adı üzerinde, baştan sona karşıyız.

Şimdi, Sayın Bakan buradayken ben Malatya’yla ilgili çok önemli gördüğüm ve Malatya’yı, hatta birçok şehrimizi kalkındıracak, geliştirecek bir projeyi Sayın Bakanın, beni dinlerlerse, dikkatlerine sunmak istiyorum. Evet, Sayın Bakan şu anda meşgul ama…

BAŞKAN – Siz Genel Kurula hitaben devam ediniz lütfen.

VELİ AĞBABA (Devamla) – Peki.

Sayın Bakan, şimdi, bizim, Malatya’yı, hatta Kemaliye -belki ilginizi çeker- İliç, Keban, Arapgir, Arguvan, Alacahan, Kangal, Hekimhan, Kuluncak, Yazıhan ilçelerini havaalanına bağlayan bir yol var. Şimdi, o çayın üzerine bir köprü yapılır ise bu saydığım ilçeler havaalanına 40 kilometre civarında yaklaşacaklar yani Sivas’ı, Erzincan’ı, Elâzığ’ı, Malatya’yı direkt ilgilendiriyor, 40 kilometre yol kısalacak. Yolun 40 kilometre kısalması demek hem Malatya şehir içi trafiğinin rahatlaması demek hem de insanların havaalanına 40 kilometre yaklaşması demek.

Şimdi, Hekimhan’da çeşitli tesisler yapılıyor, birçok ilçemizde çeşitli yatırımlar yapılıyor ve bu ilçelerin hemen hemen hepsi İstanbul’da, Ankara’da, İzmir’de gurbetçileri olan yerler. Eğer bu yol yapılır ise, bu köprü yapılır ise, Sayın Bakan, hem Kemaliye hem İliç hem bu saydığım ilçeler -yani 5 il- havaalanına 40 kilometre yaklaşmış olacak.

40 kilometre yaklaşması ne demek? Kemaliye’nin, İliç’in, Arapgir’in, Hekimhan’ın, Arguvan’ın turizminin gelişmesi demek, İstanbul’daki gurbetteki insanların Malatya’ya rahat gelebilmesi demek. Bu konuya dikkatlerinizi çekmek istiyorum ve eğer yapılabilirse, bu konuda bölgeye çok önemli bir hizmet olacak.

Yapılacak köprü, Malatya Bereketli köyü ile Tomolar arasında, maliyeti çok olmayan, düşük bir maliyete çıkacak bir köprü.

ÜNAL KACIR (İstanbul) – Kaç metre?

VELİ AĞBABA (Devamla) – Yani herhâlde 20-30 metre civarında bir köprü. Bu köprü, Malatya’yı, bu saydığım ilçeleri -Sayın Bakanın ili de olmak üzere- havaalanına 40 kilometre yaklaştıracak.

40 kilometre demek, Malatya’daki ilçelerin gelişmesi demek, Kemaliye’nin, İliç’in, Arapgir’in gelişmesi demek Sayın Bakan. Bu konuda sizden rica ediyoruz, bunu da araştırabilirseniz, Malatya açısından size minnettar kalırız.

Şimdi, değerli milletvekilleri, ben Malatya’yı çok konuşuyorum çünkü oy veren Malatyalılar Türkiye Büyük Millet Meclisinde Malatya’ya yapılan haksızlıkları dile getirmem için bana oy verdiler. Maalesef, kara yolları anlamında Malatya hak ettiği hizmeti alabilmiş değil. Çevre yolu olmayan, çevremizdeki illere göre çevre yolu olmayan tek il maalesef Malatya.

Bakın, Malatya her anlamda bir dünya markası. Kayısısıyla… Birinci, dikkatinizi çekiyorum, birinci karaciğer naklini gerçekleştiren bir karaciğer merkezimiz var. Dünyanın en ünlü cevizi, üzümü, kirazı… Malatya’nın her şeyi meşhur ama Malatya hak ettiği hizmeti alabilmiş mi? Alamamış. Çevre yolumuz yok, çevre yolumuz. Çevre yolu yok, Malatya’nın çevre yolu yok. Malatya’nın içinden geçmek bir keşmekeş.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bizde var, parayla geçiyoruz.

VELİ AĞBABA (Devamla) – Evet, maalesef öyle.

Yine, bakın, bütün, Diyarbakır’ı, doğuyu, Karadeniz’e bağlayan Sivas-Malatya yoluna bir tek metre yatırım yapılmamış. Elâzığ tarafına yapılmış duble yol, herhâlde Elâzığlılar yaptırdı diye düşünüyorum çünkü bizim olsa Malatya’yla Sivas arası duble yol olur, bir metre duble yol yapılmış değil. Bu bütün, Malatya’yı, doğuyu, Karadeniz’e bağlayan yol ama maalesef hâlâ o yol tek şeritli bir yol olarak ulaşıma devam ediyor.

Yine, değerli arkadaşlar, Malatya’yı Kuluncak ilçesine bağlayan bir yol var, köy yolundan farksız, Kuluncak yolu köy yolundan farksız. Hem yol bozuk hem de tek şerit olduğu için Kuluncaklılar, Darendeliler, Ayvalılar bu yola giderken… Maalesef bir köy yolundan daha beter bir yol, ama maalesef 2002’den beri iktidarda olan AKP bir tek metre bu yola el vurmuş değil, bu yolu yapmış değil.

Değerli arkadaşlar, AKP’ye en çok, maalesef en çok oy veren illerden birisi Malatya.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Devamla) – Her yere duble yol yapılıyor, Malatya’ya duble kazık atılıyor. Böyle bir şey olabilir mi, böyle bir şey olabilir mi? Ama maalesef bir tane vicdan sahibi insan çıkıp bu konuda haksızlığı dile getirmiyor.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Devamla) – Ben Sayın Bakanın bu konuda tekrar dikkatini çekmek istiyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Ağbaba.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümü açık oylamaya tabidir.

Açık oylamanın elektronik oylama cihazıyla yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Oylama için üç dakika süre veriyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı açık oylama sonucu:

“Kullanılan oy sayısı : 238

Kabul : 212

Ret : 26 [[3]](#footnote-3)(x)

|  |  |
| --- | --- |
| Kâtip Üye  Bayram Özçelik  Burdur | Kâtip Üye  Muhammet Bilal Macit  İstanbul” |

Tasarı kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır.

Beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati : 18.55

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 18.59

BAŞKAN: Başkan Vekili Şükran Güldal MUMCU

KÂTİP ÜYELER : Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Muhammet Bilal MACİT (İstanbul)

-----0-----

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96’ncı Birleşiminin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

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.

Komisyonun bundan sonra da bulunamayacağı anlaşıldığından, kanun tasarı ve teklifleri ile komisyonlardan gelen diğer işleri sırasıyla görüşmek için, 25 Nisan 2013 Perşembe günü saat 14.00’te toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati:19.00

1. (x) Bu ifadeye ilişkin açıklama 25/4/2013 tarihli 97’nci Birleşim Tutanağı’nın 36’ncı sayfasında “Geçen Tutanak Hakkında Konuşmalar” bölümünde yer almıştır. [↑](#footnote-ref-1)
2. (x) 441 S. Sayılı Basmayazı 18/4/2013 tarihli 94’üncü Birleşim Tutanağı’na eklidir. [↑](#footnote-ref-2)
3. (x) Açık oylama kesin sonuçlarını gösteren tablo tutanağa eklidir. [↑](#footnote-ref-3)