



BİNALİ YILDIRIM TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI



2. CİLT
23. Dönem



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR





BİNALİ YILDIRIM TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI

2. CİLT
23. Dönem



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı Yayınları No: 10

BİNALİ YILDIRIM

TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI

Yayın Koordinatörü

Doğan AYTÖP
Tutanak Hizmetleri Başkanı

Yayın Kurulu

Musa KESKİN
Tutanak Hizmetleri Başkan Yardımcısı

Yunus ÖZDEMİR
Tutanak Hizmetleri Başkan Yardımcısı

Mahmut TOK
Müşavir

Arşiv Derleme

Sevda ŞAHİN
Şef

Orhan TAM

Baskı Koordinatörü

İlhami Giray ŞAHİN

Dizgi ve Kapak Tasarım

Ersan SANCAK

ISBN: 978-605-2089-10-1

Baskı

TBMM Basımevi - Mart 2019

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Türkiye Büyük Millet Meclisi Bakanlıklar - ANKARA 06543

Telefon : +90 (312) 420 68 15 - 16

Faks : +90 (312) 420 68 17

e-posta : tutanakidariburo@tbmm.gov.tr



**TBMM BAŞKANI
BİNALİ YILDIRIM'IN
22, 23, 24, 26 ve 27. DÖNEM
TBMM GENEL KURUL
KONUŞMALARI**



**2. CİLT
23. Dönem**



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR



ÖN SÖZ

Millet ve devlet olarak, 23 Aralık 1876 tarihinde açılan Meclis-i Mebusan'dan Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne uzanan 142 yıllık Meclis tecrübesine sahibiz.

Ülkemizin medeniyet yarışında en önde yer alması için çalışan Türkiye Büyük Millet Meclisi, millî iradenin tecelli ettiği yerdir. TBMM'nin en üst organı Genel Kurul'dur.

Genel Kurul, milletin gür sesinin hür bir şekilde yükseldiği yerdir. Genel Kurul'da konuşulan her söz, alınan her karar, kabul edilen her kanun milletimizin iradesini yansıtır.

Genel Kurul'da yapılan her konuşmanın, alınan her kararın, kabul edilen her kanunun en yakın tanığı tutanaklardır.

Tutanaklar tarihin sessiz tanıklarındır. Genel Kurul atmosferini objektif, tarafsız bir şekilde yansıtır.

Genel Kurul'da yapılan her konuşma, milletin işlerini takip etmekle vazifelendirilmiş kişilere aittir. Her temsilci eşit söz söyleme hakkına sahiptir.

Genel Kurul'da meydana gelen tartışmaların, ortaya çıkan ihtilafların en yakın tanığı tutanaklardır. Tutanaklar bir nevi Genel Kurulun raporu niteliği taşımaktadır. Tutanakta ne yazıyorsa doğrudur. Çünkü tutanaklar resmî evraktır ve bağlayıcı tarafı vardır.

Tutanak tutulması, Genel Kurul faaliyetlerinin zorunlu işlemlerindendir. Tutanak hizmeti olmadan Genel Kurul faaliyetleri başlamaz. Çünkü millet adına konuşulan her sözün, alınan her kararın, kabul edilen her kanunun millet adına tanığı tutanaklardır.

Yapılan bu çalışma da, şahsımın Genel Kurul çalışmalarını yansıtmaktadır. 14 Kasım 2002 tarihinde ettiğimiz yeminden itibaren, Bakan, Başbakan, Meclis Başkanı olarak günümüze kadar geçen süreçte Genel Kurul'da yaptığımız çalışmaları ihtiva etmektedir. Kişisel tarihimizin yanı sıra, ülkemiz tarihi açısından da kıymeti büyük bir çalışmadır.

Meclis külliyatını zenginleştiren böylesine güzel bir çalışmada emeği geçen Tutanak Hizmetleri Başkanlığı ve personeline teşekkür ediyorum.

Binali YILDIRIM

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı



ÖZ GEÇMİŞ

Binali Yıldırım, 20 Aralık 1955 tarihinde Erzincan Refahiye’de dünyaya geldi. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi’nden mezun oldu ve aynı bölümde yüksek lisans yaptı. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi’nde asistan ve araştırma görevlisi olarak çalıştı.

1978-1993 yılları arasında Türkiye Gemi Sanayi Genel Müdürlüğü ve Camialtı Tersanesi’nde çeşitli kademelerde yöneticilik yaptı.

1990-1991 yılları arasında İsveç’te bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü’ne (IMO) bağlı Dünya Denizcilik Üniversitesinde (WMU) Denizde Can ve Mal Güvenliği Yönetimi konusunda ihtisas eğitimi aldı.

1994-2000 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmeleri’nde (İDO) Genel Müdürlük görevi yaptı.

1999 yılında deniz toplu taşımacılığı ve turizme katkılarından dolayı uluslararası “Skal Kulübü” tarafından verilen kalite ödülüne layık görüldü.

3 Kasım 2002 genel seçiminde AK Parti İstanbul Milletvekili olarak parlamentoya girerek, 58. ve 59. AK Parti hükümetlerinde Ulaştırma Bakanı olarak görev aldı.

22 Temmuz 2007 genel seçiminde AK Parti Erzincan milletvekili seçildi ve 60. AK Parti hükümetinde Ulaştırma Bakanı olarak kabinedeki görevine devam etti.

12 Haziran 2011 genel seçiminde AK Parti İzmir milletvekili seçildi ve 61. AK Parti hükümetinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olarak kabinedeki görevini sürdürdü.

1 Kasım 2015’deki genel seçimlerde tekrar AK Parti İzmir Milletvekili seçildi ve 64. Hükümet’te yeniden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olarak yer aldı. 22 Mayıs 2016’da yapılan olağanüstü kongrede AK Parti Genel Başkanı seçildi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 65. Hükümeti kurmakla görevlendirildi ve Başbakanlık görevini üstlendi.

24 Haziran 2018 genel seçimlerinde AK Parti İzmir milletvekili seçildi. Seçimlerin ardından hayata geçen Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi ile birlikte Başbakanlığın yürürlükten kaldırılmasıyla Binali Yıldırım, Türkiye Cumhuriyeti’nin Son Başbakanı oldu.

12 Temmuz 2018 tarihinde 28. Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı seçilen Binali Yıldırım, Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi’nde ilk Meclis Başkanı olarak görevini sürdürmektedir.

Devletin bekası, ülkenin ve milletin bölünmez bütünlüğü, toplumun huzuru, birlik ve beraberliğine yönelik üstün başarılarından dolayı 13 Temmuz 2018 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından kendilerine Devlet Şeref Madalyası tevdi edilmiştir.

Evli ve 3 çocuk babası olan Binali Yıldırım, İngilizce ve Fransızca bilmektedir.

İÇİNDEKİLER

23. DÖNEM

(23 TEMMUZ 2007 - 13 HAZİRAN 2011)

ÖN SÖZ.....	V
ÖZ GEÇMİŞ.....	VII

BÖLÜM I

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

Karaman Milletvekili Mevlüt Akgün'ün, Son Günlerde Meydana Gelen Dinleme İddialarının Teknik Yönüne İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	5
Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Balıkesir İlinin Ulaşım Sorunlarına ve Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın, Konya Ovası'ndaki Kuraklık Sorununa ve Konya Ovası Sulama Projesi Eylem Planı Hazırlanmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşmaları Dolayısıyla	11
İstanbul Milletvekili Çetin Soysal'ın, İstanbul İlinin Ulaşım ve Trafik Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	17
Mersin Milletvekili Mehmet Şandır'ın, Türk Telekom'da Devam Eden Greve İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	23
Hatay Milletvekili Fuat Çay'ın, Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ Uygulamalarından Kaynaklanan Olumsuzluklar ile Nakliye ve Şoför Esnafının Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	27
Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, İnternet Haftası'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	33
Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Yasa Dışı Dinleme Olaylarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	39
Ankara Milletvekili Nesrin Baytok'un, Ankara'nın Ulaşım Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	47
Muğla Milletvekili Gürol Ergin'in, Balıkçıların Yaşadıkları Sorunlara İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	51
Kocaeli Milletvekili Azize Sibel Gönül'ün, Bölünmüş Kara Yollarının Durumuna İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	57
Antalya Milletvekili Hüseyin Yıldız'ın, Antalya Gazipaşa Havalimanı'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	63

Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Küçük Esnaf ve Sanayicinin Vergi ve Sigorta Borçlarının Yeniden Yapılandırılmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	69
Ankara Milletvekili Mehmet Emrehan Halıcı'nın, Özgür İnternet Kullanımına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	71

BÖLÜM II

AÇIKLAMALAR

Artvin Milletvekili Metin Arıfağaoğlu'nun, Artvin İlinin Ulaşım Sorunları ve Kar Nedeniyle Kapalı Bulunan Köy Yollarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması ile Muş Milletvekili Sırrı Sakık, Yalova Milletvekili Muharrem İnce ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Yoğun Kar Yağışından Dolayı Yurdun Çeşitli Yerlerinde Kapalı Bulunan Yollar Nedeniyle Açıklamaları Münasebetiyle.....	79
Sivas Milletvekili Malik Ecder Özdemir'in Açıklamasında, Demir Yollarının Bazı Hatlarının Kapatılmasıyla İlgili Sorduğu Soruya İlişkin.....	83
İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın Beyanı Üzerine, Gazipaşa'da Toplu Projeler Arasında Eksik İşlerin Tamamlanması Olarak Bir Yatırım Yapıldığına İlişkin.....	85
Diyarbakır Milletvekili Akın Birdal'ın, Elektronik Karıştırıcı ya da İşaret Karıştırıcı Olarak Bilinen Jammer Aygıtının Türkiye'deki Kullanım Alanlarına ve Teminine, Muş Milletvekili Sırrı Sakık'ın, Yurt Dışına Çıkışlarda Alınan 15 TL'lik Harca ve Devlet Demiryollarında Çalışan Geçici İşçilerin Kendi Bölgelerinde Çalıştırılmasının Daha Uygun Olacağına ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Anayasa Görüşmelerinde Genel Kurulda Çalışan Cep Telefonlarının Anayasa Görüşmeleri Bittikten Sonra Çalışmamasına İlişkin Açıklamaları Münasebetiyle.....	87

BÖLÜM III

MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Gemi İnşa Sanayisindeki İş Güvenliği ve Çalışma Şartları Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle.....	91
Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle.....	97

(10/333, 334, 335) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, İç Tüzük'te Belirtilen Dört Aylık Sürede Komisyonun Çalışmalarını Tamamlayamadığına, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu'nun, Komisyonun Görev Süresinin Dolmasından Sonra Gelmesi Nedeniyle Gerekli İnceleme ve Müzakerelerin Yapılamadığına; Bu Nedenle, Çalışmaların Tamamlanabilmesi İçin, Yeni Bir Meclis Araştırması Komisyonu Kurulmasına İlişkin Tezkeresi Münasebetiyle.....	103
---	-----

BÖLÜM IV

GENSORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri İstanbul Milletvekili Kemal Kılıçdaroğlu, Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay ve İzmir Milletvekili K. Kemal Anadol'un, 9 Ocak 2007 Tarihinde Bağdat'ta Düşen ve Türk İşçilerinin Yaşamlarını Yitirmesiyle Sonuçlanan Kazaya Neden Olan Yabancı Bir Şirkete Ait Uçağın Gerekli Güvenlik Önlemleri Almamasına ve Yeterli Mali Mesuliyet Sigortası Sağlamamasına Rağmen Uçuşuna İzin Veren Sorumluları Himaye Ederek Sağlıklı Soruşturma Yürütülmesine Engel Olduğu İddiasıyla Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Gensoru Açılmasına İlişkin Önergesi Münasebetiyle.....	107
--	-----

BÖLÜM V

KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....	121
--	-----

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....	123
--	-----

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....	125
--	-----

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle	127
Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....	129
Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	131
Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	135
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	139
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	141
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	143
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	145
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	149
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	151
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	153
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	155
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	157
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	161

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	163
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	165
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	169
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	171
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	173
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	175
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	177
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	179
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	181
Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	183
Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	185
Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle.....	187
Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle.....	189
Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	191

Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	193
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	197
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	201
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	205
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	207
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	209
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	211

BÖLÜM VI

BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE KONUŞMALAR

2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	217
2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	225
2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	227
2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	249
2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	253
2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	265
2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	269
2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	279

BÖLÜM VII**SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çevre ve Orman Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	285
Artvin Milletvekili Metin Arifağaoğlu'nun,, Bursa Milletvekili İsmet Büyükataman'ın, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	287
Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	297
Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	311
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	313
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	321
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	323

İstanbul Milletvekili Sacid Yıldız'ın, Gaziantep Milletvekili Yaşar Ağyüz'ün, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın,, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Ufuk Uras'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....325

Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....337

Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....345

Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....347

Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....359

Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Şerafettin Halis'in, Bitlis Milletvekili Mehmet Nezir Karabaş'ın, Mersin Milletvekili Akif Akkuş'un, Adana Milletvekili Hulusi Güvel'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	361
--	-----

23. DÖNEM

(23 TEMMUZ 2007 - 13 HAZİRAN 2011)

23. DÖNEM

BÖLÜM I

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR



Konu : *Karaman Milletvekili Mevlüt Akgün'ün, Son Günlerde Meydana Gelen Dinleme İddialarının Teknik Yönüne İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 112

Tarih : 03.06.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, yüce Meclisin değerli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Karaman Milletvekili Mevlüt Akgün'ün, bugünlerde kamuoyunu oldukça meşgul eden dinlenme, izlenme gibi konularla alakalı gündem dışı konuşmasına cevap vermek üzere huzurlarınızdayım.

Efendim, tabii dinleme konusu sadece ülkemizde değil, dünyanın bütün ülkelerinde zaman zaman çeşitli skandallara yol açmakta, zaman zaman da vatandaşlarda -en üst düzey yöneticiden, siyasetçiden tutun, sade vatandaşa varıncaya kadar- dinlendiği endişesi hâkim olmaktadır. Bu konuyla ilgili, bugünlerde de Türk kamuoyunda oldukça konuşulan bir mesele olması dolayısıyla bu konudaki bazı teknik hususları sizlerle paylaşmak istiyorum.

Bunların başında tabii yasal yollarla dinleme var, sinyal takibi var, bir de yasal olmayan yollarla dinleme veya takip olabilir. İsterseniz, önce, yasal olarak dinleme nedir, kimlerin yetkisindedir, nasıl icra edilmektedir; bunlarla ilgili kamuoyunu bilgilendirme bakımından bazı bilgileri paylaşmak istiyorum.

Değerli milletvekilleri, bildiğiniz gibi Türkiye'nin üç tane istihbarat toplamaya yetkili kuruluşu var. Bunlardan bir tanesi 2937 sayılı Yasa'yla kurulan Millî İstihbarat Teşkilatı; diğeri Jandarma Genel Komutanlığı Kuruluş Yasası 2803; Emniyet Genel Müdürlüğü Kuruluş Yasası 2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyetleri Kanunu. Bu üç yasada bu kurumlarımıza iki türlü dinleme yetkisi verilmiştir. Birinci tür dinleme yetkisi istihbarata yönelik dinleme yetkisidir, ikincisi de adli konulara ilişkin dinleme yetkisidir.

İstihbara yönelik dinleme yetkisinin temel dayanağı CMK 250'dir veya ondan önce geçerli olan 4422 sayılı Yasa'dır. Adli konulardaki dinlemenin yasal dayanağı ise CMK 135'tir. Bu iki yasada esas olan konularda bu üç kurumumuz dinleme yetkisine sahiptir kuruluş yasalarıyla.

İstihbarata yönelik dinlemeler hangi konularda olmaktadır? Devletin birliğini ve ülke bütünlüğünü bozucu faaliyetlerin takip edilmesi, düşmanla iş

birliği yapma, devlete karşı savaşa tahrik, temel millî yararlar karşı faaliyette bulunmak için yarar sağlama, askerî tesisleri tahrip, düşman askerî hareketleri yararına anlaşıma; düşman devlete maddi, mali yardım; Anayasa'yı ihlal, Cumhurbaşkanına suikast ve fiilî saldırı, yasama organına karşı suç, hükûmete karşı suç, Türkiye Cumhuriyeti hükûmetine karşı silahlı eylem, uluslararası casusluk, devletin güvenliğine ilişkin belgeleri başkasına vermek, siyasal ve askerî casusluk. Liste oldukça kapsamlı detayına girmeyeceğim.

Şimdi, bununla ilgili bu üç kuruluşumuz, Jandarma, MİT ve Emniyet, bunların mutlaka ve mutlaka hâkim kararı almak suretiyle -dinleme değil arkadaşlar, buraya çok dikkat edin- sinyal bilgilerini takip etme...

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) - İzleme.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...izleme başka adıyla. İçeriye girmeden, sadece üç ay geçerli hâkim kararı alarak bu kuruluşlar sinyal bilgilerini izlerler. Niye izliyorlar? Kim kiminle konuşmuş, organize bir faaliyet mi var, şurada bahsettiğim konularla ilgili istihbarat toplamak, bunu devletin yetkili organlarıyla paylaşmak; bir bu. Bir de burada tabii, bir taraf olmadığı için, bir müşteki olmadığı için veya bir davacı olmadığı için savcılığın devreye girmesi söz konusu değildir. Devletin istihbarat örgütleri, iç ve dış güvenliğinden sorumlu kuruluşlar, kuruluş kanunlarının kendilerine verdiği yetkiye istinaden bu çalışmayı yapmaktadır. Bunları da üç ay süreyle hâkim kararına kanun koyucu bağlamıştır. Bunun dışında yapılan işlemlerin geçerliliği yoktur. Başka ne var? Başka da adli suçlar yani CMK 135'te bahsedilen göçmen kaçakçılığı, insan ticareti, kasten öldürme, işkence, cinsel saldırı, çocukların istismarı, parada sahtecilik, ihaleye fesat karıştırma, rüşvet, silahlı örgüt gibi suçları da adli dinleme kapsamında yani CMK 135 kapsamında savcı ve hâkim kararına istinaden bu kuruluşlar yapabilirler.

Şimdi, olayı böyle tanımladıktan sonra, bu işler nasıl çalışıyor? 5397 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun çıkmadan önce, bu kuruluşların tamamı, hizmet veren şirketlerle yani 3 tane cep telefonu şirketi, 1 tane sabit ve uydu şirketleri, bunlarla her kuruluş tek başına muhatap olmak suretiyle, onlardan ister sinyal bilgisi isterse hâkim kararına istinaden dinleme yapabiliyorlardı. Peki, bu niye değiştirilme ihtiyacı duyuldu? Yani bu, bu şekilde devam ederken neden bundan vazgeçildi ve 5397 sayılı Kanun'a ihtiyaç duyuldu? Bir kere, orada kamu kuruluşlarıyla özel şirketler birebir muhatap yani suistimale, yasa dışı dinlemelere veya izlemelere gayet açık, bir denetim mekanizması yok. İcabında, dinlemeyi ve izlemeyi öngören kararın dışında bazı faaliyetleri de elde edebiliyorlar. Kuruluşların birbiriyle koordinasyonu yok, birbirlerinin yetki alanına girecek faaliyetler içerisine giriyorlar ve bu

şekilde, dinlemeyle veya -teknik tabir- sinyal takibiyle ilgili konularda gerek kurumlar arasında bir anlaşmazlık gerekse sonuç almada fevkalade bir dağınıklık mevcuttu.

Şimdi, bu şartlar altında, 5397 sayılı Yasa'da şöyle bir kural getirildi: İşin 3 tane tarafı var. Bunun bir tarafı hâkim, savcı. Yani MİT, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Komutanlığı başvuracak, izinleri alacak, TİBe (Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı) gelecek. Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı bir hukuki denetleme yapıyor, bir teknik tanımlama yapıyor. Ondan sonra işletmelere bağlantı var; bu merkeze, bütün işletmelerin santrallerine buradan bağlantı var ve oraya içerik, sinyal bilgisi, dinlenen numara sinyal bilgisi gibi konularda tanımlama yapılıyor -gelen talep neyse, hangisini içeriyorsa- ve bu şekilde elde edilen sonuçlar ilgili kuruluşlara veriliyor. Sistem bu şekilde çalışıyor, yapı bu. Bu yapı içerisinde, tabii, bu, Telekomünikasyon Kurumuna da bağlandığı için burada yasa dışı bir işlem olup olmadığının kontrolü de her zaman, gerçek zamanlı olarak mümkün.

İşte bu yapıyla birçok olay bu dönemde anında sonuçlandırılmıştır. Bilgiler anında tespit edilmiş, Hrant Dink cinayeti, Karadeniz'de düşen İngiliz uçağı, Malatya'daki yayınevi cinayeti ve benzer birçok olay, anında bu sinyal bilgileriyle sonuçlandırılmıştır, birçok gasp olayı da bu şekilde aydınlatılmıştır.

Değerli milletvekilleri, şimdi, peki, bu yönüyle bir dinleme var, ama buna rağmen acaba yasa dışı dinlemeler oluyor mu? Bunun tedbiri ne, çaresi ne? Ben size sadece bir örnekle bunu açıklamak istiyorum:

Değerli arkadaşlar, Türkiye'de 185 milyon konuşma oluyor bir günde. Dakika olarak toplamı 240 milyon dakika. Saate bölersek 4 milyon saat. Bu 4 milyon saatlik konuşmayı tespit etmek istesek 2 milyon insanın cumartesi, pazar sekiz saat mesai yapması lazım. Yani kamuda çalışan bütün personeli bu işe tahsis etsek ancak işin kaydını yapıyoruz.

Peki, bunu yaptık, ne oluyor? Bunu yaptığımız zaman hiç kimse, hiçbir Allah'ın kulu görüşme yapamaz. Çünkü onlar çalışıyor. Onlar çalıştığı için bütün santraller, bu şebekeleri işgal edilmiş oluyor ve hiç kimsenin haberleşme yapmasına imkân kalmıyor.

Bunu niye anlatıyorum? Hani hep "70 milyon dinleniyoruz." diyorsunuz ya -diyoruz, hepimiz diyoruz- bunun pratiği olmadığını söylemek istiyorum. Bu mümkün değil. Ha, olmaz mı yasa dışı dinleme? Olur. Nasıl olur? Ortam dinlemesi olabilir. Bu nedir, ortam dinlemesi? 3-5 kişi bir araya gelir, civarınızda bir dinleyici yerleştirilebilir, siz dinlenebilirsiniz veya aranızda bir tanesi, bir dinleyici bir teyp veya telefonunu açmıştır, o dinleyebilir. Bu şekilde

dinlemeler her zaman mümkündür. Nitekim, son günlerde Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterinin yaşadığı tecrübe de budur. Bunu bir kere tespit edip ortaya koymamız lazım sorunu tartışırken.

Burada Türk Telekom abonelerine fatura gönderiyor. Bu faturalar isterseniz dökümlü geliyor, istemezseniz dökümsüz gelebiliyor. O sizin ihtiyarınızda. Siz istediğiniz an, ister İnternet'ten ister Türk Telekom'a müracaat ederek, sabit telefonunuzla kimlerle görüştüğünüzü, ne kadar görüştüğünüzü, ücret bilgilerini alabiliyorsunuz. Bu hakkınız var. Ama diyelim ki bir başka vatandaşın telefonunun bilgilerini alamazsınız, böyle bir hakkınız yok. Onu kim alacak? O vatandaş alacak. Diyelim ki Sayın Önder Sav'ı dinleyen, konuşan birisi, kendi telefonuyla karşı taraftaki telefonla ne kadar konuştu, ne zaman konuştu, bunun bilgilerini alabilir ama Sayın Sav'ın telefonunu vererek onun kimlerle, ne zaman konuştuğu bilgisine ulaşamaz. Bu ayrıntıya özellikle dikkatinizi çekmek istiyorum. Eğer Sayın Sav isterse bu bilgileri kendisi alabilir işletmeciden kendi telefonu ile ilgili veya isterse Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı marifetiyle bu bilgileri alabilir. Olay adli bir konu olduğu zaman da gayet tabii ki cumhuriyet savcılığı, taraflar adına bu işlemleri de yapmaya mezdur, yetkilidir. Olay budur.

Peki, dinlenmeyi, yasa dışı dinlemeyi önlemeye imkân var mı? Arkadaşlar, maalesef yok yani, Türkiye'de de yok, dünyanın hiçbir yerinde de. Bunun tek yolu konuşmamaktır! Yani böyle bir hayat olamayacağını da hepimiz biliyoruz veya dinlediğiniz ortamın, burada yapıldığı gibi, frekans sinyallerini kesmektir. Çok güvenlikle ilgili konularda kurumlarımız -burası da dâhil- önemli toplantılarda dinlemeyi önlemenin tek yolu sinyal bilgilerinin girişine izin vermemektedir yani karıştırıcı kullanmak suretiyle sinyal bilgilerini kesmektir. Aksi hâlde, konuştuğunuz müddetçe mutlaka dinleniyorsunuz, ister yasal ister yasal olmayan yollarla. Fakat işte işin pratiği bu. Bu kadar trafiğin dinlenmesi mümkün değil arkadaşlar, teknik olarak mümkün değil, matematiksel olarak mümkün değil. Bu dinleme maksada yönelik bir dinlemedir. Eğer bizim yasa dışı bir faaliyetimiz yoksa bundan da endişe duymamıza, hayatı eziyet hâline getirmemize hiçbir şekilde ihtiyacımız yok. Rahat olmamız lazım, aksi hâlde bu bir paranoyaya dönüşür ve bunun da asla ve asla çözümü yoktur. Kendimizi de mutsuz ederiz, birbirimize de sürekli şüphe ile bakarız. Bu da çağdaş toplumlarda olmaması gereken bir şey.

Bazı şeyler var, sadece düzeltme açısından, bilgilenmeniz açısından söylüyorum. Peki, diyelim ki bir şekilde ortam dinlemesiyle dinlendiniz. İşte, bu 5397 sayılı Yasa buna da çözüm getirdi. Bir yıldan üç yıla kadar, tespiti hâlinde, hapisle cezalandırıyorsunuz. Eğer bunu basın yoluyla deşifre ettiyseniz veya

kamu görevlisiyseniz bu ceza yüzde 50 oranında artırılıyor. Ayrıca TCK 133'te de iki görüşmenin birbirini tespiti hâlinde de benzer cezalar öngörülüyor, kayda alınması hâlinde. Bunlar da bu işle ilgili yasal düzenlemeler.

Bir güzel yanı da -bu kanunla getirilen- bu tip dinlemeler asla ve asla mahkemelerde delil olarak kullanılamaz. Olsa olsa siyaseten veya şantaj amaçlı kullanılabilir. Onların da suçları var, onlar da Türk Ceza Kanunu'nda, Ceza Muhakemeleri Kanunu'nda tatat edilmiş suçlardır, burada az önce ifade ettim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bir şey daha merak ediliyor toplumda. Şimdi, mesaj gönderiyoruz, mesela arkadaşlar birbirlerine mesaj gönderiyor, SMS atıyor. Bunların da aslında telefon konuşmasıyla bir farkı yok, aynı. Bunlar da, karar olmadan bu mesajların hiçbir muhafaza edilmiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan, sözlerinizi tamamlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer bir mahkeme kararı varsa, iki telefon arasındaki mesajlaşmada, sesli veya harflerle gönderilen mesajlaşmalarda eğer bir mahkeme kararıyla tespit istenirse, o andan itibaren bunlar kayda alınıyor. Aksi hâlde bunlarla ilgili herhangi bir kayıt tutulmuyor, tutulamaz çünkü hiçbir işletmecinin bunları depolayacak kapasitesi yok. Aksi hâlde sistem çalışmaz, haberleşme tamamen çöker. Bunun da bu şekilde bilinmesini ifade etmek istiyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; haberleşme en temel insan hakkıdır, hem Anayasamızda hem de İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nde garanti altına alınmıştır, teminat altına alınmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, son sözlerinizi alabilir miyim efendim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak bir ülkenin devletiyle, milletiyle bağımsızlığını, birliğini, bütünlüğünü korumaya yönelik istihbarat toplama ve suçlarla mücadele etmek için yasal yollardan dinleme keyfiyeti de her zaman, her ülkede mevcuttur. Türkiye'de de uygulanan bundan başka bir şey değildir.

Bu duyularla yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Balıkesir İlinin Ulaşım Sorunlarına ve Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın, Konya Ovası'ndaki Kuraklık Sorununa ve Konya Ovası Sulama Projesi Eylem Planı Hazırlanmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşmaları Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 112

Tarih : 03.06.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Balıkesir Milletvekilinin gündem dışı konuşmasında Balıkesir ilinin kara yollarıyla ilgili yapılan çalışmalar konusunda dile getirdiği hususlara cevap vermek için huzurlarınızdayım.

Balıkesir ilimiz dâhilinde, 583 kilometre devlet yolu, 540 kilometre il yolu olmak üzere 1.123 kilometre yol ağı vardır. Bu yolların, 148 kilometresi bölünmüş yol, bunların da 71 kilometresi sıcak karışım, bitümlü sıcak karışım şeklindedir; 1.036 kilometresi sathi kaplama, 6 kilometresi beton, parke, 10 kilometresi de diğer yollardan oluşmaktadır. Balıkesir'de başlayıp 2002 yılına kadar yapılan bölünmüş yol miktarı 63 kilometre. 2002-2007 yılları arasında yapılan bölünmüş yol miktarı da 81 kilometredir.

Değerli milletvekilleri, Hükûmetimizin ülke çapında başlattığı bölünmüş yol projesi, Acil Eylem Planı kapsamında, beşinci yılın sonunda 14 bin kilometreye yükselmiştir. Bu sene bu hedefi 17 bin kilometreye çıkardık ve şu anda devam eden projelerle birlikte 2008 yılı sonunda 15 bin kilometre hedefini aşmış olacağız. Önceliğimiz illerden illere geçiş yapan yolların, ulusal ulaşım koridoru oluşturacak yolların açılmasıdır. Çünkü, eğer ülke çapında gelişmiş yol ağı yoksa ticaretinizi de artıramazsınız, üretiminizi de değerlendiremezsiniz, insanınızın hayatını da kolaylaştıramazsınız, taşıma maliyetlerini de aşağıya çekemezsiniz.

Bildiğiniz gibi petrol başını aldı, gitti; dünya için çok büyük tehdit. Bunun için maliyetleri kontrol altına almanın yollarından bir tanesi de taşıma maliyetlerini gelişmiş ulaşım altyapısıyla düşürmektir. Bunun için bölünmüş yol projesini başlattık ve birinci dönemde de büyük oranda bu hedefe ulaştık. Sadece ekonomiyle ilgili değil, insan hayatıyla ilgili de bu yolların çok büyük katkısı olduğunu artık görüyoruz. Çünkü bölünmüş yollarda trafik kazaları

yüzde 70 azaldı. İki gidiş, iki geliş olduğu için hatalı sollamalar olsa bile kafa kafaya çarpışma riskini ortadan kaldırmakta, böylece kazalarda hayatını kaybeden vatandaşlarımızın sayısı azalmaktadır. Belki bu her şeyden daha önemlidir çünkü insan hayatının bedeli yoktur.

Değerli milletvekilleri, Balıkesir’de devam eden birçok projemiz vardır. Bu projelerden biri Balıkesir-Susurluk-Karacabey yolu, 93 kilometre. Bu projenin 2003 yılından önce 11,5 kilometresi sıcak karışım; 7,5 kilometresi sathi kaplama olmak üzere 19 kilometresi yapılmış. 2003-2007 arasında sathi kaplama olarak buna 26 kilometre ilave etmişiz. Bu projenin 2008 ödeneği 5 trilyon olup yolun bitirilmesi için Balıkesir il sınırları içerisinde bu 5 trilyona ilaveten 18 trilyona daha ihtiyaç vardır. Bildiğiniz gibi, kısa bir süre önce devam eden bölünmüş yolların, devlet yollarının, otoyolların tamamlanması için Hükûmetimiz bir karar almıştır ve Karayollarına 3 milyar 100 milyon ek ödenek ayırmıştır. Bunun 2,5 milyarlık kısmı güneydoğu dışında devam eden projeler, 600 milyonu ise güneydoğu bölgesinde Güneydoğu Anadolu Projesi içerisindeki kaynaktır. Bununla birlikte 3 bin kilometrenin üzerinde yolu bu sene tamamlamış olacağız.

İşte bu nedenle, Balıkesir içerisinde Balıkesir çevre yolu, Bigadiç-Sındırgı, Balıkesir-Susurluk, Dursunbey-Harmancık, Bandırma-Susurluk, Havran-Edremit yoluna toplam 40 trilyon ek ödenek tahsis edilecektir.

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Havran-Balıkesir arasını söylemediniz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Az önce söyledim. Şimdi, bu...

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Hayır o yok, Balıkesir-Havran arası...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, önceliklere dikkat etmemiz lazım. Siz de ifade ettiniz, Susurluk yolu...

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Bandırma-Susurluk...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Susurluk yolu, Bandırma-Susurluk ve Balıkesir-Susurluk... Bandırma-Susurluk, aynı yolun devamı. Bu yol, trafik yoğunluğu en fazla olan yoldur, 22 bin trafiği vardır. Ne yazık ki müteahhidin taahhüdünü yerine getirememesi yüzünden, bu yolun, iki üç senedir, verimli şekilde yapımı sürdürülememiştir. Ancak şimdi bu hukuki sorun da çözülmüştür. Süratli bir çalışmayla, biz, Balıkesir-Susurluk yolunu bu sene bitiriyoruz.

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Balıkesir-Susurluk-Bandırma...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet ikisini de kastediyorum: Balıkesir-Susurluk, Susurluk-Bandırma. Yani Bandırma'daki feribotun İstanbul'a bağlantı yapan yolu kastediyorum. Buna bütün gücümüzü veriyoruz, bunu bitireceğiz. Bu yol, çünkü...

Değerli arkadaşlar, Türkiye'nin iki büyük kenti arasında, İstanbul ile İzmir arasında tam anlamıyla bir yol olduğunu söyleyemeyiz. Bunu itiraf etmeliyiz. Onun için, önceliklerimizi iyi belirlememiz lazım. İlçeler arası bölünmüş yol yapamayız iller arası bölünmüş yol dururken. İşte o yüzden buraya yükleniyoruz. İller...

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Dursunbey-Harmancık arası...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dursunbey-Harmancık ayrı bir güzergâhtır. O da bir koridor olarak İzmir'e uğramadan güneyi kuzeye, Marmara'ya bağlayan önemli bir koridordur. Buraya da ciddi anlamda, 10 trilyonluk ilave kaynak ayırdık. Bir 5 trilyonu var, 10 trilyon daha koyduk. Böylece, Balıkesir'de, başlangıçta toplam 15 milyon civarında kaynak ayırmışken, ek ödenekten verdiğimiz imkânlarla 60 trilyonluk yol yapacağız, bu sene 60 trilyonluk yol yapacağız. Ama az önce söyledim yani bu yolların bir senede bitmesini beklemememiz lazım. 1.123 kilometre yol var. Fakat büyük oranda tıkanıklıkların yaşandığı yolları rahatlatmış olacağız. Bunu ifade etmek istiyorum.

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Körfez yolu efendim?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Körfez yolunu da... Orada bir sorununuz var. Çanakkale'den gelen kısımda, Körfez'e devam eden yerde SİT bölgesi var. Orada bir sorununuz var, onu aşmaya çalışıyoruz. Körfez üzerinden Balıkesir'e devam eden güzergâhta da çalışmamız devam ediyor. Ancak dediğim gibi birinci öncelik, Balıkesir çevre yoludur; Bigadiç-Sındırgı devam eden iştir, ikinci önceliğimizdir; Balıkesir-Susurluk'tur, Dursunbey-Harmancık yoludur, Bandırma-Susurluk'tur, Havran-Edremit-Ayvalık'tır. Az önce ifade ettim.

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Balıkesir-Körfez arası yapılmayacak mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yapılacak. Bütün yollar yapılacak ancak az önce de ifade ettiğim gibi imkânlar sınırlı, ihtiyaçlar sınırsızdır. Sınırlı imkânları ihtiyaçların önceliklerine göre tahsis edemezsek, sadece vatandaşın beklediği hizmet gecikmekle kalmıyor, aynı zamanda da kaynağın bir anlamda israf edilmesi anlamına gelir.

Değerli milletvekilleri, o bakımdan, Balıkesir Milletvekilimizin özellikle Balıkesir ili kara yolu yatırımlarıyla ilgili bu konuyu gündeme getirmesinden dolayı kendisine teşekkür ediyorum. Bütün Balıkesir milletvekillerimiz bölgenin yollarla ilgili altyapı standardının gelişmesi için hakikaten gayret etmektedir. Biz de buna karşılık eldeki imkânlarla gereken her türlü desteği vermekteyiz.

Efendim, Konya Milletvekilimiz Sayın Mustafa Kalaycı'nın, Konya Ovası'nda yaşanan kuraklık münasebetiyle yaptığı gündem dışı konuşmaya ilgili bakan resmî bir görevle yurt dışında olduğu için Vekil Bakan olarak ben cevap veriyorum. Konuya onun kadar hâkim değilim. O yüzden de metinden okumamı lütfen mazur görün.

Kuraklık, son yıllarda dünyanın gündemini en önde işgal eden konulardan bir tanesi. İklim değişimi, küresel ısınma nedeniyle insanlar gelecekte artık dünyayı iyi günlerin beklemediğine inanıyor. Onun için de, atmosfere neşrettiğimiz karbondioksit ve her türlü egzoz gazının azaltılması için biliyorsunuz bir Kyoto Protokolü ve onu izleyen anlaşmalar yapıldı. Kyoto Protokolü'nü birçok ülke kabul etti ve nihayet Hükûmetimiz Bakanlar Kurulunda aldığı bir kararla Kyoto Protokolü'ne taraf olmaya karar verdi. Bugünlerde yüce Meclise gelecek ve Kyoto Protokolü'ne Türkiye taraf olacak. Çünkü Türkiye'nin taraf olmamasının bir anlamı yok.

Dünyada kişi başına 11 kilogram gaz emisyonu atmosfere, ortalama, verilirken Türkiye'de bu rakam 4 kilonun altındadır, Amerika'da 22 kiloyla rekor seviyededir. O yüzden, çevreyi kim fazla kirletiyor sorusu sorulduğunda verilecek cevap açık: En fazla endüstrilerini geliştirmiş ülkeler fazla kirletiyor. Dolayısıyla, daha fazla sorumluluk onlara aittir. Onlar daha önce tedbirleri almak durumundadır. O yüzden de bizim bu protokole taraf olmamamızın bir anlamı yoktur. Kaldı ki, geleceğimizi kurtarmak buna bağlıdır. Buna neden girdim? Çünkü, bu kuraklık işi, bu işin doğal sonucudur.

Konya'da da bir kuraklık yaşandığı doğrudur. Yağışların normalin altında seyretmesi, su kullanımının artması... Su medeniyettir, yani insanların, şehirleşme arttıkça, su kullanımı da artıyor. Yer altında sürekli düşümler, havza su kaynaklarının kullanımıyla ilgili yeni tedbirleri de beraberinde getirmektedir. Master plan çalışmalarıyla, havza yer üstü ve yer altı su kaynaklarının yeniden tespit edilmesi ve bu kaynakların, mevcut ve tasarlanan projelerde verimli bir şekilde kullanılması için alınması gereken tedbirler, gayet tabii ki, ilgili bakanlık tarafından yerine getirilmektedir.

Önce bir rezerv tespitini gözden geçirmek, işin en başta yapılması gereken tarafıdır. O yüzden de, Çevre ve Orman Bakanlığı, kuraklıkta Konya'yı pilot bölge olarak seçmiştir.

DSİ Genel Müdürlüğü tarafından 2007 sonbaharında başlatılan yer altı suyu tespit çalışmaları, valilik, kaymakamlık ve belediyeler, KOSKİ, MEDAŞ kurumlarıyla beraber yürütülmüş ve 30 Nisan 2008’de tamamlanmıştır. Böylece, bölgede bulunan 27.140 adet ruhsatlı kuyu da dâhil olmak üzere, 12 Mayıs 2008 tarihi itibarıyla 92.990 adet kuyu tespiti yapılmış ve bunların 90.824 tanesi Coğrafi Bilgi Sistemi’ne işlenmiştir.

Peki, bütün bunlardan ortaya çıkan sonuç nedir? Konya ilinin tarıma elverişli arazi miktarı, mevcut su kaynaklarıyla sulanabilecek arazi miktarının 3 katıdır, dolayısıyla kaynaklar yetersiz. Mevcut su kaynaklarından azami ölçüde istifade etmek için seçilecek ürün tercihleri gözden geçirilmelidir, yani daha az su ihtiyacı duyan ürünler... Artı, sulama metotları gözden geçirilmelidir. Açık sulama, hem buharlaşmak suretiyle su kaybına sebep oluyor, aynı zamanda da tuzlanmayı artırıyor. Onun için, damlama, damıtma usulü sulama şekline bu gibi bölgelerimizde geçme kararı alınmıştır.

Sulama kooperatif ve birlikleri, maalesef, istendiği gibi görev ifa etmemektedir. Bu iş, başlangıçta DSİ’deydi. Sulama birlikleri dedi ki: “Biz bu işi üstlenelim, çiftçiyle biz muhatap olalım, onlara en ekonomik şartlarda suyu verelim.” Ama uygulamada gördük ki ya sulama bedellerini toplamıyorlar -elektriği kastediyorum terfi sulamada- veya topladıkları paraları TEDAŞ’a ödemiyorlar, hizmet verilmediği için de şikâyet ediyorlar. Şimdi, anlaşılan bir sistemi uygulamazsanız, işinizi takip etmezseniz, sistemin yanlışlığını sorgulamak abesle iştigaldir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; gayet tabii ki, Hükûmetimiz, GAP; DAP ve KOP, yani, Konya Ovası Projesi’ni birkaç gün önce Diyarbakır’da kamuoyuna açıklamıştır. Konya Projesi’nin en önemli projesi eksik barajların tamamlanmasıyla beraber, sulama ağının tamamlanmasıyla beraber Mavi Tünel Projesi’dir, milyar dolarlık projedir. Yani Kahramanmaraş’tan Göksun Irmağı’nı Konya Ovasına taşımak suretiyle Konya’nın sulamadaki eksikliğini giderme projesidir. Bu da yılların özlenen, beklenen projesidir. Nihayet bunun yapımına da başlanmıştır, süratle devam etmektedir.

Sayın Milletvekilimizin - tabii, burada ben tekrar etmeyeceğim- biraz, Hükûmetimize yönelik...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...insafsız değerlendirmeleri oldu, bunları tekrar etmeyeceğim. “Konya’yı bilmeyen, dünyayı bilmeyen bu işleri bilmez.” dedi. Konya’yı da biliyoruz, Hanya’yı

da biliyoruz, dünyayı da biliyoruz. Çünkü, biz, vatandaşla telefon yoluyla haberleşmiyoruz, vatandaşla yüz yüze haberleşiyoruz. Sayın Başbakanımız sürekli vatandaşla iç içe. Bizler, sürekli, yurdun her köşesinde vatandaşla haşır neşir oluyoruz. Vatandaş bize beğendiği işleri de söylüyor, beğenmediği işleri de söylüyor. Vatandaş bu işin patronudur, efendisidir. Sandığın önüne gittik, yaptığımızı, yapmadığımızı vatandaşa anlattık. Vatandaş da kararını verdi, o kararı da hepimiz biliyoruz. İşte, o karardan sonra oluşan yüce Meclis de burada. Onun için, vatandaş yok sayan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, sözlerinizi tamamlar mısınız lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... vatandaş ihmal eden hiç kimsenin siyasi geleceği yoktur.

Bu duygularla tekrar yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *İstanbul Milletvekili Çetin Soysal'ın, İstanbul İlinin Ulaşım ve Trafik Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 4

Tarih : 04.10.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul Milletvekili Sayın Çetin Soysal'ın İstanbul ilimizin ulaşım ve trafik sorunları konusunda yapmış olduğu gündem dışı konuşmaya cevap vermek üzere söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi ve sizleri saygıyla selamlıyorum. Tabii, bu vesileyle de yeni yasama dönemini kutluyorum ve yapılacak çalışmalar için şimdiden hepinize başarılar diliyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; gayet tabii ki İstanbul'un trafik ve ulaşım sorununu kısa sürede burada konuşmalarla çözmemiz mümkün değil. Esasen bu konuyla ilgili, son iki yıldır çalışmalar sürdürülmektedir. Esasen toplu ulaşım büyük şehirler için kesin çözümdür. Örneğin, Londra 1920'li yıllarda 420 kilometre raylı sistem yapabildiği hâlde, İstanbul'da nostaljik tünel dışında, 90'lı yılların başına kadar raylı sistemin adı yok. Bir kere, toplu ulaşımında geç kaldığımızı kabul etmemiz lazım. Sayın milletvekilimizin dile getirdiği imarla ilgili konular dünün bugünün sorunu değildir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bugün daha fazla.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 1960'lı yıllarda Anadolu'dan İstanbul'a, büyük şehirlere, cazibe merkezlerine başlayan yolculuğun doğal bir sonucudur. Bugün, bu sonuçla sadece İstanbul karşı karşıya değil, Kocaeli, Bursa ve Marmara Körfez havzasındaki bütün şehirler aynı durumdadır.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Aynı durumda değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O hâlde, demek ki, yapılması gereken, Türkiye'deki cazibe merkezlerini 780 bin kilometrekare yurt sathına yayabilmektir. İnsanlarımızın bulunduğu yerde mutlu olacağı, geleceğini, aradığı her şeyi bulacağı bir politikanın geliştirilmesidir. Buna yönelik olarak, kalkınma planlarımızda gerekli öngörüler GAP, DAP projeleri ve çeşitli yatırımlarla öngörülmüş olmakla beraber, zaman zaman ülkenin içine

düştüğü kaynak sıkıntısı ve istikrar olmayan dönemlerdeki zayıf yönetimler nedeniyle amaca ulaşamamıştır. Şimdi sızlanmanın gereği yoktur. İstanbul'un ulaşım sorunu vardır, ama sadece İstanbul'un değil, dünyanın bütün gelişmiş ülkelerindeki büyük kentlerin ulaşım sorunu vardır. Ulaşım sorununu büyük kentlerde çözmek, kökünden halletmek iddiasında bulunanların bu iddiasının gerçekçi olmadığını ifade etmek istiyorum.

Yapmamız gereken nedir değerli milletvekilleri? Yapmamız gereken, trafik sorununun katlanılabilir hâle getirilmesidir, yani akıllı trafik yönetimiyle trafiğin hareket eder hâle getirilmesi.

İstanbul'a göz attığımızda neyi görüyoruz? Türkiye'de araç başına düşen ortalama yol miktarı 7 metre, İstanbul'da bu 1,5 metrenin altına düşmüş. Kişi başına düşen yol miktarı Türkiye ortalamasında yine 5 metre, İstanbul'da 30 santime düşmüş.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Plan tadilleri. Yoğunluk ondan kaynaklanıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, gayet tabii, burada, plan tadilatıyla ilgili bazı konuları münferit meselelerde dile getirdiniz. Benim onlarla ilgili detaylara gayet tabii ki burada cevap vermem söz konusu değil; bunlar, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin meclisinde konuşulup, görüşülüp, karar verilen konular; o kısmı, o bahsi ayrı tartışalım, ama bizim ulaşımında ne yapmamız gerekir?

Bugün, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bütçesinin yüzde 60'ını ulaşım sektörüne ayırıyor. Millî bütçeden ulaşımaya ayırdığımız pay 5 katrilyon. Demek ki, ulaşımaya, eldeki kaynakları en verimli şekilde kullanmak üzere bir bütçe ayırıyoruz, ama unutmayalım, ulaşımaya ilgili projelerin hem tamamlanma süresi çok uzun hem de maliyetleri çok yüksek ve geç kalmış projelerdir. İstanbul için söylüyorum. İstanbul'da bundan dört beş sene öncesine kadar TCDD'nin banliyö hattı ve Taksim-Levent arasında yapılan metro dışında raylı sistem yoktu. Bugün, devam edenlerle birlikte, mevcutlar 120 kilometre, devam eden proje -Marmaray da dâhil- ve buna İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yapmakta olduğu şehir içi raylı sistemi de ilave ettiğinizde, 132 kilometre inşa hâlinde raylı sistem var.

Bakıyoruz, İstanbul'da ulaşımın yüzde 89'u hâlâ kara yoluna bağımlı. Geriye kalan yüzde 11'in yüzde 4'ü deniz ve yüzde 7'si de raylı sistem.

Değerli milletvekilleri, sadece Marmaray'ın tamamlanmasıyla bile raylı sistemin İstanbul'daki payı yüzde 28'e çıkacak. 6 gidiş, 6 geliş 12 şeritli bir otoyola bedel bir raylı sistemi İstanbul'a kazandıran proje, bugün tam hızıyla devam etmektedir. Bununla yetiniyor muyuz? Hayır. Yine, aynı hattın

güneyinde lastik tekerlekli araçların geçişi için ikinci bir tüp geçidin de yapıl-
ışlet-devret modeliyle yapılması için ihale süreci devam ediyor.

Yine, etütleri devam eden “Kuzey Boğaz Geçişi” üçüncü köprü çalışmaları
da son aşamaya gelmiştir. Bunu, Çanakkale’den İzmir’e uzanan Çanakkale
geçişli otoyol, Körfez’den geçen, İstanbul, Bursa üzerinden İzmir otoyoluyla
birleştirdiğimizde, gerek transit trafiği rahatlatacak gerekse İstanbul’da
sonlanan trafiği rahatlatacak, orta vadede çok ciddi bir çözüm geleceği
aşikârdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün İstanbul’un mevcut durumuna
baktığımızda, seyahat kat sayısı aşağı yukarı 0,9-1 civarındadır. Bundan ne
demek istiyoruz? Yani, 13 milyon insan var ortalama -yaşayan, İstanbul’da-
ve 13 milyon da seyahat var. Bu seyahatin ilerideki yıllarda, önümüzdeki on
beş yıl projeksiyonu yaptığımızda, bu kat sayının 2,5 olacağını öngörüyoruz.
Yani, yaşayan nüfusun 2,5 katı daha hareket olacak. İşte, o zaman daha büyük
tehlike bizi bekliyor. O yüzden de bu altyapı yatırımlarının mutlaka ve mutlaka
aralıksız sürdürülmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Biz, ilgili bakanlıklar, İstanbul Valiliği, İstanbul Belediyesi ile müşterek
yaptığımız toplantılarda bir sonuç raporu hazırladık. Burada, kısa, orta
ve uzun vadede İstanbul trafiğinin çözümüne yönelik yapılması gereken
eylemleri tek teksiraldık ve bunları da uygulamaya koyduk. Örneğin, neyi
uygulamaya koyduk? Birinci Boğaz Köprüsü’nde paralı geçişikaldırdık. Trafik
akışını fevkalade yavaşlatan bu sistemi değiştirdik, tamamen otomatik geçişle
geçer hâle getirdik. Şimdi aynı uygulamayı İkinci Boğaz Köprüsü için yapmak
üzere çalışma yapıyoruz. Yakında bunu da yapacağız. Ayrıca, gişelerin yeniden
yerlerinin belirlenmesi...

İstanbul, eskiden, Osmanlıdan beri, 20 kilometrelik bir daire içerisinde bir
şehirdi; tarihî yarımada, yegâne cazibe merkezleri, efendim, Sirkeci, Aksaray,
Eminönü, Beşiktaş, Üsküdar ve Kadıköy. Şehir, şimdi 130 kilometrelik bir
daireye yayıldı ama cazibe merkezleri hâlâ buralar olmaya devam ediyor.
Trafığın en önemli sorunlarından bir tanesi budur. Yolların yüzde 40’ının park
alanı olarak kullanılmış olması neyi gösteriyor: Yapılaşmaya, imara karşılık
yeterli altyapının vaktiyle düşünülememiş olması. Garaj yeri için -bu, bugünün
sorunu değil- para tahsil ediyorsunuz, binaların altına, ancak garaj, otopark
yapmıyorsunuz, oraları başka amaçlı kullanıyorsunuz.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Siz yapmıyorsunuz. On iki yıldır
yönetiyorsunuz, yapmadınız. Onu anlatmaya çalışıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Lütfen dinlerseniz... Heyecanınızı anlıyorum. Sizin de heyecanınız, bizim de heyecanımız. İstanbul'un, İstanbullunun geleceğini konuşuyoruz.

Şunu söylemek istiyorum değerli arkadaşlar: Şimdi, eskiden araçlara park etme yeri temin etme şartı varken, bugün modern şehircilikte bu terk edildi. Şimdi, Fransa'da binaların altına garaj yapılmasını yasakladılar. Demek ki, büyüyen şehirlerdeki ihtiyaçlara göre önlemler de değişiyor. Neden? Toplu taşımayı teşvik etmek, şehrin içine araçları sokmamak için. Peki, insanlara otomobilin verdiği rahatlığı, konforu, kapıdan kapıya ulaşımı toplu taşımada sağlayamazsanız nasıl diyeceksiniz: "Buyurun siz toplu taşımayla hareket edin." İşte bütün çabamız bunun içindir. Marmaray'ı bunun için yapıyoruz, raylı sistemi bunun için yapıyoruz ve önümüzdeki diğer altyapı projelerini bunun için yapıyoruz.

Bir şehrin ulaşımını, trafiğini iyileştirmek için üç şeye ihtiyacınız var: Bir tanesi düzenlemedir, bir tanesi projedir, bir diğeri de uygulamadır, yani yönetimdir. Düzenlemelerini, yasal eksiklik varsa, otorite dağınıklığı varsa bunu yapacaksınız. Bu zaten yapılıyor şu anda. Çok kısa süre sonra gündeminize gelecek olan Trafik Kanunu'nda yapılacak değişikliklerle, ölümsüz kazalarda ekspertiz veya polis bekleme zorunluluğunu kaldıran düzenlemeyi bu Meclis yapacak. Yollarda iki araç birbirine dokununca yol kaput oluyor, kilitleniyor. Ne zaman? Trafik polisi gelinceye kadar. Trafik polisi zaten gelemiyor, yollar kapalı. Saatlerce insanlar...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Akaryakıt...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - "Akaryakıt..." dediniz Kemal Bey, çok iyi hatırlattınız. İstanbul'da, bir yılda, trafikte bekleme suretiyle havaya atılan, boşa yakılan yakıt miktarı 1,5 milyar dolar.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - 2 milyar dolar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 1,5 milyar dolar. İşte bu, büyük bir millî gelir kaybıdır. Yani, bu 1,5 milyar dolara iki tane Boğaz Köprüsü yaparsınız ve Marmaray Projesi gibi bir proje daha yaparsınız.

Değerli milletvekilleri, İstanbul'un, elbetteki, sorunlarını kısıtlamalarla çözmek en son tedbir olmalıdır ama ihtiyaç olursa bu tedbirlerden de kaçınılmaması gerekir. Bunlar neler olabilir:

Çalışma saatlerinin öğrencilerin gidip gelme saatleriyle çakıştırılmaması -orada bir farklılık yapılabilir- toplu taşıma ücretlerinin, köprü ücretlerinin, yoğun saatler dikkate alınarak farklı tarifelerle düzenlenmesi ve toplu ulaşım

entegrasyona yönelik düzenlemeler. Bu düzenlemelerin bir örneğini de yaptık. Nedir o: Şu anda, bir biletle, hem trene biniyor İstanbullu, aynı biletle, bir buçuk saat içerisinde otobüse de binebiliyor, inip vapura da binebiliyor; bir buçuk saat için bir bilet geçerli. Bu uygulama geçtiğimiz yılın ortasında başladı ve bu uygulamayla birlikte İstanbul'da toplu taşımada seyahat eden İstanbulluların sayısı yüzde 30 arttı.

İşte bu ve buna benzer düzenlemeler, telekomünikasyon sektöründe de yaşanan gelişmelerle akıllı trafik sistemlerinin kullanılması... Tabii, zabıta gücü de çok önemli. Şu anda trafik yönetimi emniyete ait, ama İstanbul'da özel bir uygulama yaptı valilikle belediye, zabıta'yı da takviye gücü olarak verdi. Bu şekilde, yollarda usulsüz park etme, yanlış yerde yolcu almak, trafiği engellemeye yönelik birtakım olumsuzlukları daha kısa sürede gidermekle trafik akışkanlığını sağlamak da, bunlar da gününbirlik çözümler.

Özetle söylememiz gereken şey şudur: Gayet tabii ki, İstanbul'a basiretli yöneticiler lazımdır. Basiretli yönetimlerle İstanbul'un geleceği...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Çok doğru!

ATILLA KART (Konya) - Son derece doğru!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama, İstanbullu, 1989-1994 yılları arasında...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sayın Bakanım, oraya girmel!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...İstanbul'da neler yaşadığını hâlâ unutmamıştır. Ben detayına girmiyorum.

ATILLA KART (Konya) - On beş yıldır görevdesiniz!

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Raylı sistem o zaman oldu, raylı sistem!

ATILLA KART (Konya) - On beş yıldır görevdesiniz Sayın Bakan!

ZEKERİYA AKINCI (Ankara) - "Basiretli yönetim ihtiyacı" ağzınızdan çıktı, toparlayamazsınız artık onu. 94'te... Toparlanmaz, o laf çıktı artık.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap ediniz lütfen; buyurunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, 1994'te İstanbul'da, doğru, partimiz görevdedir, görevde olmaya da devam etmektedir. Üzerinden üç tane yerel seçim geçmiştir ve üçünde de İstanbullu, hizmetten memnun olduğu için oylarını artırarak göreve devam demiştir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Saygılar sunuyorum, iyi günler diliyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Mersin Milletvekili Mehmet Şandır'ın, Türk Telekom'da Devam Eden Greve İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 19

Tarih : 13.11.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli üyeler; gündem dışı, Telekom greviyle ilgili, Sayın Şandır'ın konuşması üzerine söz almış bulunuyorum, yüce Meclisi saygıyla selamlarım.

Türk Telekom bir buçuk asırlık süre içerisinde Türkiye'nin haberleşme hizmetini büyük bir başarıyla vermiş ve değişen, gelişen teknolojiye kendisini de adapte ederek 1990'lı yılların ortalarından itibaren PTT ve Telekom diye yolunu ayırmıştır. Posta hizmetleri PTT'de kalırken, haberleşme hizmetleri de Telekom'la devam etmiştir. Tabii, Türk Telekom'un 1994 ve 2004 yılları arasında geçen on yıllık süre içerisinde çok çeşitli serüvenlerden geçtiğini hepimiz biliyoruz. Özelleştirme girişimleri, iptaller... Ve bu süreç içerisinde, maalesef, Telekom kan kaybetmeye devam etmiş, yapılması gereken yatırımlar yapılamamış, bilgi iletişim sektöründeki teknolojik gelişmelere ayak uydurulamamıştır. Ancak, 2003 yılından, göreve geldiğimiz yıllardan itibaren başta hukuki düzenlemeler olmak üzere sektörün serbestleşmesine yönelik adımları birer birer attık ve 2004 yılından itibaren de telekom sektöründe Türk Telekom'un elinde bulunan ses tekelinin de sona ermesiyle birlikte, telekomünikasyon sektörü tamamen rekabete açık hâle geldi ve bunu takiben de, bildiğiniz gibi, Telekom'un yüzde 55 hissesi, blok hâlinde, hisse devri şeklinde satıldı ve Telekom, yeni bir ortakla yeni bir döneme girmiş oldu. Tabii, bu safahatı çok fazla anlatmak istemiyorum, bununla ilgili çok detay var. Ancak, bugünlerde gündemimizde olan Türk Telekom greviyle ilgili düşüncelerimizi bu vesileyle sizlerle ve vatandaşlarımızla paylaşmak istiyorum.

Esasen hisse devrinden sonra Türk Telekom'un statüsü tamamen Türk Ticaret Kanunu'na göre çalışan bir şirket konumuna gelmiş, Bakanlığımızla ilişkisi sadece sektörel anlamda sorumlu olan bir bakanlıkla sınırlı hâle gelmiştir. Buna rağmen, sendika ile işveren arasında beş ayı aşan bir süreden beri devam eden görüşmelerin tıkanması üzerine tarafımıza davet gelmiştir. Türk-İş Genel Başkanı ile biz, görüşmelerde bir anlaşma zemini bulmak

için taraflarla uzun uzadıya görüşmeler yaptık. 15 Eylül günü yapılan en son görüşmelerde, çok uzun, yarı geceyi aşan bir süreye kadar görüşme devam etmiş, büyük oranda da anlaşma sağlanmıştır.

Anlaşma, esas itibarıyla, ücretlerde yapılması gereken artırımlar olarak ön plana çıkmış ve bu konuda da işverenle sendika işçi temsilcisi bir noktada buluşmuştur. Ancak, bilahare, yeni işe alınanlar, kapsam konusu ve hafta sonu esnek çalışma talepleri konusunda anlaşmazlık devam etmiş ve bir türlü bu konuda bir mutabakata erişilememiştir. Dolayısıyla, 16 Eylül sabahı grev başlamıştır ve bu grev hâlen devam etmektedir.

Tabii, Sayın Şandır'a şunu söylemem gerekiyor: Kamu kuruluşlarında "kapsam içi" ve "kapsam dışı" yeni ihdas edilen bir şey değildir, Türk Telekom'da yıllardan beri uygulanan bir sistemdir. Esasen, başka KİT'lerimizde de böyle bir uygulama mevcuttur. Bu uygulama Türk Telekom'un yeni statüsüyle vuzuha gelmiş gibi bir anlam çıkardım. Bunu düzeltmek istiyorum. Personel yapısında, statüsünde, yeni ortaklık yapısında hiçbir değişiklik yapılmamış ve tamamen, personel hakları koruma altına alınmıştır. Hiçbir personelin mağdur olmaması için gereken her türlü yasal düzenleme, idari düzenleme yapılmıştır.

Tabii, şimdi burada kimseyi suçlamak durumunda değiliz. Ama, bir vakıayı, bir hakikati de paylaşmamız lazım: Türk Telekom'da grevin başlamasıyla ilgili andan itibaren, on beş dakika sonra, Mersin'de, bir fiber optik kablosu kesilmiş -merkeze 35 kilometre mesafede- ve haberleşme sistemi inkitaya uğramıştır. Tabii, olaylar bununla sınırlı değil. Bugüne kadar rapor edilen arıza sayısı 400'ün üzerindedir. 269 saha dolabı tahrip edilmiştir. Sonuç: Ankara'da 1 kişi tutuklanmış, Gaziantep'te 40 kişi gözaltında, Diyarbakır'da 11 kişi gözaltında, Hatay'da 1 kişi hakkında dava açılmış, Erzurum'da 1 kişi hakkında savcılık soruşturması, İstanbul'da 1 kişi hakkında savcılık soruşturması, Yalova'da 7 kişi hakkında savcılık soruşturması devam ediyor.

Bunları kim yaptı? Bilemeyiz. Ben, bunu işçiler yaptı falan demiyorum. Ama kim yaparsa yapsın, neresinden bakarsak bakalım bunun kabul edilir bir yanı yok. Her şeyden önce, kamu malına zarar vermeyi bir tarafa bırakalım, kendi iş yerine zarar vermeyi bir tarafa bırakalım, bu milletin, vatandaşın haberleşme, iletişim hakkını bir şekilde kesintiye uğratmaya hiç kimsenin hakkı ve salahiyeti olmamak gerekir. Bu konuda gayet tabii ki, yargıda olay gün ışığına çıkacaktır. Şu kadarını söylemek istiyorum -misafir devlet başkanlarımız var, onlar Genel Kurulumuzu onurlandıracak- demek istediğim şudur Sayın Şandır, değerli milletvekilleri: Bu grevin olmaması için, taraf olmamama rağmen, elimden gelen her türlü katkıyı yaptığımı inanıyorum. Birçok grevlerde araya girip uzlaştırdığım hâlde, Bakanlığım ilgili sektöründe

olan bir iş yerinde bunu başaramamanın üzüntüsünü de yaşıyorum. Ancak, bu grevin neden yapıldığı, neden anlaşma sağlanamadığı da kimse tarafından izah edilememektedir. Her neyse, olan oldu, geçen geçti, yapmamız gereken şey çok basit: Sendika Başkanı beni aradı, bu konuda tekrar destek talep etti. Ben de arkadaşlara gerekli telkini yaptım -işveren tarafına- ve bunlar bir araya gelerek -hatta bir araya da geldiler-bundan sonra bu görüşmeleri devam ettirmek suretiyle bu işi de tatlıya bağlayacaklar, bunu ifade etmek istiyorum.

Son söz şunu söylemek istiyorum: Her şeye rağmen, grevin devam etmesine rağmen, vatandaşın haberleşmesinin, kurumların haberleşmesinin herhangi bir ciddi sıkıntıya maruz kalmadan sağlanabilmesi için grev dışı personel ve hatta greve iştirak etmeyen personelin fedakârca çalışması sayesinde normal arıza ölçülerinde bu “Sabotaj” dediğimiz olayların da derhâl giderilmesi dâhil olmak üzere yapımı gerçekleşmiş ve Türkiye’de yüz elli yıllık geleneği olan Türk Telekom bu tür olumsuzluklara rağmen hizmetini aksatmadan devam ettirmeyi başarmıştır.

Ben herkese teşekkür ediyorum. Bu konuda katkısı olan tüm Telekom çalışanlarına huzurlarınızda teşekkür ediyorum. Onların bu hizmet anlayışı, vatandaşa hizmet yönündeki duyarlılığını sizlerle bu vesileyle paylaşmak istiyorum.

Gayet tabii ki grev bir hak arama yoludur. Ancak, grev, asla ve asla hizmetin aksaması, kamu malına hâle gelmesi gibi bir sonuç doğurmamalıdır. İşveren de aynı sorumlulukta işçi temsilcileriyle oturup iş yerinin geleceği, milletin hizmetinin güvenliği için elinden gelen katkıyı sağlamalıdır.

Konuyu gündeme getirdiğiniz için ve bu açıklamaları sizlerle, Telekom çalışanlarıyla paylaşma fırsatı verdiğiniz için bir kez daha teşekkür ediyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

Sağ olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Hatay Milletvekili Fuat Çay'ın, Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ Uygulamalarından Kaynaklanan Olumsuzluklar ile Nakliye ve Şoför Esnafının Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 60

Tarih : 07.02.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Hatay Milletvekili Sayın Fuat Çay'ın, Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesi Hakkındaki Tebliğ ve nakliyecilerin sorunlarıyla ilgili gündem dışı konuşmasını cevaplamak için huzurunuzdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamın başında, geçtiğimiz gün Almanya'da bir yangın sonucu hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum ve bu yangınla ilgili sonuçların, araştırmaların bir an önce sonuçlandırılarak bu konunun aydınlatılması temennisinde bulunuyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; kara yolu taşımacılığı faaliyetleri, ülkemizde yıllardan beri gelişen ekonomik, sosyal şartlara rağmen, yasal bir düzenlemeden yoksun olarak devam etmiştir. Sektör devamlı büyümesine, arz ve talep dengesinin sürekli arz fazlalığı olarak artmasına rağmen, bu konuda rekabet gücümüzü arttıracak hiçbir tedbir alınamamış ve yasal bir düzenlemeye maalesef gidilememiştir.

İlk defa, 2003 yılında yüce Meclisin ittifakla onayladığı 19 Temmuz 2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu bu Mecliste kabul edilmiş ve bu Kanun'la, sektörün rekabet gücünün artırılması, arz-talep dengesine göre yeniden yapılanması öngörülmüştür.

Bu Kanun'da esas aldığımız üç kriter var. Taşımacılık sektöründe mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık gibi evrensel kriterleri içeren bu üç kriterle sektörün yeniden yapılandırılmasıdır. Bu Kanun çıktıktan sonra, gayet tabii ki bir dizi ikincil düzenlemeleri de yapmak gerekiyordu. Zira, taşımacılığımızla ilgili yetkiler değişik bakanlıklara dağıtılmış durumdaydı. Örneğin, araçların boyut ve ağırlık kontrolü Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğünde, yine, araçların fennî muayenesi Karayolları Genel

Müdürlüğünde, yolların yapılması Bayındırlık Bakanlığı Karayollarında, ayrıca araçların tescili de İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünde.

Bu Kanun'la birlikte on beş taşımacılık türü tanımlanmış ve bu on beş tür içerisinde otuz dokuz farklı belge düzeniyle sektör yeniden yapılandırılmıştır. Yapılan bu çalışmalar sonucunda, bugün itibarıyla, sektörün bütün, istigal eden, gerek taşımacılar gerek yük organizatörleri gerek uluslararası yolcu araç taşımacıları belge düzenine kavuşmuş ve elimizde bire bir, sağlıklı bir envanter çıkarılmıştır.

Bugün 13.00 itibarıyla toplam işletme belge sayısı 277.371, kayıtlı toplam araç miktarımız 693.314'tür. Bu araçların 640.962'si öz mal, yani taşımacıların kendi malı; 52.352'si ise sözleşmeli araçtır, yani bir başkasından kiralanmış araçlardan oluşmaktadır.

Böylece, gerek yurt içi gerek yurt dışı taşımacılık yapan bütün taşımacılarımızın anbean takibini yapabilmekteyiz. Bugün bu saatte bir trafik tescili olan, sektöre katılan veya bugün sektörden ayrılan bir taşımacımızı biz takip eder hâle geldik. Eskiden ne kadar aracımız var, ne kadar taşımacımız var, taşımacılıkta rekabet gücümüz ne, hangi tedbirleri ne zaman almamız gerektiği konusunda maalesef herhangi bir fikrimiz yoktu. Bunu böylece aşmış oluyoruz.

Ama takdir edersiniz ki değerli milletvekilleri, elli yıldır düzenlemeye tabi tutulmamış ve sağlıklı büyümiş bu sektörün bir düzene girmesi, sektörün arz talep dengesinin sağlanması bugünden yarına olacak bir iş değildir. Onun için, kanunu çıkardıktan sonra bir dizi ikincil düzenleme yaptık.

Bu ikincil düzenlemeler başlıca: Araç muayene istasyonlarını Bayındırlık Bakanlığından Bakanlığımıza aldık ve bunların yurdun her yerinde 189 sabit, 25 seyyar istasyon olarak yeniden açılması ve denetlemelerin Avrupa Birliği normlarına göre yapılması için çalışmalar süratle yapılıyor, istasyonlar birer birer devreye giriyor.

Ayrıca, bu kapsamda, bütün taşımacılarımızı mesleki yeterlilik eğitiminden geçirdik. Gazi Üniversitesiyle yaptığımız bir işbirliğiyle, 1 milyon üzerindeki sürücümüzü bu kurslardan geçirdik ve sürücü belgelerini verdik.

Yine bu kanun kapsamında, Irak'ta terör nedeniyle hayatını kaybeden şoförlerimize, yakınlarına tazminat verdik 40 bin YTL'ye kadar. Bu tazminatlardan, bugüne kadar 7 milyon YTL mağdur ailelere dağıtılmıştır.

Ayrıca, Tehlikeli Madde Taşınması Sözleşmesini yine bu Meclisten geçirerek ülkemizin taraf olmasını sağladık. En önemlisi, araçların boyut ve ağırlık

kontrolünü de Bayındırlık Bakanlığından Bakanlığımıza aldık. Bu uygulamayla, yılda sadece 30-40 bin araç denetimden geçirilirken, Bakanlığımıza bu uygulamanın geçmesiyle birlikte, değerli milletvekilleri, dört ay içerisinde kontrol edilen araç sayısı 650 bindir.

Şimdi, 200 yeni modern ön iş tanımalı kantar vasıtasıyla da tüm kavşak yollarına, bu kantarları yük çıkış noktalarına koymak suretiyle ağırlık kontrolünde etkin denetimi mutlaka gerçekleştireceğiz. Bu çok önemli. Bu başlangıçta çok büyük direnç gördü. Ama unutmayalım ki piyasada 860 bin aracımız var, bunların sadece 500 bini iş bulabiliyor, 360 bin aracımız sürekli boş. Bunların yük bulabilmesinin tek şartı muhakkak ve muhakkak istiap haddinin daha fazlasını taşımaya zorlanmalarıyla mümkün. 20 tonluk araç varsa taşımacıya 30 ton hatta 40 ton yüklemesi isteniyor, aksi hâlde iş verilmeyeceği ifade ediliyor. Bu da birkaç sorunu beraberinde getiriyor. Bir tanesi ne? Bir kere, emniyet, yolların emniyeti. Hem taşıyanı hem trafikte seyredenlerin emniyetini ciddi oranda riske atıyor. Ayrıca, yirmi beş yıllığına imal ettiğimiz yollarımızın iki yıl bir süre içerisinde aşınıp yeniden yapılmasını ve haksız rekabet -yasalara uyan, istiap haddinin üstünde yüklemeyenle yükleyenin- içerisinde olması sonucunu da getiriyor. Bu mahsurları ortadan kaldırmak için burada hiçbir müsamaha göstermiyoruz. Bunun için sizlere şikâyetler de gelebilir ama kalıcı, sağlıklı bir sektörel yapının oluşturulması için biz bunu yapmak zorundayız. Başka da çıkış yolumuz yok. Bunu etkin uygulamak için bir şey daha yaptık. Yine bu yüce Mecliste bir düzenleme yaptık. Cezayı sadece taşıyana değil, yükü taşıttırana da vermek suretiyle yük taşıtmak isteyen ambarcıların, yük sahiplerinin taşımacılarımızı bu haksız rekabet ortamında zorlamalarının önüne geçtik.

Şimdi, değerli arkadaşlar, Sayın Milletvekilimizin gündeme getirdiği yirmi yaş üzerindeki araçların hurdaya çıkarılması yönündeki 49 sayılı Tebliğ üzerine sizleri bilgilendirmek istiyorum. Şu anda uluslararası sefer yapan Diyarbakır, Gaziantep, Hatay, Mardin, Şanlıurfa, Batman, Şırnak illerimizde toplam 41.251 çekici, 15.403 kamyonumuz mevcut. Hatay'ı söyleyecek olursak: 5.499 çekicimiz var ve 172 kamyonumuz var. Peki...

FUAT ÇAY (Hatay) - 172 bin mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Sadece 172, uluslararası... Tamamını söylemiyorum. Sadece yurt dışına çalışan filoyu söylüyorum: 5.499 çekici, 172 kamyon. Bunların 1987 ve daha öncesi modellerinin sayılarını veriyorum: 837 çekici, 10 tane kamyon var. Yani, 5.499'a karşılık 837'si 87 yılından önce, 172 kamyonu mukabil de 10 tanesi 1987 yılından önceki bir modele sahip. Görüldüğü gibi, sayılar çok da fazla

değil. İster fazla olsun ister olmasın, gayet tabii ki taşımacılarımızın sorunu bizim sorunumuzdur.

Burada ne yapıyoruz, bu tebliğ neyi öngörüyor, isterseniz onu bir açıklayayım: Bu tebliğe göre ilk iki yıl, 72 ve öncesi modele sahip kamyon, tanker, otobüs -ki, bunların sayısı 59.442- bunları piyasadan çekeceğiz. Dün bunun başlangıcını yaptık ve 55 model, benimle aynı doğum tarihine sahip bir kamyonun çekini ödeyerek 7 milyon, 7 milyar YTL...

NUSRET BAYRAKTAR (İstanbul) - 7 bin YTL.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - 7 bin YTL, 7 milyar TL ödemek suretiyle bu aracı Makina Kimyaya teslim ettik ve bu alımlar devam ediyor.

Teşekkür ederim düzeltme için.

NUSRET BAYRAKTAR (İstanbul) - Estağfurullah.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Bizim eski rakamlara henüz alışkanlığımız kaybolmadı, onun için.

Tabii, burada, bir program dâhilinde bunu yapıyoruz. Dikkatinizi çekiyorum, sadece 72 yılından öncekilerin sayısı yaklaşık 60 bin. Bunu 87'ye doğru getirdiğimizde sayı çok daha da artacak ve bu 60 binin parasal değeri 350 trilyon. Biz bu 350 trilyonu taşımacılarımıza ödeyeceğiz Bakanlık olarak.

İkinci kademede de 87 ve daha sonra, -tabii, bu rakam 88, 89 olacak- yirmi yaşın üzerinde de gelen araçları aynı usulle biz alacağız ve filonun böylece yenilenmesini, rekabet gücü kazanmasını sağlayacağız.

Bunu niye yapıyoruz? Bunu şunun için yapıyoruz Sayın Çay: Diğer ülkeler de bunu uyguluyor. 1 Mart 2008 tarihinden itibaren bizim ticaret yaptığımız ülkeler de yirmi yaş uygulamasına gidiyor. Bu karşılıklı bir uygulamadır.

Peki, buradaki sorunu nasıl aşacağız? Bu insanlar ne yapacaklar? Buna da bir formül geliştirdik. Ben bu vesileyle onu da açıklamak istiyorum. İsteyen, aracını hurdaya vermek suretiyle ya tamamen sektörden çekilebilir veya yenisini alabilir. Ama, aldığı hurda bedeliyle yenisini almasına imkân yok. Onun için ne yapıyoruz? Onun için Halk Bankasıyla görüştük. Halk Bankası, Ulaştırma Bakanlığı ve taşımacı kooperatifleri, kefalet kooperatifleriyle birlikte, isteyen taşımacılarımıza uygun şartlarda kredi temin ediyoruz. Böylece, hem aracını yenilemiş olacak hem de taşımacılıkta kendi namına da ülkemizin rekabet gücü açısından da önemli bir avantajı yakalamış olacak.

Gayet tabii, bu sektörün elli yılı aşan sorunlarının beş yılda tamamen çözülmesini bekleyemeyiz. Ama büyük oranda yol aldığımızı ifade etmek istiyorum. Bunu da nasıl sağladık? Taşımacılarımızla oturduk, her seferinde konuştuk, onları dinledik, onların yaşadıkları sorunları dikkate alarak çözümler ürettik. Bu uygulamayı da hatırlarsanız, 2004'ün 26 Şubatında başlaması gerekir iken ülkemizin gerçeklerini, taşımacılarımızın içinde bulunduğu durumu da dikkate alarak bugüne kadar erteledik. Eğer bu bahsettiğim yenileme projesinden de yeterince sonuç alamaz isek iki şey yapacağız. Bunun bir tanesi, yirmi yaş üzerindeki araçların -az önce söyledim- 72 ve daha öncesini alıyor idik, bunu hızlandıracağız, 87'ye kadar olanları da almaya başlayacağız. Bu bir opsiyon veya hâlâ sorun devam ediyorsa -bunu arkadaşlarımız birliklerle görüşüyorlar- bu süreyi bir kez daha karşılıklı ülkelerle görüşmek suretiyle uzatmanın yollarını arayacağız. Bu, bizim tek taraflı bir uygulamamız değildir.

FUAT ÇAY (Hatay) - Araplar dâhil midir?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, Orta Doğu ülkeleri, Avrupa ülkeleri dâhil bu uygulamayı başlatmaktadır. Bu, karşılıklı bir uygulamadır. Ama özellikle bu bölgenin, Suriye, Irak bölgesinin özel şartlarını biz biliyoruz. Yıllardan beri de biz, bu kanundan doğan vecibeleri o bölgede mümkün mertebe taşımacılarımızın hayatını kolaylaştıracak şekilde esneterek uyguladık, birçok istisnaları bugüne kadar uyguladık.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayın lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama bu istisnaları çok daha da sürdürmenin taşımacılarımızın yararına olmadığını söylemek istiyorum. Onların güçlenmesi lazım. Hurda araçlarla ancak araçların hareket etmesi... Bütün kazançlarını ona veriyorlar. Araçlarının yenilenmesi, onların da yaptığı işten mutlu olmalarını sağlamak için bunları yapıyoruz. Yoksa amacımız hiçbir zaman taşımacılarımızın işini zorlaştırmak, onların işlerine engel olmak değil. Aksine, onların gittikçe zorlaşan rekâbet şartlarında ayakta kalabilmeleri için tedbirler alıyoruz. Bu tedbirleri eğer bugün almazsak bu tedbirlerin bedeli ileride çok daha büyük olacaktır. Ben bu bilgileri verdikten sonra yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, İnternet Haftası'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 87

Tarih : 08.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Sayın Tankut'un İnternet Haftası dolayısıyla gündem dışı konuşması üzerine söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, bilgi ve iletişim alanında gelişmeler hem ülkemizde hem de dünyada büyük bir hızla devam ediyor. İletişim sadece sesle yapılan bir şey iken 1945 yılından itibaren Amerika'da, başlangıçta askerî haberleşme amacıyla bilgilerin de sesle beraber iletilmesiyle İnternet kullanılmaya başlandı. Böylece sadece sesle olan iletişim, bilgi ve veri iletişimini de bünyesine dâhil ederek gelişmesini sürdürdü. Daha sonra bu gelişme, bilhassa 80'li yılların sonunda ve 90'lı yıllarda artık video, yani görüntü iletimini de alarak "bilgi iletişim teknolojileri" veya "bilişim" dediğimiz sektörün doğmasına yol açtı. Sektör o kadar hızla geliyor ki bulunan teknolojilere karşı düzenleme yapmaya idareler zaman zaman âciz kalıyor. Dolayısıyla, fiilî durum, gelişme her zaman, hatta çoğu zaman gelişmelerin, düzenlemelerin önünde gitmeye devam ediyor.

Şimdi İnternet öyle bir hâle geldi ki İnternet'siz yaşam düşünülemez hâle geliyor. Hani derler ya "Her eve lazım." Artık İnternet her eve, herkese lazım. Çünkü, bilgi kaynakları eskiden günlük, haftalık gazetelerden elde edilirdi. Şimdi anında bilgi kaynaklarına ulaşabiliyoruz, onların doğruluğunu, yanlışlığını ortaya koyabiliyoruz. Devletle olan işlerimiz varsa bunları İnternet ortamından yapabiliyoruz. Çarşı pazardan alışveriş işlerimiz varsa bunları yapabiliyoruz. Seyahate gideceksek uçak biletimizi, otelimizi, arabamızı kiralayabiliyoruz. Velhasıl, yirmi dört saatlik yaşamımızda İnternet'i en yakın yardımcımız olarak kullanabiliyoruz.

Peki, İnternet'in hayatımıza girmesi neyi sağlıyor? Bilgi toplumuna dönüşümü sağlıyor. Türkiye Cumhuriyeti kuruldu. Seksen yıl boyunca halkımızı okuryazar yapmak, cahillikten kurtarmak için çalıştık, çabaladık. Başta Büyük Atatürk olmak üzere çeşitli dönemlerde seferberlikler düzenledik

ve Allah'a şükür, yüzde 90'ın üzerinde okuma yazma oranına ulaştık. Tam biz "İşi bitirdik." derken bir de karşımıza bilgisayar çıktı, "bilgisayar okuryazarlığı" diye bir kavram doğdu.

Eskiden büyükler küçükleri eğitirdi, onlara öğretirdi, okuryazar yapardı. Şimdi, ahir zaman, bu bilgisayar okuryazarlığında iş tersine döndü. Şimdi, küçükler büyüklere öğretiyor. Çünkü bizim nesil bu teknolojilerle tanışmadı. Bizi bu teknolojilerle tanıştıracak, bilgisayarla dost yapacak bizim yavrularımız. Onun için de biz Hükûmet olarak yatırımı en önce gençlerimize yapmaya karar verdik.

Bunun için ne yaptık? Bütün okullara, kırk bin okulumuzun tamamına İnternet erişimini sağladık. Sadece erişim değil, geniş bant hızlı İnternet erişimi sağladık. Bununla da kalmadık, okullarımıza Millî Eğitim Bakanlığının öncülüğünde bilgi teknoloji sınıfları yapmaya başladık. Bu da yetmez, okullarda olup da vatandaş nasıl istifade edecek, bunu da düşündük, beldelere, il halk kütüphanelerine, garnizonlara, ilçelere, illere İnternet evleri, kamu İnternet erişim merkezleri kurmaya başladık.

Şu ana kadar 127 adet askerî kışla, 884 adet halk eğitim merkezi, 171 adet mesleki eğitim merkezi ve 1.341 kütüphaneye olmak üzere bilgi erişim, kamu İnternet erişim merkezleri bir kısmında kuruldu, çalışıyor, bir kısmında kurulumu devam ediyor.

Değerli milletvekilleri, daha geçen hafta Millî Eğitim Bakanlığımızla bir protokol imzaladık. Bu protokole göre, kırsal kesimdeki -öğrenci sayısına bakmaksızın- tüm okulların bilgisayar sistemini tamamen yeniliyoruz, yani okullardaki bütün... Tabii, bu çok hızlı gelişen bir teknoloji olduğu için, alıyorsunuz, üç beş sene sonra, çocuklar "bu bilgisayar kağı arabası gibi" diyor, değiştirmek icap ediyor. Şimdi bunları değiştiriyoruz ve her sınıfa bir bilgisayar koyuyoruz köy okullarında, kırsal kesimde. Aynı zamanda bütün sınıflara da tepegöz koyuyoruz. Yani bundan sonra hocalar derslerini sayısal ortamda verecekler, kâğıdı kalemi ortadan kaldırıyoruz.

Diğer yandan, 2 bin adet lisemize de, fen lisemize de teknoloji destekli fen laboratuvarı kuruyoruz. Bu örnekleri çoğaltmak mümkün.

Bütün bunları niye yapıyoruz? Bütün bunları yapmamızın arkasındaki neden, gerçek, değerli milletvekilleri, Türkiye'nin 2013 hedefi, bilgi toplumuna gidiş yolunda, gençlerden başlayıp yetişkinleri, yetişkinleri bilgisayar okuryazarı yapmaktır. Amacımız budur. Bunun için çalışmalarımızı hızla sürdürüyoruz.

Sayısallaşma bakımından, bilgi toplumuna erişim bakımından bazı rakamları sizlerle paylaşmak istiyorum. 2002 yılında sabit abone, yani evlerdeki

telefon sayısı 18,9 milyon, şu anda bu sayı 500 bin aşağı düştü. Dikkatinizi çekiyorum. Artık haberleşmede, iletişimde, bilişimde, mobilizasyon, yani telsiz öne geçmeye başladı. Buna mukabil, cep telefonu abone sayısı 2002'de 18 milyon 500 bin iken şu anda 64 milyona çıktı. 3 kattan büyük bir artış var. 2002'de ADSL denen geniş İnternet, hızlı İnternet yok iken bugün bu sayı 4,8 milyon aboneye, yani 4,8 milyon aileye ulaştı. Kullanıcı bazında olaya bakarsak, 20 milyon İnternet kullanıcısı var. Demek ki bütün bunlar bilgisayar okuryazarlığının artırılmasına yönelik tedbirler.

Bunları yaparken bir yandan da tabii gelişen sektördeki şartlara göre serbestleştirme sürecini de büyük bir dikkatle ve özenle sürdürüyoruz. Biliyorsunuz, 2004 yılında Türk Telekom'un ses iletişim tekeli sona erdi. 2005 yılında da, 2005'in sonunda da Türk Telekom bir ortaklık anlaşmasına giderek özel şirket statüsüne geçti ve bütün haberleşmedeki tekeli tamamen sona erdi. Sektörün serbestleşmesiyle birlikte neler oldu? Tüm telekomünikasyon sektöründeki ciro 8 milyar YTL iken dört yıl içerisinde bu rakam 27 milyar YTL'ye çıktı. Sağlanan rekabet sonucu, lisans alan işletme sayısı da büyük bir oranda arttı. Ne kadar arttı? Onu da rakamlarıyla vereyim: Yüzde 152 arttı. Yani, artık, herkes bilgi iletişim sektörüne yatırım yapıyor ve bu yönde sektörün büyümesi için çalışma yapıyor. Serbestleşmeyle beraber gayet tabii ki şu düzenlemeleri de yapmamız gerekiyordu: Evrensel hizmet yükümlülüğü. Eskiden, Telekom varken bütün haberleşmeyi, her şeyi Telekom yapıyor, bir yere hizmet gidecek, irat maliyeti karşılamıyor ama Türk Telekom'a diyorsun ki: Git arkadaş buraya şu hizmeti ver. E, şimdi serbestleşmede böyle bir şey isteme hakkımız yok. Ne yapıyoruz? Evrensel Hizmet Kanunu'nu çıkardık. Evrensel Hizmet Kanunu ile bir yere hizmet gidecekse maliyeti de getirisinden fazla bile olsa işletmelere görev veriyoruz, işletmeler bu hizmeti verip faturasını getiriyor, parasını alıyor. Buradaki amacımız nedir? Buradaki amacımız da ülkenin doğusuyla batısıyla, kuzeyiyle güneyiyle her tarafta iletişim altyapısının eşit şekilde gelişmesi. İstanbul Nişantaşı'nda ne varsa Hakkâri Yüksekova'da da o olmalı. Sinop Boyabat'ta ne varsa Hatay Dörtyol'da da aynısı olmalı. Sosyal devlet olmanın gereği bu, değerli arkadaşlar. Bunun için Evrensel Hizmet Fonu'ndan okullarımızı bilgisayarla donattık, İnternet ücretlerini dahi biz veriyoruz; öğrenciler yeter ki analarını babalarını yormasın, harçlıklarını bu işe vermesin diye bu paraları da Evrensel Hizmet Fonu'ndan karşılıyoruz.

Değerli arkadaşlar, İnternet Haftası -Sayın Milletvekilimize teşekkür ediyorum- kamuoyunda İnternet'in tanıtılması, İnternet'in yeni bir yaşam tarzı olduğunun algılanması bakımından önemlidir. On birincisi yapılıyor, bu sene de 24-25 Nisan arasında yapılacak. Ankara'da etkinlikler olacak, İstanbul'da

etkinlikler olacak; akademisyenler, uzmanlar, kamu görevlileri, işletmeciler bu konuda ülkemizdeki gelişmeleri ortaya koyacaklardır.

Son beş yılda iletişimde yaptığımız yatırımlarla, Türkiye'yi, iletişimde Afrika seviyesinden Avrupa ülkeleri seviyesine taşıdık. İstatistikler böyle diyor. Bakınız, bunu neden söylüyorum? Türkiye, Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde bilgisayarlaşma oranı bakımından 1'inci, İnternet uygulamaları bakımından 8'inci sıraya yükseldi. İnternet'in kamu kuruluşlarında uygulama seviyesi henüz Avrupa Birliğinin gerisinde ama hedefimiz, 2013 yılına kadar vatandaşın, en az, işlerinin yarısını İnternet üzerinden yapabilmesidir. Bunun için e-Devlet Kapısı Projesi çalışmaları devam ediyor. Temmuz ayında on dokuz kalem işlemin hizmete girmesi, deneme çalışmaları yapılması hedefleniyor. Bu konuda çalışmalar devam ediyor.

İnternet kullanımı günden güne artıyor. Tabii, İnternet çok faydalı bir şey ama milletvekilimizin de ifade ettiği gibi, bunun zararlarından da toplumumuzu korumamız lazım. Her faydalı ilacın bir yan tesiri olduğu gibi, İnternet'in de ağırlıklı olarak dış kaynaklı olmak üzere toplumumuzu tehdit eden önemli mahzurları var. Bunu da gören Hükûmetimiz, yine bu yüce Meclisin oluruyla, Türk Ceza Kanunu'nda suç olup İnternet ortamından işlenmesi mümkün olan fiiller için bir mücadeleyi esas alan, önlemeyi esas alan bir yasa çıkardı. Bu yasaya göre, İnternet Güvenlik Başkanlığı Telekomünikasyon kurumu bünyesinde oluşturuldu. Bu Başkanlıkla beraber bir sivil toplum oluşumunu da buraya dâhil ettik, aynı yasada. O da İnternet Kuruludur. 25 kişiden oluşuyor, Bakanlık oluşturuyor. Burada işletmeciler var, üniversiteden akademisyenler var, uzmanlar var, kamu temsilcileri var. Bunların görevi ne? Dışarıdan ve içeriden iletişim otoyollarına verilen bilgilerin içinden kirli bilgileri -toplumu, gençliğimizi olumsuz yönde etkileyecek kirli bilgileri- ayıklamak, temiz ve rafine bilgiyi insanlarımıza sunmaktır.

İnternet bir sektör değil; bilgi, iletişim bir sektör değil, artık yaşamımızın bir parçası hâline getirilmiştir, bir yaşam tarzına dönüşmüştür. Nasıl bugün, cep telefonu olmadan bir hayatı düşünemiyor isek İnternet de yavaş yavaş bu konuma gelmeye başlamıştır. Zamandan ve mekândan bağımsız olarak dünyaya bağlanmak, bilgiye erişmek, ancak ve ancak İnternet'le mümkündür. Onun için, İnternet'in yaygınlaştırılması, aslında şeffaflığın yaygınlaştırılmasıdır. İnternet'in yaygınlaştırılması aslında daha fazla özgürlük demektir. İnternet'in yaygınlaşması aslında daha fazla demokrasi demektir. İnternetin yaygınlaşması daha fazla ticaret demektir.

Bugün, İnternet yoluyla yapılan ticaret hacmi Türkiye'de yüzde 4'e yükselmiştir ve dikkat ederseniz, uçak biletlerine bakın, acenteden alırsanız

100 lira, ana satış merkezinden alırsanız 90 lira, İnternet üzerinden alırsanız 70 lira. Niye? Çünkü ofis yok, çalıştırılacak adam yok, bilet kâğıt parası yok, posta parası yok; bütün bu masrafları ortadan kaldırılıyorsunuz, bilgisayarınızdan girip elektronik biletinizi almak suretiyle seyahatinizi gerçekleştiriyorsunuz.

Bütün bunları yapmaktaki amacımız ne değerli milletvekilleri? İnsanımızın hayatını kolaylaştırmak, insanımızın yaşam kalitesini artırmak. Hükûmetimizin, partimizin de bir ilkesi var, bunu her zaman tekrar ediyoruz: İnsanı yaşat ki, devlet yaşasın. Bu gayeyle, durmadan, gece demeden gündüz demeden, yaz demeden kış demeden, yağmur demeden kar demeden çalışmaya devam ediyoruz, yolumuza devam ediyoruz.

Saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Yasa Dışı Dinleme Olaylarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 50

Tarih : 28.01.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Gaziantep Milletvekilimiz Sayın Akif Ekici'nin Türkiye'deki dinleme sorunu konulu gündem dışı konuşması için huzurunuzdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, dinleme konusu sadece Türkiye'nin konuştuğu bir konu değildir. Dünyanın bütün devletlerinde bu dinleme meselesi zaman zaman gündeme gelir ve siyasetin önemli alanlarından birisi olarak da günlerce gündemde kalır. Geçmiş olayları, hafızamızı yokladığımızda birçok ülkede dinlemelerle ilgili birçok skandallar, olaylar ortaya çıkmıştır.

Dinlemenin asıl yasal çerçevesini Türkiye Cumhuriyeti Anayasası oluşturur. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 22'nci maddesine baktığımızda "Herkes, haberleşme hürriyetine sahiptir. Haberleşmenin gizliliği esastır. Millî güvenlik, kamu düzeni, suç işlenmesinin önlenmesi, genel sağlık ve genel ahlâkın korunması veya başkalarının hak ve özgürlüklerinin korunması sebeplerinden biri veya birkaçına bağlı olarak usulüne göre verilmiş hâkim kararı olmadıkça; yine bu sebeplere bağlı olarak gecikmesinde sakınca bulunan hallerde de kanunla yetkili kılınmış merciin yazılı emri bulunmadıkça; haberleşme engellenemez ve gizliliğine dokunulamaz. Yetkili merciin kararı yirmi dört saat içinde görevli hâkimin onayına sunulur. Hâkim, kararını kırk sekiz saat içinde açıklar; aksi halde karar kendiliğinden kalkar." Anayasa'mızın 22'nci maddesi haberleşmenin gizliliği ve insanların özel hayatının korunmasıyla ilgili hususları bazı istisnalar dışında düzenlemiş ve dinlemenin, izlemenin, sinyal takibinin hangi şartlar altında ve hangi hukuki yollar takip edilerek yapılacağını hükme bağlamıştır.

Bu çerçevede dinlemeye esas yasalar da çıkarılmıştır. Bu yasalar nedir? Ceza Muhakemesi Kanunu, 135-140 arasındaki maddeler, delil toplamaya yönelik olarak dinleme, sinyal izleme, teknik takip konularını düzenlemektedir. "Eğer başkaca bir delil bulunamıyor ise bu maddeler muvacehesinde dinleme

yapılabilir ancak bunların usulüne uygun hâkim kararı, gecikmesi mahzurlu hâllerde savcı kararı alınmak suretiyle yapılır” denmektedir.

İşte bu çerçevede 5397 sayılı telekomünikasyon yoluyla yapılan iletişimin tespiti, değerlendirilmesi, sinyal bilgilerinin takibi ve kayda alınmasıyla ilgili bir kanun bu Meclisten geçti ve yürürlüğe girdi. Bu Kanun’un amacı şu: Bu Kanun, gerek Anayasa’mızın 22’nci maddesinde öngörülen hususlar gerekse Ceza Muhakemesi Kanunu’nda öngörülen maddeler gerekse 5190 sayılı Kanun yani eski DGM’ler yerine kurulan mahkemelerin görevleriyle ilgili Kanun kapsamında yapılacak yasal takibin, dinlemenin, sinyal bilgilerini izlemenin yasal çerçevede yürümesinden sorumlu olarak bir başkanlık oluşturuldu.

Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının görev alanı, dinlemeye yetkilendirilmiş üç kuruluşumuzun -ki bunlar MİT, Jandarma ve Emniyet, bu kuruluşlarımızın- gerek istihbarat amaçlı gerek organize suç örgütleriyle mücadele amaçlı gerekse de adli amaçlı dinlemelerinin Anayasa’mızda tanımını bulan, ilgili kanunlarda da usulleri açıklanır şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol etmek ve bu kuruluşlara eğer uygunsa uç vermek... Yani dinlemeyi yapmak değil bu kurumun görevi. Bir şeyin burada aydınlatılması gerekir. Bu kurum dinleme yapmaz. Bu kurum, dinleme yapmaya yetkili MİT, Jandarma, Emniyetin taleplerinin yasalara uygun olup olmadığını denetler, eğer uygunsa onlara dinleme yahut izleme veya sinyal takibi gibi konularda yol verir veya taleplerini reddeder.

Buna neden ihtiyaç duyulmuş? Daha önce böyle bir mekanizma yok. Ne yapıyor? Bütün kurumlar, kendi inisiyatiflerinde, istediği gibi bu dinlemeleri yapıyor ve bu dinlemelerde de kurumlar arasında rekabet oluşuyor, istihbaratlarla, suçlarla mücadelede zaaf oluşuyor ve bu arada da yasal olmayan oradaki bireylerin yaptığı bazı yanlış uygulamalar da toplumda rahatsızlık oluşturuyor. İşte bu eksikliği ortadan gidermek için Anayasa’mızın 22’nci maddesine göre bu Başkanlık oluşturuldu. Bu Başkanlığın hangi şekilde çalışacağını az önce izah ettim.

Bir de bu dinlemelerde veya izlemelerde toplumun kafasında bir karışıklık var. Bazı tanımlar var. Bu Yasa’ya göre çıkarılan Adli Dinleme Yönetmeliği’nde -Adalet Bakanlığının- burada olayları tanımlamış. Bunlardan bir tanesi “iletişimin tespiti.” İletişimin tespiti şu demek: İçeriğine girmeden, müdahale etmeden iletişim araçlarının diğer iletişim araçlarıyla kurduğu iletişime ilişkin arama, aranma, yer bilgisi ve kimlik bilgilerinin tespiti. Yani neler konuştuğuna girmeden trafiğin izlenmesi. Kim kiminle konuştu, nerede konuştu, koordinatları... Buna niye ihtiyaç var? Bu da diyelim ki bir suçluyu takipte gerek istihbarat amaçlı gerek organize suç örgütleriyle mücadele amaçlı

suç organizasyonunun takibine yönelik bir işlemdir ve buna “iletişimin tespiti” denir.

İkinci konu “sinyal bilgisi.” Sinyal bilgisi de bir iletişim ağında haberleşmenin iletimi veya faturalama amacıyla işlenen her türlü veri. Burada da iki husus var. Bu tek yönlü sinyal bilgisi. Zaten her abone istediği an buna ulaşabilir. Bir ücret ödeyerek siz bütün konuşmalarınızın dökümünü alabilirsiniz; ne zaman, kiminle, hangi telefonla konuştunuz. Bu tek yönlü sinyal bilgisi herkes için açık, bedeli mukabilinde alınabilir ancak bunun iki türlü sinyal takibi için yine mahkeme kararı لازم. Sizin aradığınız numaraların da nereleri aradığını öğrenmek gerekiyorsa, böyle bir ihtiyaç varsa bu iş de sinyal bilgisi takibine dayalı bir iştir ve bunun mahkeme kararı dışında elde edilmesi mümkün değildir.

Sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi konusu diğer bir tanım. İletişimin içeriğine yine girmeden yetkili makamdan alınan karar kapsamında sinyal bilgilerinin iletişim sistemleri üzerinde bıraktığı izlerin tespiti, bunlardan anlamlı sonuçlar çıkarılması, değerlendirilmesi, böylece suçlularla mücadele. Bir anlamda, örneğin bilgisayarlardan gönderdiğimiz elektronik postalar veya sayısal telefonlarda -şimdi sayısal telefonlar yaygınlaştı- yapılan bütün konuşmalar, İnternete girdiğimiz zamanki bütün işlemler bir iz bırakıyor. Yani siz onları imha etseniz bile o izler yer sağlayıcılar, içerik sağlayıcılar, hizmet sağlayıcıların elinde bulunuyor. İşte bu bilgileri de takip etmeye “Sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi” diyoruz.

Bir başka şey: Buna da “teknik araçlarla izleme” veya halk arasında “ortam dinlenmesi” deniyor. Ortam dinlenmesi Ceza Muhakemesi Kanunu’nun 140’ncı maddesine göre 1’inci fıkrada sayılan suçlar dolayısıyla yapılan soruşturmalarda suçun işlendiğine ilişkin kuvvetli şüphe sebeplerinin bulunması ve başka surette delil elde edilememesi hâlinde şüphelinin veya sanığın kamuya açık yerlerdeki faaliyetleri, iş yerinin teknik araçlarla izlenmesi, ses veya görüntü kaydının alınma işlemi. Buna “ortam dinlenmesi” deniyor. Bu da CMK’nın 140’ıncı maddesine göre mahkeme, hâkim kararıyla yapılabilen bir iştir. Bu tür işlem Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından izin almadan, doğrudan, CMK 140’a göre hâkimler ve savcılar tarafından yapılabilir.

Bu tanımları verdikten sonra, izleme, sinyal takibi, teknik takip veya dinlemenin hangi araçlardan yapıldığına da göz atmak lazım. Toplumun aydınlanması gerekiyor.

Cep telefonundan cep telefonuna veya cep telefonundan sabit telefona, İnternet’ten elektronik postanın gönderilmesi veya cep telefonundan (SMS)

kısa mesaj gönderilmesi veya uydu üzerinden haberleşme. Bütün bu mecralar telekomünikasyon yoluyla iletişim takibinde esas alınan mecralardır, bunun dışında bir yöntem de yoktur. İşte, bu mecralardaki yapılacak her türlü iletişim tespiti, sinyal takibi, değerlendirilmesi ve ortam dinlemesinde uyulacak kurallar, usuller, yasalar az önce ifade ettiğim gibidir. Bütün bunları yapmazsak... Bu takipler şüphesiz niçin yapılıyor? Organize suçlarla mücadele etmek, devletin içeride ve dışarıda istihbarat toplaması ki bu yetki sadece MİT'e aittir. Polisin ise ülke çapında sinyal izleme, istihbarat toplama yetkisi vardır. Jandarmanın da görev bölgesi içerisinde böyle bir yetkisi vardır. Bunlar, bu kuruluşların kendi kanunlarıyla verilmiş yetkilerdir.

Burada yapılan iş, TİB'in oluşturulması, buradaki taleplerin disiplin altına alınması, bu işler yapılırken yasalara uyulup uyulmadığının titizlikle kontrol edilmesinden ibarettir ve dolayısıyla, böylece yasa dışı dinlemelerin veya kötü niyetli, gerek kamu görevlisi gerekse kamu görevlisi dışındaki insanların bu tip faaliyetler içerisinde olmalarının önüne geçilmesidir.

Peki, bütün bunları yaptıktan sonra diyelim ki bunlara uymayanlar oldu. Olamaz mı? Olur. Yani birisi gelir, ortam dinlemesi, bir topluluğun içine girer, cebindeki kaydediciyi açar, ortam dinlemesi yapabilir veya bir cihaz koyabilir bir yere, dinleme yapabilir. Bunlar yasal olarak yapılabildiği gibi yasal olmayan yönlerden de yapılıyor. Az önce söyledim, 5190'a göre yasal olarak yapılabiliyor; yasal olmadan da yapılıyor, örneklerini de geçmişte gördük ama bunların müeyyideleri var.

Müeyyideleri nedir? Eğer bu iş bir hizmet sağlayıcı, yer sağlayıcı marifetiyle yapılıyorsa yetki belgesi iptal ediliyor, adli ve hapis cezası veriliyor. Bunların cezaları da yine CMK'ya göre bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası. Bir başka özelliği de şüphesiz bu tip dinlemeler hiçbir şekilde mahkemelerde delil olarak geçerli değildir. Bunlar da işte bu TİB'in kurulmasıyla ilgili kanunla getirilmiş müeyyidelerdir. Önceden bu müeyyideler yoktu. Bu dinlemeler yapılıyordu. Yasal olarak yapılanı da vardı, yasal olmayan dinlemeler de vardı ama müeyyideler yoktu. İşte TİB'in kurulmasıyla ilgili yasayla birlikte yasadışı, 5397'ye göre yapılan dinlemelerde bu şekilde dinlemeyi yapan işletme -cep telefonu şirketi, sabit telefon şirketi- hem yetki belgesinin iptali hem de para cezasına çarptırılıyor. İşte bu getirilen hüküm iki şeyi güvence altına almıştır vatandaşlarımız bakımından: Birincisi, bunların delil olarak kabul edilmemesi; ikincisi, bu işi yapanların hapis cezasıyla tecziye edilmeleridir ve bu şekilde, burada, yasa dışı dinlemelerle ilgili bir disiplin sağlanmıştır.

Son günlerde, tabii, gündeme getirilen bazı hususlar var, onları da bu vesileyle açıklamakta yarar görüyorum. Örneğin, Yargıtayın verdiği bir karar

var. Bu karara göre, Jandarma bunu yapamadığı hâlde MİT ve Emniyetin yurt çapında dinlemeye devam ettiği iddia ediliyor.

Değerli milletvekilleri, buradaki olay şudur: Az önce dedim, MİT'in, Emniyetin, Jandarmanın dinleme, sinyal izlemelerinin hangi esaslar dâhilinde yapılacağı kuruluş kanunlarında ifade ediliyor. Buna göre, Jandarma, sadece sorumluluk bölgesinde ve terörle mücadele alanında dinleme yapmaya yetkilidir, bunun dışındaki dinlemeleri yapamaz. Ancak, yargıya başvurarak Türkiye çapında bir dinleme yetkisi istemiş ve bir mahkeme reddetmiş, bir mahkeme kabul etmiş, konu Yargıtaya gelmiş ve kamu yararına düzeltme suretiyle bu talep reddedilmiştir. Diğer kuruluşların ise zaten kanunlarında, ülke çapında Emniyetin, devlet çapında MİT'in -"devlet çapında"dan kastımız hem yurt içinde hem yurt dışında- dinleme yetkisi zaten vardır. Dolayısıyla onlar kendi yetki kanunlarındaki, kuruluş kanunlarındaki hususlarla hareket etmektedir. Dolayısıyla böyle bir uygulamada yanlışlık söz konusu değildir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, son bir dakikanız; buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yine, gündeme getirilen, bakanlar, milletvekilleri ve üst düzey bürokratların dinlendiği iddiasıdır. Bu konu esasen şudur: Kamu görevlilerinin dinlenme esasları da onların bir suç konusunda sorgulama ve yargılama esaslarıyla aynıdır. Örnek vermek gerekirse bir genel müdürün dinlenebilmesi için önce onun sorgulanması, yani 4483'e göre bakan tarafından izin verilmesi... İzin verilmemesi hâlinde itiraz yoluyla sorgulanmasına savcılıkça karar verilip ondan sonra ancak dinleme yapılır. Mahkeme kararı alınmadan hiçbir şekilde doğrudan dinleme yapılamaz yani kamu görevlilerinin, milletvekilinden bürokrata kadar dinleme esasları yargılanmalarına esas mevzuat hükümleri mucibince yapılır, öyle rastgele dinleme yapılamaz. Onu da ifade ediyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, son cümlenizi alabilir miyim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Son sözlerimiz...

Tabii "Elektronik postalar benden önce okunuyor." iddiası var. Burada da elektronik postalar veya kısa mesajlar da dinlemeyle eş değerdir, aynı usullere tabidir ancak şu tehlikeyi görmek lazım: Bu yer sağlayıcılar -Mynet, Yahoo, Gmail veya diğerleri- size bir IP numarası verirken bu trafiğinizi virüsle mücadele için rıza verdiğinizize dair bir sözleşme imzalatır. O sözleşme

kapsamında bu bilgiler onlardan geçiyor ama bu bilgilerin hepsini dinlerler mi, dinlemezler mi veya bilgisayarınızın, cep telefonunuzun içerisine bir virüs yazılımı da konmak suretiyle böyle bir risk de vardır ama bunlar ne yasalarla ne diğer bahsettiğim hususlar dâhilinde değerlendirilecek konular değildir.

Özet: Dinleme yapıldı, bilgiler elde edildi, bir şey çıkmadı. Cumhuriyet başsavcısı bunu on beş gün içerisinde, ilgisine, dinleme yapıldığını ve herhangi bir bulguya rastlanmadığını da bildirmekle mükelleftir. Yine bu, Ceza Muhakemeleri Kanunu'nda hükme bağlanmıştır.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, kısacası, tabii bir son...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, teşekkür ediyorum.

Tabii benim demek istediğim şudur: Eğer yanlış işiniz yoksa, yasal olmayan hiçbir işiniz yoksa dinlenmekten korkmayın, istediğiniz kadar konuşun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Yapmayın Sayın Bakanım!

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Çok kötü bir cümle ama Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye...

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Bir bakan olarak bunu söylemeyin lütfen!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye...

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Bir bakan olarak yakışmıyor! Bu söylenir mi ya? Ne demek?

SACİD YILDIZ (İstanbul) - Herkesin özeli...

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Herkesi dinleyin o zaman! Özel yaşamı falan dinleyin! Bir bakana yakışmıyor bu sözler.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi bakınız, bir şeyi söylemek istiyorum. Söylediğim şudur...

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Tehlikeli bir şey yoksa konuşmayın...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Söylediğim şudur: Eğer yanlış anlaşıldıysa düzeltelim.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Evet, düzeltin lütfen!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, hani dediniz ya “Eğer dinlenmek istemiyorsanız konuşmayın.” Dinlenmenin hangi usullerle yapılacağını, bütün hukuki boyutlarıyla, teknik boyutlarıyla ortaya koydum. Hâlâ şüpheniz varsa... Toplumda birçok insanın şüphesi var.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - O zaman konuşmayın!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu da bir hakikattir. Buna da bu şartlar altında yapılacak başka bir şey yoktur. Teknolojinin önüne geçme imkânı yoktur ama önemli olan, kim ne yaparsa yapsın, yasal olmayan yollardan böyle bir şey yaparsa bunu delil olarak kullanamaz, şantaj olarak kullanamaz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Bunu söyleyin!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kullandığı zaman da bunun müeyyidesi var, hükmü var; bunun da bilinmesi lazım.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Bunu söyleyin!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunu ifade etmek istedim, kastettiğim budur.

Teşekkür ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Ankara Milletvekili Nesrin Baytok'un, Ankara'nın Ulaşım Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 59
Tarih : 18.02.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ankara Milletvekili Sayın Nesrin Baytok'un, Ankara'nın ulaştırma problemlerine yönelik gündem dışı konuşması için söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Milletvekili Ankara'nın ulaşım sorunlarıyla ilgili düşüncelerini aktardı. Hepimizin bildiği bir gerçek var, büyüyen şehirlerde trafik sorunu da büyüyerek devam ediyor. Büyük şehirlerde dünyanın hiçbir yerinde ulaşım sorununu tamamen çözebilmiş bir kent yok. Burada konuşacağımız konu ulaşımın sürdürülebilirliğini sağlamak, çekilebilecek, katlanılabilecek bir ulaşım altyapısının oluşturulmasıdır. Türkiye olarak, büyük şehirlerimiz başta olmak üzere şehirlerimizde, tamamında altyapının gelişen, artan nüfusa ve motorlu araç sayılarına göre geciktiğini hepimiz biliyoruz. Londra metrosunun 420 kilometre olarak bundan yüz yıl önce tamamlandığını düşünürsek, bizim şehirlerimizde o dönemde sadece bir Tünel-Karaköy Metrosu var ve onun dışında raylı sistem yok. Ne zamana kadar? 1990 yılının başına kadar. Dolayısıyla şehirlerde toplu ulaşımı, Sayın Milletvekilinin de ifade ettiği gibi, çözmenin yolu toplu taşımacılığı geliştirmek, araçları taşımak yerine insanları taşımak. Tabii bu taşımayı da yaparken insanların özel araçlarını bırakabilmesi için toplu taşımada da aynı konforu sağlamamız lazım. Yoksa "Siz otomobilinizi bırakın, gelin otobüse binin." diye insanları ikna edemeyiz. Aynı konforu, aynı esnekliği, varış ve başlama noktalarını birbiriyle, toplu ulaşımı entegre ederek organize etmemiz lazım. Şimdi, bu açıdan baktığımızda, yapılan kavşaklar, alt geçitler, üst geçitler büyük şehirlerde bugünün doğan ihtiyacını karşılamaya yönelik çözümlerdir. Orta ve uzun vadeli çözümler ise daha pahalı ama elli yıl, yüz yıl boyunca sonuç verecek raylı sistemlerin geliştirilmesi. Tabii şehrin özelliğine göre, deniz varsa deniz toplu taşımacılığının geliştirilmesi, tabii ki lastik tekerlekli toplu taşımacılığın da çevreci ve konforuna dikkat ederek geliştirilmesi olacaktır. Bu bakımdan büyük şehirlerde ulaşımın birinci derecede yetkili ve sorumlu kuruluşları belediyeler olmakla beraber, zaman zaman merkezî idare onların gücünün yetmediği, kaynaklarının

kâfi gelmediği durumda da destek vermektedir. Örnek vermek gerekirse, İstanbul'da yapılan Marmaray Projesi ve İzmir'de İzmir Büyükşehir Belediyesi ile gerçekleştirdiğimiz Egeray Projesi bu tip uygulamalardandır. Bilindiği gibi, İzmir'de Devlet Demiryollarıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi bir müşterek projeye Egeray, yani Aliağa'dan Menemen'e, 88 kilometre, günde 500 bin insana hizmet verecek raylı sistemin müşterek yapımını gerçekleştirmektedir. Biz "Bu, belediyenin işidir, belediye yapsın." deme lüksüne sahip değiliz. Mutlaka oradaki ulaşımında yaşanan sorunları gidermek, insanımızı rahatlatmak ve yollarda geçen zaman kayıplarını ekonomiye dönüştürmek için burada Bakanlık olarak gerekli müdahaleyi yaptık, tıkanmış olan bu projenin tekrar işlerlik kazanmasını sağladık.

Benzer şeyi Marmaray'da gerçekleştiriyoruz. Asrın projesi Marmaray. Şüphesiz bir yandan doğudan batıya, Çin'den Avrupa'nın batısına, ülkemizi baştan başa katedecek bir transit koridor olma özelliğinin yanı sıra, İstanbul şehir içi trafiğinde günde 1,5 milyona hizmet verecek önemli bir toplu taşıma altyapısıdır. Buna bağlanacak diğer raylı sistemlerle birlikte raylı toplu taşımacılığın payı İstanbul'da yüzde 7'den yüzde 28'e çıkacaktır.

NESRİN BAYTOK (Ankara) - Sayın Bakan, Ankara metrosunu yapacak mı Ulaştırma Bakanlığı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi Ankara metrosu ve Ankara raylı sistemiyle de ilgili Sayın Milletvekili burada bazı konulara değindi.

Bildiğiniz gibi Ankaray ve Ankara metrosunun hâlen hizmet veren kısımlarında taşınan yolcu sayısı, banliyöyü de kattığımızda, şu anda yıllık 121 milyona ulaşmıştır. Ancak Ankara'da son yıllarda artan yolculuk talebini dikkate aldığımızda bu da yetersiz kalmaktadır. Otobüs toplu taşımacılığı da yılda 212 milyon olmasına rağmen hepimizin yaşadığı, tecrübe ettiği Ankara'da yıldan yıla, son birkaç yılda trafikte ciddi bir sıkışıklık yaşadığını görüyoruz. Bunun, şehrin mevcut altyapısının şehrin gelişmesiyle planlı olarak yapılmamasından kaynaklandığını görüyoruz. Ankara'nın bilhassa kuzey-güney koridorları yetersizdir. Bunun çözümü de raylı sistemdir.

Tabii, raylı sisteme başlanmış, bir kısmı bitirilmiş -Ankaray, metro- ama devam eden Batıkent-Sincan, AŞTİ-Çayyolu, Kızılay-Çayyolu, Tandoğan-Keçiören hattında toplam 40 kilometrelik bir etabın inşaatı da hâlen devam etmektedir. Ortalama gerçekleşme miktarı Batıkent-Sincan'da yüzde 71, AŞTİ-Çayyolu altyapısı yüzde 100 tamamlanmış, Kızılay-Çayyolu ikinci etapta yüzde 75, Tandoğan-Keçiören'de yüzde 45 seviyesindedir.

Bundan sonra bu işin tamamlanması için gereken miktar yaklaşık olarak 500 milyon dolardır. Tabii, ayrıca bunun üzerine metro araçlarını, diğer elektromekanik ve sinyalizasyonu da koyduğumuzda proje için ihtiyaç duyulan para yaklaşık 1 milyar 200 milyon dolar civarındadır. Para miktarı ne olursa olsun eğer bunlarda İzmir örneğinde olduğu gibi, İstanbul örneğinde olduğu gibi yerel yönetimler işin içinden çıkamazsa, biz vatandaşımızı ıstıraptan kurtarmak, daha rahat, daha huzurlu, konforlu bir ulaşım imkânı sağlamak için merkezî idare olarak devreye gireriz, bu eksiklikleri de tamamlarız, böylece halkımızın hizmetine sunarız.

Ben bu fırsatı verdiği için Sayın Milletvekilimize teşekkür ediyorum, sizlere saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Muğla Milletvekili Gürol Ergin'in, Balıkçıların Yaşadıkları Sorunlara İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 78
Tarih : 16.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Değerli Milletvekilimiz Gürol Ergin Bey'in, balıkçıların sorunlarıyla ilgili gündem dışı konuşmasına cevap vermek üzere söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlarım.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde 1 milyar 550 milyon hektar iç su, göl, baraj gölü, nehir, gölet; 24,6 milyon hektar deniz üretim alanı ve yaklaşık olarak 8.400 kilometre kıyı şeridi mevcuttur. Su ürünleri üretimimize göz atınca, 2007 yılı sonu itibarıyla TÜİK verilerine göre su ürünlerimizin yüzde 76'sını denizden, yüzde 6'sını iç sulardan, yüzde 18'ini de yetiştiricilikten, yani çiftliklerden elde ettiğimizi görüyoruz.

Su ürünlerine konu balıkçı teknelerinin durumuna bakınca, sürdürülebilir bir deniz ürünü sağlanması, stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması amacıyla 2002 sonundan itibaren balıkçı teknelerine yeni tezkere verilmemektedir. Hâlen 18.342'si denizlerde, 3.420'si iç sularda olmak üzere, toplam 21.762 tekne balıkçılık faaliyeti sürdürmektedir. Bu teknelerden denizlerde çalışanların 1.896'sı gırgır ve trol, 16.453 adedi de "sandal" diyebileceğimiz 12 metreden küçük balıkçı tekneleri.

Desteklemenin sağladığı ivme ve sektör hızı ile gelişme gözle görülür hâle gelmiş, ülkemiz yetiştiricilik üretimi açısından dünyanın en hızlı büyüyen üçüncü ülkesi konumuna yükselmiştir.

Yine Uluslararası Tarım Örgütü'nün (FAO) verilerine göre ülkemiz, Avrupa çipura, levrek pazarında yüzde 25 pay almaktadır. Ülkemiz alabalık üretiminde de AB ülkeleri arasında ilk sıralara yükselmiştir. Hâlen balık ürünleri AB'ye ihraç edebildiğimiz tek hayvansal üründür. Son altı yılda su ürünleri ihracatında önemli bir gelişme yaşanmış, ihracat yüzde 240 artarak 325 milyon dolara yükselmiştir ve bunun yüzde 80'ini de Avrupa ülkelerine yapılmaktadır.

Bildiğiniz gibi, 2006'da Meclisimiz Çevre Kanunu'nda bir değişiklik yaptı. Bu değişiklikle, balık çiftliklerinin kurulamayacağı alanlarla ilgili bazı yeni düzenlemeler getirildi. Buna göre, 30 metre derinlikten daha az, akıntı hızı 0,1 metre/saniyeden az olan bölgelerde hiçbir şekilde balıkçı çiftliği kurulmasına izin verilmemektedir. Bu düzenlemeden amaç, su ürünleri yetiştiriciliği sektörünün sürdürülebilir gelişimini sağlamak, yoğun bilimsel araştırma ve kurumların iyi bir koordinasyon içerisinde çalışmasını mümkün hâle getirmektir. Bu bağlamda kamu kurumları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte çalışmalar devam etmektedir. Daha sonra ise Aydın, İzmir, Mersin, Muğla illerinde kritere uymayan çiftliklerin taşınacağı alanlar da belirlenmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; balık ve balıkçı teknelerine hizmet vermek üzere toplam 286 kıyı yapımız vardır; 180 adet büyük, küçük ölçekli işletme tesisi mevcuttur. 2007 ihracatımız 47,2 ton, elde edilen gelir 276 milyon dolar civarındadır.

Az önce de gündeme getirildiği gibi, su ürünleri avcılığına ilişkin düzenlemeler bütün dünyada ve ülkemizde de biyolojik, çevresel, ekonomik ve sosyal yönler göz önünde tutularak belirlenmektedir. Tarım Bakanlığının tebliğiyle ve balıkçılardan gelen yoğun talep, yaşamakta olduğumuz küresel mali krizin etkileri de dikkate alınarak yasak süresi Bakanlıkça 15 Nisandan 1 Mayıs tarihine kadar uzatılmıştır. Yani, on beş günlük bir uzatma söz konusudur, ancak bu uzatma sadece bu yıla mahsustur. Aksi hâlde, denizlerimizin varlıklarının, zenginliklerinin korunması bakımından genel uygulama 1 Nisan-1 Eylül arasındır. Ancak, Sayın Milletvekilimizin de gündeme getirdiği gibi, bu uzatmayla ilgili uygulamada bazı aksaklıkların olduğu, ışıklı, ışısız, trol veya gırgır tekneleri dışındakilerin dâhil edilmediği yönünde uygulamada bazı tereddütler oluşmuş, kolluk kuvvetlerince bu konuda balıkçılarla aralarında birtakım sorunlar meydana gelmiştir. Bu konu Tarım Bakanlığınca tekrar gözden geçirilecek ve uygulamadaki bu belirsizliğin veya anlaşılmayan hususların giderilmesi cihetine gidilecektir.

Bunları söyledikten sonra, tabii, balıkçılığımızın diğer bir alanı da şüphesiz balıkçı barınaklarımızdır. Türkiye'de bugün itibarıyla 200'e yakın, 197 adet balıkçı barınağımız vardır. Bu barınaklarımız -sahillerimizin, Karadeniz, Akdeniz, Ege, Marmara olmak üzere- 8.400 kilometrelik sahil şeridimize yayılmış vaziyettedir. Sadece son altı yıl içerisinde tamamladığımız balıkçı barınağı sayısı 30'u bulmuştur. Bunların parasal bedelini de dikkate aldığımızda, 600 milyon YTL, 600 trilyonluk bu konuda bir yatırım yapılmıştır.

Tabii, burada bir hususu sizlerle paylaşmak istiyorum, o da şudur: Balıkçı barınakları, maalesef, geçmiş dönemlerde iyi planlanmadığından, sadece bir

bütçe döneminde, 1994'te zannediyorum, 30 tane balıkçı barınağı programa alınmış fakat ödenek ayrılamadığı için hiçbir şey yapılamamış veya küçük ödenekler konmak suretiyle, yapılan iş de kışın fırtınayla yok olup gitmiştir. Bunu dikkate alan Bakanlığımız, bu gidişle balıkçı barınaklarının otuz yılda bile bitmeyeceğini görmüş ve öncelikleri, ilerleme durumlarını da dikkate alarak çalışmaya başladık ve bugüne kadar 30 balıkçı barınağını bitirdik ve balıkçılarımızın hizmetine verdik. İnşaatı devam eden 16 balıkçı barınağımız daha vardır. Bunun 12 adedi 2010 yılında, 4 adedi de 2011 yılında tamamlanacak ve böylece, yatırımda olan bütün balıkçı barınaklarını bitirmiş olacağız.

Burada bir gerçeği de sizlerle paylaşmak istiyorum. Balıkçı barınaklarını yapıyoruz, gayet güzel ama bunların işletmesinde maalesef aynı derecede verimli ve başarılı olduğumuzu söyleyemeyiz. Usul şudur: Ulaştırma Bakanlığı balıkçı barınaklarını yapar ve bunların kullanımı için Tarım Bakanlığı ile ilişkilendirilen su ürünleri kooperatiflerine tahsis eder. Bu su ürünleri kooperatiflerinin istediğimiz verimlilikte her yerde çalıştığını söyleyemeyiz. Bazen balıkçıların tamamının yararlanmasından mahrum kaldığı bazen de o güzelim balıkçı barınaklarının -yapılacak üst tesislerin- çok kötü bir görüntü arz ettiği ve amaç dışı kullanıldığını da görüyoruz. O yüzden bu konuda Tarım Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı olarak bir karar aldık, bir çalışma grubu oluşturduk, balıkçı barınaklarının daha verimli kullanılması, daha fazla balıkçımızın bu alanda yararlanması için bir mevzuat geliştirme, yeni bir mevzuat yapma yönünde çalışmalarımız sürüyor.

Su ürünleri konusunda bugüne kadar yapılan -şüphesiz yapılacak çok iş olmakla beraber, yapılmış da- birçok iş vardır. Bunların başında 2004 yılında sağladığımız ÖTV indirimi gelir. ÖTV indirimi bugüne kadar balıkçılarımıza 483 milyon Türk lirası yani 483 trilyonu bulmuştur. Bu, balıkçılarımıza yapılan doğrudan destek anlamına gelmiştir.

Bir başka şey: 2003 yılında Su Ürünleri Kanunu'nda yaptığımız değişikliklerle maddi suça maddi ceza esas getirilmiş, hapis cezası kaldırılarak cezalar idari para cezasına dönüştürülmüştür ve böylece balıkçılarımızın önemli bir mağduriyeti giderilmiştir.

Yine balıkçılarımızın ruhsat tezkerelerinin süreleri iki yıldır, bunu beş yıla çıkardık. Burada da bir yasal değişiklik yaptık. Bunun amacı da balıkçılarımız sürekli tezkere için, ruhsat için gidip gelmesinler, işlerinden olmasınlar diye.

Balık stoklarının korunması, sürdürülebilir avcılığın sağlanmasına yönelik av yasaklarıyla ilgili sirkülerler yayımlanmaktadır, devreye sokulmaktadır. Bunların uygulanıp uygulanmadığına yönelik kontroller de sezon içerisinde titizlikle takip edilmektedir.

Bir başka önlem: Balık stoklarının yine idareli kullanılması, çevrenin, ekolojik dengenin bozulmaması için ve av baskısının azaltılması için balıkçı gemilerine yeni ruhsat verilmemektedir. Bunu daha önce de ifade ettim, 2000 yılından beri dondurulmuştur. Bu da denizlerimizdeki su ürünleri varlığının korunması ve bu alandaki arz-talep dengesinin sağlanmasına yönelik tedbirlerdir.

Orkinos avcılığı ülkemiz balıkçıları, açık deniz balıkçıları için önemli bir alandır. Burada Atlantik Ton Balıkçıları Koruma Uluslararası Komisyonu veya “ICCAT” dediğimiz bu Komisyona ülkemiz üye değildi. Dolayısıyla biz İspanya’nın, Yunanistan’ın, İtalya’nın kotalarını kullanıyorduk. Buraya üye olunmuş ve Türkiye kendi kotasını kullanmak suretiyle bu alandaki döviz girişi, ihracatla ilgili rakamlar da artmış, balıkçılarımıza bu alanda önemli bir kaynak sağlanmıştır.

Kaynakların yine verimli kullanılması adına 2009 yılında kum midyesi avcılığına 35 bin ton/yıl olarak bir kısıtlama getirilmiştir. Ayrıca, hamsi avında da ürün kaybını önlemek için belirli standartlar uygulamaya konmuştur.

Özellikle ürün sirkülasyonunun yoğun olduğu büyük su ürünleri hallerinde gerçekleştirilen çalışmalarla fiziki yeterlilik yönünde gelişme sağlanmış, standartlara uygun yeni haller inşaatı yapılması için çalışmalar başlatılmıştır.

Kesin ya da geçici olarak belediye ve il özel idarelerine devri yapılmış balıkçı barınağının gerçek sahipleri olan balıkçı kooperatifleri ve birliklerine kiralanmaları yönünde teşvik edici tedbirler alınmıştır.

Avrupa Birliği ortak balıkçılık politikasına uyum çalışmaları başlatılmış, bu kapsamda yasal uyumun altyapısını oluşturmak üzere hazırlanan su ürünleri kanunu da güncel şekliyle Türkiye Büyük Millet Meclisine gönderilmiştir, komisyonlarda görüşülme aşamasına gelmiştir.

Su ürünleri mevzuatı kapsamında öngörülen denetimler etkinleştirilmiş, 22 kıyı ilimizde 30 adet balıkçı idari binası tamamlanmak suretiyle faaliyetine başlamıştır.

Su ürünleri avcılık bilgilerinin güncel ve etkin takibi için Su Ürünleri Bilgi Sistemi kurulmuş ve faaliyete geçirilmiştir. Hâlen balıkçılık idari binalarında aktif olarak veri girişi sağlanmakta ve balıkçılarımıza yönelik hizmetler buralardan yürütülmektedir.

Diğer bir konu: Yine Değerli Milletvekilimizin gündeme getirdiği, gerek balıkçı gemilerimizin seyir emniyeti bakımından gerekse kıyılarımızdaki kirlenmelerin ve kazaların önlenmesine yönelik “AIS” dediğimiz otomatik

tanımlama cihazının uygulaması 1 Ocak 2010 tarihine kadar ertelenmiş ve böylece, balıkçılarımıza bu anlamda bir zaman kazandırılmıştır. Bu cihaz, aslında yurt dışında 2 bin-3 bin eurodan başlayan fiyatlarıdır. Ancak biz bu cihazın Türkiye’de yapılması için bir proje başlattık ve Türkiye’de bu cihaz yapılmak suretiyle balıkçılarımıza 800 dolar gibi bir fiyata almalarını sağladık. Böylece, sadece kendi 20 bin civarındaki balıkçı teknemize ,değil, bu cihazı Türkiye bütün ülkelerin denizcilerine, balıkçılarına da satar hâle gelmiştir. Bu anlamda da ülkemize az da olsa bir döviz girdisi sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şüphesiz balıkçılığımızın sürdürülebilir gelişimini sağlamalıyız. Ancak, denizlerimiz de bizim miraslarımızdır; tarihi, kültürel miraslarımızdır. Denizlerimiz sadece balık avlamak için değil, denizlerimiz âdeta bütün insanlığın yaşam alanıdır. O bakımdan buraların korunması da aynı derecede önemi haizdir. Hâlen bazı bölgelerde doğrudan deşarjların denizde olduğunu biliyoruz. Her ne kadar son yıllarda arıtmayla ilgili çok yoğun çalışmalar yapılmakla beraber bu alan da geç kaldığımız alanlardan bir tanesidir. Burada farkındalık maalesef geç oluştu ama yapılan çalışmalarla büyük oranda deniz kirliliğine neden olan kara kaynaklı atıkların kontrol altına alınması sağlanıyor.

Bazıları zannediyor ki denizleri denizdeki araçlar kirletiyor. Aksine, denizde bir sigara kutusunu bile bir gemi attığı zaman binlerce dolar ceza ödüyor. Asıl kirletici unsur kara kaynaklı atıklardır. Bu konuda da tabii günden güne toplumumuzda duyarlılığın artması kamu görevlilerine, bizlere bu alana daha fazla kaynak ayırmayı zorunlu hâle getirmektedir.

Ben bu vesileyle Değerli Milletvekilimize bu önemli konuyu kamuoyunun gündemine getirdiği için teşekkür ediyorum ve bu konuda Hükûmetimizin son altı yılda yaptığı çalışmalardan bazılarını da sizlerle paylaşma fırsatı buldum.

Bu duygularla teşekkür ediyorum, Meclisimizi saygıyla selamlıyorum.
(AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Kocaeli Milletvekili Azize Sibel Gönül'ün, Bölünmüş Kara Yollarının Durumuna İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 17

Tarih : 12.11.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Kocaeli Milletvekilimiz Sayın Azize Sibel Gönül'ün bölünmüş yollar hakkındaki gündem dışı konuşmasına cevap vermek üzere huzurunuzdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

AHMET ERSİN (İzmir) - Sizi övdü Sayın Bakan. Hanımefendi sizi övdü yani cevap verecek bir şey yok.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Cevap verecek bir şey yok ki. Kaldı ki sizin anlatmak istediğinizi anlattı. Bu pas gibi geliyor bana!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, sizlere bugün güzel şeyler anlatacağım. Vatandaşlarımıza da bu vesileyle bazı bölünmüş yollarla ilgili yaşadığımız gerçekleri, bilgileri bu vesileyle aktarma fırsatı bulacağım.

Bölünmüş yol çalışmaları cumhuriyetin kuruluşundan bugüne kadar ülkenin imkânlarıyla yapılmaya çalışılmış ve 2003 yılı başına geldiğimizde toplam bölünmüş yol miktarı, otoyollar, bölünmüş yollar olmak üzere 6.100 kilometreye ulaşmıştır. Bildiğiniz gibi Hükûmetimizin 15 bin kilometre bölünmüş yol hedefi vardı 2003 yılında. Bugün, şu gün itibarıyla toplam bölünmüş yol miktarı 17.300 kilometreye ulaşmış bulunuyor. Buna 6.100 kilometre de dâhildir. Yani 11.300 kilometre ilave yol yapılmış durumdadır. Hedefimiz, 2012 sonunda bölünmüş yol miktarını 22.500 kilometreye çıkarmaktır. Bu doğrultuda imkânlar dâhilinde önceliklerimizi de belirleyerek çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığı da yapmış Halil Rıfat Paşa, kara yolları ve kara yolları çalışanları için âdeta bir sembol isimdir ve onun söylediği bir söz: "Ulaşamadığın yer senin değildir." Dolayısıyla, gerek bölünmüş yol çalışmaları gerek tek yollar gerek otoyollar gerek köy yolları, hepsinin yapılmasındaki temel amaç ulaşılabilirlik, erişilebilirlik olmuştur.

Başlangıçta 1950 yılına kadar birinci öncelik, ne olursa olsun, kazmayla kürekle yol yapıp vatandaşların birbirine erişimini sağlamaktı. 70’li yıllara kadar “şose” dediğimiz yolların açılması ve stabilize kaplanması kara yollarında ikinci bir aşama olarak ortaya girmiştir. Ancak 70’li yıllardan itibaren kara yollarında uluslararası standartlara uygun yol yapım çalışmalarına hız verilmiştir, aletli yol yapım çalışmalarına hız verilmiştir ve “BSK” dediğimiz bitümlü sıcak karışım da kara yollarımızda kullanılır hâle gelmiştir. 80’li yıllar özellikle otoyolların yaygın olarak yapılmaya başladığı yıllardır ve 2000’li yıllardan itibaren de otoyollar yanı sıra bölünmüş yol çalışmalarına da hız verilmiştir.

Bölünmüş yol yapınca ne gibi faydalar sağlanır, onları izninizle paylaşmak istiyorum: Her şeyden önce üretimin ve istihdamın artmasına katkı sağlar, üretim maliyetlerini düşürür, sektörlerde verimliliği artırır, arazi kullanımı ve bölgesel gelişimin sağlanmasına katkı sağlar, iş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebini karşılar; eğitim, sağlık, turizm amaçlı seyahatlerin artmasına katkı sağlarlar; milli gelirin ülke genelinde daha dengeli dağılımına katkı sağlar; trafik güvenliğinin artmasına katkı sağlar, kazaların azalmasına ve yollarda hayatını kaybeden insanlarımızın sayısının azalmasına katkı sağlar; mevcut kapasite yetersizliğini iyileştirerek taşıt işletme giderleriyle seyahat süresinden tasarruf sağlanır ve böylece de ekonomiye önemli ölçüde katkı sağlanmış olur. Sürücülerin konforlu bir seyir gerçekleştirmesine katkı sağlar ve nihayet Avrupa Birliği ülkelerindeki yol ağlarıyla entegrasyonun sağlanması, ülkemiz sınırlarından geçen Kuzey Tetek, Güney Tetek, TRACECA koridoru, İpek yolu gibi koridorların doğu-batı yol akslarına entegrasyonunu sağlar ve son yıllarda gittikçe önemi artan karbondioksit gazlarının atmosfere verilmesindeki emisyon salınımının yol standardının ve yolların iyileştirilmesi suretiyle önemli ölçüde azalmasına şahit oluyoruz ve nihayet ülkemizin rekabet gücünün artması, ekonomik kalkınmanın hızlanması yine bölünmüş yolların katkılarından bazıları olarak zikredilebilir.

Şimdi, 11.100 kilometre ortalama bölünmüş yol miktarının pratik olarak yaptığı katkırı bir örnekle sizlerle paylaşmak istiyorum. Günlük, yıllık ortalama trafik yok diye adlandırılan, 7 bin araç olan bir yolda Türkiye’nin genel ortalaması 10 bindir. Tabii 50 bin olan da var, bin olan da var ama genel ortalama 7 ile 10 bin arasındadır. 10 bin/günlük trafikte bir yolda 11 bin kilometre bölünmüş yol için bir yıllık tasarruf 94 milyon/saat olarak hesaplanmıştır. Bunun ekonomiye yıllık katkısı 3 milyar 270 milyon liradır. Bugüne kadar bölünmüş yollara harcanan para miktarının 31,5 milyar olduğunu düşünürsek, bu 11 bin kilometre için yaklaşık olarak on ila on bir yılda bölünmüş yollara harcanan bu para, zaman tasarrufundan kazandığımız ekonomik değer olarak geri dönmektedir.

Bir başka tasarruf, bu 11 bin kilometre yolda 7 bin/günlük trafikle 538 milyon litre akaryakıt tasarrufu sağlanmıştır. Bunun da ekonomik değeri 460 milyon liradır. Gayrisafi yurt içi hasıla ile taşıt/kilometre olarak trafik değerleri arasında yüzde 97'lik bir doğrusal orantı vardır. Bunun anlamı ne demek? Taşıt/kilometre olarak trafik yüzde 1 artarsa gayrisafi yurt içi hasılda veya yıllık millî gelirden yüzde 1,2 artış olarak kendini göstermektedir. Hani “Teker dönsün, ekonomiye can versin.” deriz ya yani bir teker dönüyorsa bir yerde, muhakkak bir ekonomik faaliyet var anlamına gelir.

Bölünmüş yolların oluşturduğu normal trafik değerlerine ilaveten yüzde 3 -yapılan ölçümlerde- bir trafik artışı olduğunu görüyoruz. Yani normal yolda var olan trafik, bölünmüş yola dönüştürüldüğünde her yıl yüzde 3 artmaktadır.

Az önce ifade ettim, millî gelir-trafik bağlantısına göre bölünmüş yolların millî gelire katkısı yüzde 3,6 olarak hesap edilmektedir.

Normal 1 kilometrelik yol bölünmüş yola dönüştürüldüğü zaman taşıt işletme giderleri ve seyahat süresinden dolayı kısaltmaların ekonomik maliyeti 400 bin Türk lirasıdır. 1 kilometrelik tek yolu bölünmüş yola dönüştürdüğümüz zaman gerek taşıt işletme giderleri gerekse seyahat süresindeki kısaltmadan dolayı 400 bin lira ekonomiye katkı sağlıyoruz.

Buna göre, bölünmüş yola dönüştürülen bazı güzergâhlarda hesap yaparsak, örneğin;

Ankara-Samsun tamamen bölünmüş yola dönüştürülmüş bir güzergâhtır yıllık 122 milyon TL'lik bir tasarruf sağlamaktadır. Ankara-İzmir'de bu değer 194 milyondur. Bozüyük-Mekece yolu: Yıllarca burası, o Bilecik rampaları “Ölüm yolu.” olarak anılan bir yoldur. Burada yıllık tasarruf 115 milyondur. İzmir çevre yolunda 266 milyon TL'ye ulaşmıştır.

Bölünmüş yolların diğer bir faydası, şüphesiz trafik güvenliğine ve kazalara olan olumlu katkısıdır.

Kazalardaki değerleri dikkate alırsak, son zamanlarda Avrupa Birliğinde ve Amerika'da -continent'ta- kaza ölçümleri 100 milyon taşıt çarpı kilometre değerleri olarak verilmektedir. Yani taşıt kilometre çarpı kilometre çarpı taşıt miktarı üzerinden ölüm oranı katsayısı olarak belirlenmektedir. Buna göre, 2002 veya 2003 yılı itibarıyla bizde, Türkiye'de bu oran yüzde 6-katsayı olarak 6- Avrupa Birliği ülkelerinde ise bu oran 3, yani iki kat fazla. Bunun anlamı şu: Bizim yollarımızdaki trafik kazalarında ölüm sayısı yıllık Avrupa Birliği ortalamasından yüzde 100 fazla. Ha burada şöyle bir yanlış anlaşılma olmasın. Bu 27 ülkeden bizden daha yüksek olanları var. Örneğin, Polonya'da bu oran 14, İsveç'te 1, Almanya'da da 6 ama onların hem taşıt sayısı hem taşıt kilometre

miktarlarının fazla olduğunu düşünürsek, bizim oranlarımıza göre daha iyi olduğunu şüphesiz göreceğiz.

Peki, bölünmüş yollarla bu değerlerde ne değişim olmuş? Yıllara göre baktığımızda, bu değer 6'dan 2008 sonu itibarıyla 4,60'a inmiş. Avrupa Birliği ortalamasından hâlâ yüksek, ama 4,60'a gerilemiş durumda. Bu da bölünmüş yolların trafik emniyetine olumlu yönde katkı sağladığını gösteren açık bir istatistiki değerdir.

Ancak, bir şeyi de burada ifade etmekte yarar görüyorum. Tabii, bölünmüş yollardaki kazaların nedenlerine baktığımız zaman, yol fiziki ve geometrik standardından kaynaklanan kazalarda 4 kat iyileşme olduğu hâlde, sürücü hatasından kaynaklanan oranlarda yüzde 10 ila 15 artış var. Bu da bize şunu gösteriyor değerli milletvekilleri: Yollar iyileştikçe sürücülerimiz daha fazla gaza basıyor, daha fazla hız yapıyor ve sürücü hatalarından kaynaklanan ölüm oranlarında artma bu şekilde meydana geliyor ama genel rakamlarda, oranlarda düşme var. O hâlde, trafik kazalarında dikkat etmemiz gereken, birinci derecede... Tabii ki yollarımızdaki kaza kara noktalarını mümkün mertebe ortadan kaldıracakız, her yıl bununla ilgili çok ciddi iyileştirmeler yapıyoruz ama diğer yandan da sürücülerimizin gerek sürücü belgesi alma aşamasında gerekse trafikte seyir esnasında sürücü kültürünün yerleşmesi için eğitim çok önemli. Kazaları azaltmanın sadece yolları açmakla gerçekleşmeyeceğini mutlaka ve mutlaka bilmemiz lazım.

Ben bu vesileyle, tabii, bütün vatandaşlarımıza, yollar bölündü, iyileşti diye gaza ölçsüz basmamaları konusunda istirham ediyorum, rica ediyorum. Kurallara uygun, hız sınırlarına uygun olarak seyretmek kazaların azalmasına çok ciddi katkı sağlayacaktır. Bu vesileyle bunu da...

Tabii, yollar bölünmüş hâle geldi, otoyollar da oldu. Komisyonumuzda görüşülen -2918 sayılı Trafik Kanunu'nda da- gerek bölünmüş yollarda gerek otoyollarda hız sınırlarının tekrar gözden geçirilmesine dair bir kanun tasarısı var. Bu konu da yüce Mecliste görüşülecek. Şüphesiz, burada bir iyileştirme icap ediyorsa Meclisimiz buna karar verecektir ama meri mevzuata göre sınırlara, hız sınırlarına riayet edilmesi -kazaların azaltılmasında- ocakların sönmesine engel olacaktır. Bu konuda vatandaşlarımızın duyarlı olmasını özellikle bekliyoruz.

Kyoto Protokolü'yle birlikte, artık, çevre konuları, çevreye veya atmosfere verilen karbondioksit gaz miktarı da önemli bir konu hâline geldi bütün dünyada. Şimdi, bütün ülkeler, önümüzdeki on yılda, yirmi yılda, otuz yılda, elli yılda atmosfere bırakacakları çeşitli alanlarda yanmış gaz miktarlarını ne kadar düşüreceklerini taahhüt ediyorlar. Kopenhag'da bu yıl sonunda

yapılacak toplantıda bu husus ele alınacak ve bu da bütün ülkelere önemli yükümlülükler getirecek. Bu yükümlülük şüphesiz bizim ülkemiz için de geçerli çünkü toplam enerjide ulaşımın payı gittikçe artıyor. Şu anda yüzde 20 civarında, 2030 yılında bu yüzde 40'a kadar çıkabilecek. Dolayısıyla, bu konuda da bölünmüş yollar bir anlamda bizim, imdadımıza yetişiyor.

Yine, 11 bin kilometrelik bölünmüş yolda, yapılan hesaplamada, 538 milyon litre akaryakıt tüketiminde sağlanan tasarruftan dolayı 1 milyon 140 bin metreküp karbondioksit, yanmış gaz salınımı azalması olmuş. Bu da çevreyi daha az kirletme anlamına geliyor.

Dolayısıyla, değerli milletvekilleri,

Bölünmüş yolların, kazaların azaltılmasından tutun, çevrenin daha az kirletilmesi, ülkenin rekabet gücünün artırılması, insanımızın yaşam konforunun daha da geliştirilmesi bakımından sayısız faydaları var.

Son bir örnekle konuşmamı tamamlayacağım. İki yönlü bir trafikte 415 trafik kazasının meydana geldiği ve Şanlıurfa-Akçakale yolunda, bölünmüş yol yapıldıktan sonra, 2007 yılında ölçüm yapılmış yıl boyunca ve kaza sayısının 415'ten 78'e düştüğü ve hiçbirinde de ölüm gerçekleşmediği görülmüştür.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, lütfen, tamamlayınız.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sağ olun.

Buna benzer örnekleri çoğaltmak mümkün.

Sonuç olarak, bölünmüş yollarda kaza sayılarında azalma var, yaralanmalarda yüzde 30 ile yüzde 100 arasında azalma var, ölümlerde de yüzde 75 ile 89 arasında azalmalar olduğunu görüyoruz, yine maddi hasarlarda yüzde 75 ile yüzde 90 civarında da azalma olduğunu görüyoruz.

Dolayısıyla, bölünmüş yolların gördüğünüz gibi birçok faydası var. O yüzden de bölünmüş yol yapmaya devam edeceğiz. Yolları böleceğiz, milletimizi birleştireceğiz, hayatları birleştireceğiz.

Saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Antalya Milletvekili Hüseyin Yıldız'ın, Antalya Gazipaşa Havalimanı'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 49
Tarih : 19.01.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Gazipaşa Havaalanı'yla ilgili gündem dışı konuşmaya cevap veriyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Gazipaşa Havaalanı, 1994 yılında Antalya Valiliği tarafından yapımına başlanmış bir havaalanı. 1998 yılında, Valilik, bu havaalanını yapamayacağını belirterek havaalanının Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmasını talep etmiş, dönemin Ulaştırma Bakanı, Antalya Milletvekili Ahmet Denizolgun da, Ulaştırma Bakanlığı yatırımlarına havaalanını alarak, natamam, yarım kalmış bu havaalanı inşaatına başlamıştır. Ancak inşaat, teşvik bedelinin yüzde 30 fazlasına kadar yatırım yapılmasına rağmen tamamlanamamış, tasfiye kararı alınmış, bilahare 2001 yılı, dönemin hükûmeti havaalanını yatırım programından çıkarmıştır. 2001 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla yatırım programından çıkarılmıştır.

Göreve geldiğimizde havacılıktaki serbestleşme ve havacılığın geliştirilmesi politikası kapsamında atıl bütün havaalanlarını aktif hâle getirme yönünde yaptığımız çalışmalar bugün sonuçlarını ortaya koymuştur. Türkiye genelinde 10 havaalanımız yıllık milyon yolcuyla geçer hâle gelmiş ve toplam sivil havacılıktaki taşımamız 86 milyona ulaşmıştır. 2003 yılında 33 milyonla devraldığımız hava taşımacılığının 86 milyonla 2009'u tamamlamış olması havacılıkta aldığımız mesafenin, yaşadığımız gelişmenin en somut bir kanıtıdır.

Daha sonra, acaba biz bu havaalanını nasıl faal hâle getiririz diye arkadaşlarımızla çalışma başlattık. Havaalanıyla ilgili bölgede ve Bakanlıktaki yaygın kanaat, havaalanının seçiminin yanlış yer olduğu ve tahditsiz, yani sınırlama olmaksızın havaalanının kullanılmasının mümkün olmadığı, bu konuda çeşitli kurumlarca, üniversitelerce raporların hazırlandığını Bakanlıkta gördük ama dedik ki: "Bir kez de biz çalışma yapalım, yapturalım." Aynı çalışmaları uzmanlarca yaptırdık, havaalanının bulunduğu bölgedeki pistin kuzeyinde bulunan dağın tamamen havaalanının sınırsız, tahditsiz, her boyutta uçağın kullanımını fevkalade engelleyen bir mânia teşkil ettiğini

gördük. Havaalanı yapmaya teşebbüs edilmiş ama hemen yanı başındaki dağın orada olduğu unutulmuş ve böylece bugünkü rakamlarla 50 trilyona yakın bir harcama yapılmış.

Peki, bu harcama yapıldığı için “Acaba ne yaparız da bu havaalanını kullanabiliriz?” diye çalışmaları sürdürdük ve 2006 yılında havaalanının faal hâle getirilmesi için bir ihale yaptık. İhaleye ilgi olmadı, teklif gelmedi ve 2007 yılında bu ihaleyi tekrarladık. Bu sefer âdeta bilabedel, yani “Ne kadar kazanırsa, net kâr ederse onun yüzde olarak ne kadar fazlasını veren olursa bu havaalanı o kuruluş tarafından işletilsin.” dedik. Böylece gelen iki teklifte TAV Gazipaşa Yatırım ve İşletme Anonim Şirketi net kârın yüzde 65’ini taahhüt etmek suretiyle ihaleyi kazandı ve daha sonra bu şirketle sözleşme yapıldı, 1 Şubat 2008’de havaalanı teslim edildi.

Peki -1 Şubat 2008, 1 Şubat 2009, 1 Şubat 2010- ikinci yılı tamamlamak üzereyiz, firma ne yapmış? Firma 1.825’e 30 ebadında pisti 240 metre -nihayetinden- uzatmış. Ayrıca, 2x9=18 metre genişliğinde banket, 60x100 metre ebadında iki uçak park sahası ve aprona ilave olarak 90x150 metre ebadında yeni apron yapımı, aydınlatma, pist aydınlatması, itfaiye, garaj binaları, uçuş kontrol kulesi, yapılan sözleşme kapsamında firmaca tamamlanmış.

Ayrıca, kuruluşumuz Devlet Hava Meydanları İşletmesi de seyrüsefer cihazları, bir adet VOR, bir adet NDB, bir adet DME cihazı temin etmiş ve bunların montajları tamamlanmış.

Sözleşme gereğince havaalanının işletmeye başlaması için eksikliklerin giderilmesi, işletme planlarının hazırlanarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden izin alması şüphesiz bir ihtiyaç. İşletmeci, ruhsat almak üzere Sivil Havacılığa başvurmuş. Sivil Havacılık da 8 Mayıs 2009 tarihinde, havaalanı referans kodu 3C olacak şekilde, aletsiz pist statüsünde işletilmek üzere, belirtilen eksikliklerin 1/10/2009 tarihine kadar tamamlanması kaydıyla işletme ruhsatı verdiğini belirterek gerekli kamulaştırmaların beklenmeden havaalanının trafiğe açılmasını istemiştir.

Diğer taraftan, çevre tel örgüsünün pist eksenine mesafesi ve yüksekliğinin kriterlere uygun hâle getirilmesi de firmadan istenmiştir. İşletmeci, kamulaştırmaların ancak özel mülkiyet istimlaklerinin tamamlanmasıyla yapılacağını belirterek mevcut durumun havaalanı kategori 2C olarak hizmet verecek uçaklar için bir mahzur teşkil etmediğini kuruluşa bildirmiş ve konunun bir kez daha değerlendirilmesini talep etmiştir. Bu talep Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından tekrar değerlendirilerek havaalanı referans kodu 2C olacak şekilde, aletsiz pist statüsünde gerekli havacılık yayınlarının

yapılmasını müteakiben uygun bulunduğunu belirtmiştir. Yani bunun anlamı şu: Gerekli notamlamalar yapıp AIP’de yayımlandıktan sonra, Uluslararası Havacılık Bilgi Protokolleri’nde yayımlandıktan sonra işletme tahditli olarak yapılabileceğini, gerekli bilgilerin ve işlerin bu yönde yapılmasını işletmeciden istemiştir. Bunun üzerine, Gazipaşa Havaalanı’nın 2C olacak şekilde, aletsiz pist statüsünde hizmet vereceği hususu ile meydan açılış tarihini bilahare yayınlayacağı hususu kurum tarafından, Sivil Havacılık tarafından 17 Haziran 2009’da notamlanarak ilan edilmiş; ayrıca, İçişlerine, Emniyete ve Gümrüğe buranın geçici hudut kapısı hâline getirildiği de duyurulmuştur. Bu çerçevede, diğer kamu kurum ve kuruluş personelinin havaalanına sevk edilmesi kurulumuz tarafımızdan istenmiş ve burada da gerekli personel istihdamı başlamıştır. Havaalanı, nihayet 13 Temmuz 2009 tarihinde resmen işletmeye açık hâle getirilmiştir. Havaalanı ilave yatırımları için hâlen işletmeci kuruluşun kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Buna bağlı ilave yatırımların bitirilmesi ile birlikte pist kategorisi yükselebilecek ve bu kategoriye uygun uçaklarla sefer yapılacaktır.

Şimdi burada bazı konulara açıklık getirmekte yarar görüyorum. Bir havaalanının açılması, hangi tip uçaklara uygun hâle geleceğinin, uygun olduğunun belirlenmesinin uluslararası kuralları var. Bu kurallar çerçevesinde, Gazipaşa Havaalanı bugünkü şartlarda ancak küçük gövdeli uçaklara hizmet verebilir -teknik olarak, emniyet olarak bu böyledir- ancak görerek şartlarda orta gövdeli uçaklar da inebilir. Yani, tahditli bir havaalanıdır. Şayet pistini uzatsak dahi, 2.400 metreye çıkarsak da bu durum değişmemektedir çünkü pilotlar, teknik adamlar, bir pas geçme konumunda, yani 5.400 fitin altında bir teknik sorun yaşanıp pas geçmek isterse, bu mümkün olamamakta. Bu, matematiksel bir konudur, teknik bir konudur. Dolayısıyla bunu bile bile pisti 2.400 metreye uzatalım da, aman ne olacak işte, dikkatli insin kalsın demek, muhtemel bir kazaya davetiye çıkarmaktır.

Bütün bu gerçekler ortada olmasına rağmen, ben, bir kez daha, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne, buranın, kurulacak, pilotlar, teknik adamlardan oluşan heyetle, üniversiteden, uçak fakültesinden uzmanlarca bir kez daha değerlendirilmesinin ve buna göre karar verilmesinin yerinde olacağını ifade ettim. Şu anda firmanın da bu konuda hazırladığı bir rapor var; bu raporu da ele almak suretiyle bu çalışmayı tamamlayıp, ondan sonra da, bu havaalanının, orta gövdeli uçaklarla tahditsiz kullanılıp kullanılamayacağı ortaya çıkacak. Biz, havaalanının işletilmesi için gereken her türlü şeyi yaptık ve bu işletme şartları da öyle belirlendi ki mevcut havaalanı sınırlarındaki tesislerin kullanılması esas alınıyor. Yani sözleşmede pistin genişletilmesi var, apron var. Pistin uzatılması sınırları değiştiren bir şey dolayısıyla sözleşme

şartlarını da değiştirir. Bedava verdik işletsin diye. Ha, eğer pistin uzatılmasıyla orta gövdeli uçaklar inip kalkacaksa, biz, bu sözleşmeyi de tadil ederiz, burada bir problemimiz yok ama vazgeçmeyeceğimiz, taviz vermeyeceğimiz şey emniyettir. Emniyetin hiçbir şekilde pazarlığı olmaz. Böyle bir risk olduğu müddetçe “Efendim, biz, burayı uzatalım, görerek şartlarda ineriz, pas geçme de olmaz.” gibi yaklaşımları kabul etmemiz, bu sorumluluğu ne vicdanen ne de hukuken almamız, bizi bu noktada buna zorlanmasına da rıza göstermemiz asla mümkün değildir.

Sayın Milletvekillimiz, Hükümetimize yönelik, Bakanlığımıza yönelik, bu havaalanının neden açılmadığına dair, Antalya Havaalanı'yla bir ilişki kurup bazı ifadeleri de burada etti, zan altında tutacak bazı sözler söyledi. Bunu bu noktada açıklamak istiyorum: Bir kere, Antalya Havaalanı yap-işlet-devret modeliyle yapılmış, işletme süresi sonunda da rekor bir fiyatla on yedi yıllığına tekrar kiraya verilmiştir. Bu havaalanının kiralama şartlarında hiçbir şekilde başka bir havaalanının açılmayacağı gibi bir şart yoktur. Dolayısıyla bu düşünce, bu iddia veya bu şekilde algılama tamamen gerçek dışıdır. Bizim, hiç kimseye “Başka bir yerde, Antalya'nın doğusunda, batısında, şu kadar mesafede havaalanı yapmayacağız.” gibi bir taahhüdümüz yok. Kaldı ki Gazipaşa o havaalanından önce de yapılan bir havaalanıdır, onun bu şekilde bir şarta bağlanması mevzuubahis değildir. Şahsımın veya Bakanlığımın bu firmayla ilişkileri, iş yaptığı, bu yüzden de bu konuda isteksiz davrandığımız gibi -eğer yanlış anlamadıysam- böyle laflar da sarf edildi. Sayın Milletvekilim, size açık bir şey söyleyeyim: Böyle bir konuda bir bilginiz, belgeniz varsa lütfen bunu ortaya koyun, ben de gereğini yapayım. Yoksa, burada gerçek dışı beyanlarla itham etmeniz çok doğru ve etik bir davranış değil. Bunu da bu vesileyle size ifade etmek istiyorum.

Gazipaşa Havaalanı yanlış yere yapılmış bir havaalanıdır, işin özeti budur ama 50 trilyon para harcanmıştır. Biz ne için uğraşıyoruz? Bu havaalanını ve bu yatırımı nasıl geri döndürürüz, bunu nasıl hizmete dönüştürürüz, bunun gayreti içerisindeyiz. Bunun için de, inan olun ki, hiçbir fedakârlıktan kaçınmadık. Bedava denebilecek, net kârın yüzde 65'ini alacak şekilde bir yarışmayla verdik, süresiz verdik, yirmi beş yıllığına verdik, süresiz demektir. Neticede istiyoruz ki bu havaalanı çalışsın ama çalışırken burada bizleri üzecek herhangi bir kaza yaşanmasın. Bundan emin olduğumuz sürece bu işletme yapılacaktır, yapılabilir ama dediğim gibi burada pas geçmeyle ilgili önemli sıkıntılar vardır, riskler vardır, bunların mutlaka ortadan kaldırılması lazım. Bunu bile bile, hadi uzatın, çalışmaya başlayın dememiz doğrusu yöneticilik ciddiyetiyle bağdaşmayacağı gibi, olası bir kazada hayatını kaybeden veya üzüntü yaşayacağımız bir olayın hepimizi derinden üzeceğini de biliyorum.

O bakımdan da tedbirli olmamızın amacı da budur. Yoksa müteşebbislerin önünü engellemek, dedikodulara göre amel etmek bizim işimiz değil. Türkiye'nin neresinde bir iş varsa, bir hizmet varsa onun gecikmeden getirilmesini biz de arzu ediyoruz, bunun gereğini yapıyoruz. Eğer yapmasak, 2001'de programdan çıkarılan projeyi tekrar programa alıp bugünlere getirmezdik. Bu da bu konuda düşüncemizi net olarak ortaya koymaktadır.

Özetle, Sayın Yıldız, iş şudur: Bu havaalanının şu anda çalışmasına engel bir hâl yoktur, her türlü şart sağlanmıştır ama ticari olarak çalışıp çalışmayacağı konusu işletmenin sorunudur. Küçük gövdeli uçaklar tahditsiz inebilir, orta gövdeli uçaklar için tahdit vardır. Pistin uzama talebi de teknik olarak uçuş emniyeti yönünden bir kez daha incelenmektedir. Bu mümkün hâle gelirse gerekirse sözleşme tadilatı yaparak bunu da gerçekleştiririz.

Bunu da buradan ifade ediyor, hepinize saygılar sunuyorum.
(AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Küçük Esnaf ve Sanayicinin Vergi ve Sigorta Borçlarının Yeniden Yapılandırılmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 75

Tarih : 18.03.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Malatya Milletvekilimiz Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun küçük sanayici ve esnafın vergi borçlarının yeniden yapılandırılmasına...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Vergi ve sosyal güvenlik primi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Vergi ve sosyal güvenlik borçlarının yeniden yapılandırılmasına yönelik gündem dışı konuşma için söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, vergi borcu, sigorta borcu, kamuya olan diğer borçlarını, zaman zaman ödeme güçlüğü nedeniyle gerek kamu idareleri, gerek özel sektör, esnafın bu taahhütlerini yerine getirmekte zorlandıkları bilinen bir gerçektir ancak bu durum krizlerle de doğrudan orantılıdır. Kriz dönemlerinde iç piyasadaki daralma, talepteki daralma ve buna bağlı etkenlerden dolayı buna benzer sorunlar yaşanmaktadır. Hatta bireylerin, gerçek kişilerin kredi borçları için de aynı şey söz konusu olmaktadır.

İşte, bu dönemlerde borçların ertelenmesi veya affedilmesi veya kamuda "tahkim" diye adlandırılan borçların mahsup suretiyle silinmesi gibi konular, bir anlamda rahatlatma getirmekle beraber, bir anlamda da kamuya olan vebelerini eksiksiz yerine getiren mükelleflerle bu konuda daha gevşek davrananlar arasında da bir adaletsizliğe sebep olduğu da ayrıca bir gerçektir.

Bütün bunlara rağmen, Maliye Bakanlığı, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanun hükümlerine göre alacaklarını takip ve tahsil konusunda görevli ve sorumludur. Eğer bu borçlar vaktinde ödenmezse veya haczin tatbiki veya haczolunmuş malların paraya çevrilmesi amme borçlusunu

zor duruma düşürecek ise borçlunun yazılı talebi üzerine faizi alınmak suretiyle amme alacağı otuz altı aya kadar yeniden yapılandırılabilir. Bu çerçevede, Maliye Bakanlığı, borçlarını vaktinde ödeyemeyen esnaf, sanayici, küçük girişimcilere ödemede kolaylık sağlamak amacıyla 30 Ekim 2008 tarih 27039 sayılı Resmî Gazete’de yayımladığı Seri:B Genel Tebliği ile 6183 sayılı Amme Alacakları Kanunu’nun 48’inci maddesindeki taksitlendirme müessesesinden zor durumda olan mükelleflerin yararlanmasını sağlamak amacıyla bir düzenleme yapmış, 1 Eylül 2008 tarihi itibarıyla da vadesi gelmiş olduğu hâlde ödenmeyen ve devlete ait olup Maliye Bakanlığına bağlı tahsil dairelerince takip ve tahsil edilen 2008 yılı gelir ve kazançları için tahakkuk eden geçici vergi ve bu vergiyle birlikte ödenmesi gereken damga vergisinden olan amme alacakları dışındaki tüm alacakları yüzde 3 tecil faizi ödenmek suretiyle -yıllık bazda- on sekiz ayda on sekiz eşit taksitte ödenmesine imkân sağlamıştır. Bu çerçevede yeniden yapılandırılan borçların tahsilat süresi devam etmektedir.

Teşekkür ederim. Böylece bu konuda bir nebze olsun küçük esnaf ve sanatkârın bu yükümlülüklerini yerine getirememelerinden doğan sıkıntıları, taksitlendirme suretiyle giderilmiş bulunmaktadır.

Tabii, esnaf ve sanatkârımıza yaptığımız destekler bunlarla sınırlı değildir. Biliyorsunuz Kredi Garanti Fonu marifetiyle verilen teminat açıklarına yönelik destekler, ayrıca KOBİ’lere sağlanan KOSGEB destekleri ve muhtelif kalemlerde yapılan destekler de hâlen devam etmektedir.

Teşekkür ederim, saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Ankara Milletvekili Mehmet Emrehan Halıcı'nın, Özgür İnternet Kullanımına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 123

Tarih : 24.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Emrehan Halıcı'nın gündem dışı yapmış olduğu konuşma üzerine söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Çağımız bilgi çağı. Artık, bilgiye sahip olan, bilgiyi üreten ve bilgiyi kullanan ülkeler, toplumlar ileri gidiyor, bundan mahrum kalanlar maalesef geri kalmaktan kurtulamıyorlar.

Değerli milletvekilleri, bu amaçla birinci önceliklerimiz arasında ülkenin bilgi toplumu olması, bunun için de her türlü imkânları seferber ederek ülkemizin her tarafına geniş bant ve hızlı İnternet erişimini yaygınlaştırdık. Ayrıca Millî Eğitim Bakanlığıyla birlikte de okullarımıza geniş bant İnternet erişimi sağladık. Hatta fiber optik kablo gitmeyen kırsal kesimlere de uydu marifetiyle İnternet erişimi sağladık. Bilgi toplumuna ülkemizi taşıyacak en büyük kaynağın gençlerimiz ve öğrencilerimiz olduğu düşüncesiyle onların okullarda kullandığı İnternet ücretlerini de Evrensel Hizmet Fonu'ndan Bakanlığımız karşılamaktadır.

Değerli milletvekilleri, bilgi toplumuna gidişte İnternet'in önemi yadsınamaz. 1969'da ilk defa denemesi yapılan İnternet ile aya insan gönderme aynı tarihe rastlıyor. O dönemde aya insan gönderilmesi çok büyük yankı yapmış, ancak İnternet hiçbir şekilde topluma mal olmamıştır. Aradan geçen kırk yıl içerisinde İnternet'in aya insan göndermekten daha önemli bir gelişme olduğunu, bugün, günlük hayatımızda yaşayarak görüyoruz. Artık ticaretle olan işlerimizi, devletle olan işlerimizi, seyahatle ilgili işlerimizi, eğitim-öğretimle ilgili işlerimizi İnternet'le yapar hâle geldik. Bugün, dünyanın 3,5 milyar insanı, gece gündüz, yaz kış demeden İnternet'le birbiriyle temas kuruyor, birbiriyle iş yapıyor, alışveriş yapıyor, dostluklar geliştiriyor. Yani İnternet'le yaşam, bir anlamda hayat tarzı hâline geldi.

İnternet'in yaygınlaştırılması, hem ekonomimizin verimliliğini artırıyor hem de insanımızın çok daha fazla iş yapabilme kabiliyetini sağlıyor.

İşte bu önemli buluşun, bu İnternet'in faydaları olduğu kadar zararları olduğunu da hepimiz biliyoruz. Bu, âdeta bir tedavi için kullandığımız ilaç gibidir. İlacın asıl görevi tedavi yapmak ama öyle ilaçlar var ki bir uzun liste de yan etkileri var. İşte, o yan etkilerinden korunmak için de her ülke gerekli tedbiri almak zorundadır. Hassas olduğu değerler, çocukların, toplumun korunması, İnternet'in temiz kullanılması esastır.

Türkiye'de İnternet içeriğiyle ilgili yayınlar, suç ve suça özendirici içeriklere baktığımız zaman bunların yüzde 98'inin dış kaynaklı olduğunu görürüz. Peki, bunun sebebi ne? Bunun sebebi çok açık. Çünkü İnternet'te en önce işe başlayan, yol alan ülkeler bu ülkeler ve içerik de bu ülkelerde geliştiriliyor. Dolayısıyla, İnternet üzerinde çalışma yapanların ihtiyaç duydukları bilgiler, içerikler bizim dilimizde değil, bizim ülkemizde üretilmiş içerikler değil, sayın konuşmacının da ifade ettiği gibi yabancı kaynaklı içerikleri kullanmak zorunda kalıyoruz. Doğal olarak da bu bahsettiğim tehditlere karşı herhangi bir savunmamız yoktur.

Bildiğiniz gibi, üç yıl önce Bursa'da yaşanan bir çocuk istismarı hadisesi Türk toplumunu ayağa kaldırdı. İnternet üzerinden yapılan bu fiil üzerine yüce Meclisimiz bir düzenleme yaptı ve 23 Mayıs 2007 tarihinde 5651 sayılı Kanun'u kabul etti.

Bu Kanun'un amacı ne? İnternet marifetiyle işlenebilecek suçların önlenmesi veya bu suçlarla ilgili cezaların belirlenmesi. Burada dokuz tane suç tanımı var. Bu suç tanımları esasen Türk Ceza Kanunu'nda mevcut olan suçlar, 120'den başlayıp 130'a kadar, hatta 139'uncu maddeye kadar tanımlanmış suçlar yani İnternet ortamında işlenebilecek suçlar. Nedir bunlar? Çocuk pornografisi, çocuk istismarı, kumara teşvik, intihara teşvik, çocukların kötü alışkanlıklara azmettirilmesi, yönlendirilmesi; ağırlıklı itibarıyla çocukların sanal ortamda istismarı ve bundan doğacak mağduriyetlerin, suçların önlenmesi. Bölücülük de bunun içinde yani ülkeyi bölmeye yönelik faaliyetler vesaire. Bu Yasa'ya komisyon görüşmelerinde verilen önergelerle Atatürk'e yapılan hakaretler de dâhil edildi ve uygulamada, bugün, paylaşım sitelerinden bir tanesinin kapatılmasının yani 2008 Mayıs'ında Ankara 1'inci Sulh Ceza Mahkemesinin verdiği kararla kapatılmasının sebebi Atatürk'e hakarettir. Onun dışında hiçbir suçla ilgili, bu Yasa bakımından bir işlem yapılmamıştır. İçerikler talep üzerine çıkarılmıştır. Eğer çıkarılmamışsa savcılık ve hâkim kararıyla resen çıkarılmıştır. Ancak burada site sahibi Atatürk'e hakaretle ilgili görüntüleri çıkarmamakta ısrar etmiş ve bunun üzerine site başlangıçta yurt içinde, daha sonra da yine aynı hâkimlikçe yurt dışında paylaşıma kapatılmıştır. Olay hukuki bir olaydır.

Peki, bütün bu işler yaşanırken acaba, burada içerik ve hizmet sağlayan bu paylaşım sitesi ne yapmıştır? Burası çok önemlidir. Alınan bu mahkeme kararına karşı bu sitenin, normal şartlarda bir üst mahkemeye itiraz etmesi lazım. Bu cezanın haksız olduğunu... Kaldırılması için hukuk süreçlerini devam ettirmesi normal şartlarda uygulanan bir yoldur. Bunu, her Türk vatandaşı, başına böyle bir iş gelirse, bir üst mahkemeye gider, ondan sonra bir üst mahkemeye gider, bütün hukuk yollarını dener ama bu paylaşım sitesi maalesef bu yolu asla ve asla tercih etmedi. Bu bir. Olayları net net ortaya koymamız lazım. Yani "Türkiye yasakçıdır, Türkiye İnternete düşmandır, Türkiye dünyanın en büyük sitesini engellemektedir." gibi lafları etmeden önce, bu yüce milletin kürsüsünde gerçeklerin bilinmesini bir görev olarak addediyorum ve bu vesileyle de bunları cevaplandırıyorum, bir.

İkincisi: Türkiye'de içerik sağlayanlar, yer sağlayanlar yani İnternet servisi sağlayanların tamamı bir güvenlik belgesi almak zorundadır. Bu beyefendilere bunu teklif ediyoruz, "Biz bunu almıyoruz. Biz küresel bir firmayız, biz bunu yapmayız." diyorlar. Peki, peki kardeşim, bunu yapmıyorsun da Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, İngiltere, Rusya, Çin, Polonya, Kanada, Brezilya, Avustralya, İrlanda'da bu belgeleri alıyorsun, burada ofis açıyorsun, buralarda vergi dairesine kayıt yaptırıyorsun, bu ülkelerden elde ettiğin gelirlerden vergi veriyorsun, e Türkiye'de de "Ben ofis açmam. Ben belge almam. Ben vergi vermem. Ben istediğim gibi hizmet yaparım, bana da kimse yasak koyamaz, Türk mahkemeleri de dâhil." diyorsun, bunu Türk milleti kabul mü edecek? Türkiye Cumhuriyeti buna boyun mu eğecek arkadaşlar? (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu bir.

İkincisi: Şimdi, bu ülkelerde, saydığım ülkelerde yerli sürüm yapmış yani o ülkenin dilinde, o ülkenin uzantısında yayın yapıyor. "Türkiye'de bunu yap." diyoruz. "Ben bunu yapmam Türkiye'de." Peki. Başka ne diyoruz? Diyoruz ki: "Kardeşim, bak, sen birçok ülkede adli makamlarla iş birliği yapıyorsun." Örnek mi istersiniz? Brezilya Safernet, Brezilya savcılık ofisiyle Google arasında online çocuk güvenliği üzerinde bir anlaşma imzalamış. Yani Brezilya'da savcı, herhangi bir içerik, zararlı bir içerik, suç unsuru teşkil eden bir içerik varsa müracaat ediyor, hemen onu çıkarıyor. Keza, İtalya, aynı şekilde, zararlı bir içeriği, ceza içeren bir içeriği üç saat içinde çıkardığı için, dikkat edin üç saat içinde çıkardığı için "geç çıkardı" diye suç duyurusunda bulunmuş, hakkında dava açmıştır. Türkiye'de yakın zamanda bir genel başkanımızla ilgili bir video konu, bununla ilgili bunun çıkarılmasını istedi arkadaşlar, bırakın çıkarmayı, telefonlarımıza bile çıkmadılar ve hâlâ her yerden çıkarılmış olmasına rağmen bu paylaşım sitesinde bu görüntüler devam ediyor. Bu kadar hukuk tanımaz, bu kadar kendi başına buyruk bir siteyi ne yazık ki bu ülkede

hararetle savunanlar var. Ben bunu da kınıyorum. Bu ülke eğer hukuk devleti ise, kanunları varsa, bu ülkenin kanunlarına uymamak gibi hiç kimsenin bir lüksü olamaz. Bu paylaşım sitesinin geçiş üstünlüğü olamaz. Mutlaka Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına uyacak, burada ofisi olacak, burada yerli sürüm yapacak ve Türkiye Cumhuriyeti mahkemeleriyle, savcılılarıyla da iş birliği yapmak zorundadır. Aksi hâlde ne kadar büyük olursa olsun, ne kadar yaygara yaparsa yapsın Türkiye Cumhuriyeti asla ve asla bunlara prim vermeyecektir, geçit vermeyecektir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bir başka konu: Burada, çok önemli, bu konuyu maalesef bilen bilmeyen istismar ediyor. Vergi vermiyor. O tarafı beni ilgilendirmiyor. Maliye Bakanlığı peşine düşmüş, takibatını yapıyor, o ayrı bir konu. Milyonlarca... Burada şirket kurmuş, bir adam tayin etmiş, reklam için fatura kesiyor, kestiği fatura “Google Limited İrlanda.” İrlandadan fatura kesiyor. Parayı burada kazanacaksın, faturayı İrlandadan keseceksin. Bunun ne kadar etik olduğunu takdirlerinize sunuyorum.

Ayrıca bu paylaşım sitesi, hani, Türkiye müdahalecidir filan diyor ya, bakın Brezilya’da 3.663 tane veriyi adli makamların talebi üzerine teslim etmiş, Amerika’da 3.580, İngiltere’de 1.166, Almanya’da 130, Türkiye’de sadece 1 tane. Türkiye mi yasakçı şimdi? Yani bütün rakamlar ortada. Türkiye mi yasakçı yoksa bu bahsettiğim ülkeler mi yasakçı? Müdahale edip bu verileri elinden alıyorlar.

Şimdi, son zamanlarda, efendim Youtube yasağı sona erdi. Bir de Google’ı şimdi yasaklıyorlar. Orada da yapılan oyun çok açıktır değerli milletvekilleri. Bu paylaşım sitesinin, yasaklanan “IP” giriş numaralarını bu sefer Google’a aktararak Google’a girişleri de kasıtlı olarak engellediğini tespit ettik. Yani, YouTube’ta yasak olduğu girişleri bu sefer Google için de ücretsiz kullanılan sitelere -burası çok önemli, ücretli kullananlara vermiyorlar- verip, tahsis edip bu şekilde bizi zor durumda bırakmaya çalışıyorlar. Yani, “Google’a girişler yavaşlasın, zorlaşsın, toplumsal baskıyla, medya baskısıyla Türkiye’yi dize getirelim.” Bakın, olay çok açık ve nettir. Diğer paylaşım siteleri var: MSN var, Yahoo var, diğerleri var. Bunlarda bir sorun yaşamıyoruz ama bu site, Türkiye Cumhuriyeti ile bir mücadeleye girmiştir. Burada açıkça söylüyorum: Türkiye Cumhuriyeti bir hukuk devletiyse bunlara asla ve asla prim vermeyecek, boyun eğmeyecek; vatandaşımıza, sade vatandaşımıza hangi hukuki kurallar uygulanacaksa bunlara da aynı kurallar uygulanacak, onlar da bu kuralları kabul etmek zorunda kalacaktır.

Bu bize bir şey gösterdi, Sayın Halıcı da ifade etti: Eğer paylaşım sitelerimizde, içeriklerimizde, İnternet ile ilgili faaliyetlerimizde kendi ürünümüzü kendimiz üretmezsek, kendi içeriğimizi sağlamazsak bu gibi tehditler her zaman bizim

karşımızda olacaktır. Bu olay bunu bir kez daha ortaya koymuştur. Bu, aynen, 1970’li yıllarda Kıbrıs Harekâtı’nda yaşadığımız sıkıntılarla, ambargolarla aynı şeydir, farklı şey değildir. Çağ değişmiştir, teknoloji değişmiştir ama zihniyet değişmemiştir.

O bakımdan, değerli milletvekilleri, bu konunun hiçbir şekilde tek boyutlu olarak ele alınmaması ve ülkemizin ali menfaatleri doğrultusunda sağlıklı değerlendirilmesi bakımından bu açıklamayı zaruri gördüm ve Sayın Halıcı’ya bu vesileyle çok teşekkür ediyorum konuyu gündeme getirdiği için.

Yapacağımız iş bir paylaşım sitesinin direktiflerine göre tavır almak değil, bu paylaşım sitesinin Türkiye Cumhuriyeti’nin hükümlerine haklarına, hukuk sistemine saygılı olmasını sağlamaktır.

Bu konu ortak amacımız, ortak hedefimiz olmalıdır diyor, bilgi toplumu yolunda yapacağımız çalışmaların bundan böyle de artarak devam edeceğini ifade ediyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM

BÖLÜM II

AÇIKLAMALAR



Konu : *Artvin Milletvekili Metin Arıfağaoğlu'nun, Artvin İlinin Ulaşım Sorunları ve Kar Nedeniyle Kapalı Bulunan Köy Yollarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması ile Muş Milletvekili Sırrı Sakık, Yalova Milletvekili Muharrem İnce ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Yoğun Kar Yağışından Dolayı Yurdun Çeşitli Yerlerinde Kapalı Bulunan Yollar Nedeniyle Açıklamaları Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 55

Tarih : 29.01.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Artvin Milletvekili Sayın Metin Arıfağaoğlu'nun Artvin ilinin ulaşım sorunlarıyla ilgili gündem dışı konuşmasına cevap vermek üzere söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Konuya geçmeden önce, kara yollarımızda çetin hava şartları dolayısıyla yapılan karla mücadele çalışmaları ve son durum hakkında sizleri bilgilendirmek istiyorum.

CANAN ARITMAN (İzmir) - Tren kazaları konusu Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Az önce Sayın Aslanoğlu'nun Nevşehir-Aksaray arası -Sayın Sakık'ın da ifade ettiği gibi- şu anda mahsur kalan on adet otobüs... Bunlarla ilgili çalışmalar devam ediyor. Yolcular tamamen kurtarıldı, yol açma çalışmaları sürdürülüyor.

Bildiğiniz gibi, dün gece Tunceli-Pülümür arasında da 40-50 arası vatandaşımız mahsur kalmıştı. Bunların tamamı kurtarıldı ve yol açıldı. Ancak, yolu trafiğe kapalı tutuyoruz özellikle. Çünkü, çığ düşmeye devam ediyor, çığ hareketi orada devam ediyor, emniyet için geçişler verilmiyor. Benzer şekilde Kırşehir-Kayseri güzergâhında, özellikle de Mucur-Kırşehir kesiminde, Konya-Ankara, Elâzığ-Erzincan-Tunceli güzergâhında çok yoğun bir tipi var, görüş mesafesi sıfır. Bu yüzden de özellikle emniyet açısından yol trafiğe kapalı tutuluyor. Görüş mesafesi uygun hâle gelince araçlara geçiş verilecek. Valilik, emniyet ve Karayolları Genel Müdürlüğü ekipleri bölgede çalışmalarını sürdürüyor. Tabii, son günlerde, özellikle Anadolu'da çok çetin kış şartları yaşanıyor. Karayollarımız, 20 bin personeliyle, yurdun her köşesinde, şube şefliklerinde, bölge müdürlüklerinde, il müdürlüklerinde, gece gündüz,

mesai mefhumu dinlemeden, çetin tabiat şartlarına karşı mücadele ediyorlar. Allah'a şükür, mahsur kalan, kapanan yollardaki konularda ellerinden gelenin de üzerinde gayret gösteriyorlar.

Sayın Sırrı Sakık bana ulaşamadığını söyledi. Ben buradayım, Ulaştırma Bakanı, en kolay ulaşılan bakan. Kaldı ki, Sayın Sakık benim özel kalemimle görüşmüş ve kendisine de bu konuda gerekli bilgiler Ahmet Ataşçı tarafından verilmiştir.

SIRRI SAKIK (Muş) - Size ulaşamadığımı söyledim Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben sabahtan beri buradayım, Meclisteyim.

SIRRI SAKIK (Muş) - Ben sizi makamınızdan aradım, Mecliste olup olmadığını bilmiyorum ki.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet.

Şimdi, değerli arkadaşlar, kara yollarımız, Türkiye'nin her tarafında, gerek yolcu taşımacılığı gerekse yurt içi eşya taşımacılığında önemli bir yükümüzü alan ciddi bir altyapıdır ve kara yollarımızın -1950 yılından beri- standardının iyileştirilmesi, vatandaşımızın yaşam kalitesinin artırılması için her hükûmet döneminde belirli çalışmalar yapılmaktadır.

Sayın Arıfağaoğlu'na katılıyorum, 1991'de başlamış bir yol var. Hangi yol? Artvin ayrımı-Ardanuç. Ardahan sınırına kadar. Ardahan'da da devam eden kısmı var. 1991-2002 yılları arasında yapılan miktar sadece 8,9 kilometre. On bir yıl geçmiş. Bir yıl için 1 kilometre bile düşüyor.

Şimdi, burada bir gerçek ortaya çıkıyor. Kara yollarının şu anda başlayan, 1983 tarihinden itibaren başlayan, devam eden 1.500'ün üzerindeki projelerinin toplamı 55 katrilyondur. 1983, 1993, 2003, 2008... Kaç? Yirmi beş sene. Yirmi beş senede tamamlanan kısmı 22 katrilyondur. Ancak, bu 22 katrilyonun 14 katrilyonluk kısmı son beş yılda tamamlanmıştır arkadaşlar. Yirmi beş yılın beş yılında, toplam 22 katrilyonluk proje portföyünün 14 katrilyonluk kısmı son beş yılda yapılmıştır. İnsaflı olmak lazım. Bu da yetersiz. Böyle projelere gerekli kaynağı ayıramazsanız vaktinde bitmiyor. Vaktinde bitmeyen bir proje de hem ondan beklenen sosyal faydayı sağlamıyor hem de kamuya 1 yerine 1.000'e mal oluyor. Projeye başlıyoruz 1 lirayla, on yıl geçiyor; proje bedeli, baktık 50 katına çıkmış, ama ilerleme yüzdesine bakıyoruz, daha yarı olmamış. Neresinden bakarsanız bakın -bir kamu kaynağı- bir verimsizlikle karşı karşıyayız. Bu sadece Artvin'de değil, Türkiye'nin her tarafında var. Bu gerçeği görmemiz lazım. Artvin, kaldı ki, coğrafi olarak en zor coğrafyamız

olan illerimizden bir tanesi ve orada altı yedi baraj yapılması nedeniyle, yol deplasmanları, ayrıca sorunu daha da önemli hâle getiriyor.

Artvin'de devam eden, sizin de ifade ettiğiniz gibi, on bir adet proje var. Ben, bu konuyu, daha önce, Genel Kurulda bütçemin görüşülmesi esnasında da ifade ettim. 2009 senesi sonuna kadar, buradaki geçmiş yıllardan devam eden projelerin en önemlilerini -siz ifade ettiniz- bitireceğiz. Bu sözümü burada tekrarlıyorum. Ama, ifade etmek istediğim bir başka şey daha var: Bizim için, 2008 ve 2009 dönemi, kara yollarında derlenip toparlanma yılı olacaktır. Bunu nasıl yapacaksınız? Gayet tabii ki, siz de ifade ettiniz, bütçe imkânlarıyla bunu yapmamız mümkün gözüküyor. İlave imkânları burada geçen yıl nasıl kullandıksa, bu yıl da fazlasıyla kullanmak suretiyle bu kaynağı aktaracağız. Unutmayın ki, geçen yıl 2,5 katrilyon Karayollarının bütçesi olmasına rağmen, yıl içinde, bütçe yatırımı dışında 1,5 katrilyon ödenek temin edilmiş ve birçok projede önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Aynı bakış açısıyla, imkânları biraz daha fazla zorlayarak, bilhassa birinci, ikinci derecede önemli projelerden başlamak üzere, yıllara sâri olan projelerin maliyetini daha da yükseltmemek, tamamlanmasını da geciktirmemek için, 2008 ve 2009 yıllarında çok ciddi çalışmalar yapacağız. Bunun için de, yüce Meclisimizin, siz milletvekillerimizin, gündemde olan, bir iki ufak kanuni düzenlememiz olacak, buna desteğinizi bekleyeceğiz. Bir tanesi, Yap-İşlet-Devret Kanunu'nun alanının genişletilmesine ilişkin bir düzenlemedir. Muhtemelen, bugünlerde Genel Kurula gelecek. Yarım kalan, maliyeti yüksek, geri dönüşümü oldukça düşük olan projeleri, bir an önce ekonomiye, ülkemize, insanımıza kazandırmak için bir düzenlemedir. Böylece, bununla, bu projeler hızlanacak. Diğer bir tasarımızda da ulaşım altyapısını desteklemeye yönelik ilave kaynak oluşturulmasını öngören bir düzenleme olacak. Bunu da yüce Meclisin takdirine sunacağız ve desteklerinizi bekleyeceğiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayollarımızın 2008 yılı itibarıyla yapacağı çalışmalar iki kısımdan oluşuyor: Bir tanesi, devam etmekte olan bölünmüş yol çalışmaları; ki, 13.860 kilometreye ulaşmıştır, bunun 15 bin kilometreye tamamlanması. Programımızda ifade edildiği gibi, Hükûmetimizin de vaadi, taahhüdü olan 15 bin kilometreye ulaşması projesi, önümüzdeki iki yılda bitirilecek. Ancak, bundan daha önemlisi, bitirilmiş bu bölünmüş yolların büyük bir kısmı sathi kaplamadır ve bu sathi kaplamanın da ömrü çok kısa, her yıl, iklim şartlarından dolayı da yenilenmesi gerekiyor. Bu, hem ciddi bir maliyet getiriyor hem de Karayolları ekiplerimizi, mevsimin de kısa olması dolayısıyla, gücünün büyük bir kısmını burada kullanmak zorunda kalıyorlar. Onun için, bir program dâhilinde, 11 bin kilometreye ulaşan bu bölünmüş yolları, sıcak karışımli asfalt yapmayı da programa alıyoruz. Bu asfalt karışımli

kaplamayla sathi kaplama arasındaki maliyet farkı 1'e 7; 1'e 8'dir ama yolun ömrünü düşündüğümüzde, bir sathi kaplamayı her yıl yenilemek varken, sıcak karışımli kaplamayı yirmi-yirmi beş sene hiçbir şey olmadan kullanma imkânı vardır. O bakımdan, maliyet yüksek olmasına rağmen, işte, oluşturacağımız bu alternatif finans metotlarıyla, bu yollarımızın hem geometrik standardını hem fiziki standardını iyileştirme yaparken, devam eden projeleri de artık, bitmeyen yılan hikâyesinden kurtarıp bir an önce, halkımızın, vatandaşımızın özlemini gidermek için gerekli çalışmaları yapacağız.

Bu vesileyle, bu fırsatı bana verdiğiniz için size teşekkür ediyorum, Genel Kurula saygılarımı sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Sivas Milletvekili Malik Ecder Özdemir'in Açıklamasında, Demir Yollarının Bazı Hatlarının Kapatılmasıyla İlgili Sorduğu Soruya İlişkin Açıklaması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 19.01.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sivas Milletvekili Sayın Ecder Özdemir'in demir yollarının bazı hatlarının kapatılmasıyla ilgili sorusuna cevap veriyorum.

Demir yollarının bakım-onarımı için zaman zaman hatlarda kapatma oluyor. Şöyle ki: Demir yollarımızın yüzde 92'si tek hat. Dolayısıyla, hattı kapatmadan yol yenilemesi yapma imkânı yok. Hele hele, yüz yıldan beri bakımı, yenilenmesi yapılmayan yolların olduğunu da düşünürsek, demir yollarında gittikçe hızın düşmesi, yolculuk süresinin günümüzde azalması gerekirken artması hem kullananlar açısından hem de yolcu konforu açısından istenen bir şey değil. Hele hele, artık ekonomik ömrünü doldurmuş hatların yapımını daha da geciktirmek kazalara da davetiye çıkarmak anlamına geliyor. Dolayısıyla, bu hatların kapatılmasının tek bir tane sebebi var, hatların yenilenecek olmasıdır.

Onun dışında, demir yollarının kâr eden hattı yok Sayın Özdemir. Yani eğer işe kâr-zarar noktasından bakarsak demir yollarının hiçbir hattının çalışmaması lazım, bütün faaliyetinin durdurulması lazım ama bunu bir kamu hizmeti olarak görüyoruz. Demir yolları kâr etse de zarar etse de ülkemizin yükünü taşıyacaktır, ülkemizin geleneklerini, kültürlerini bölgeden bölgeye taşıyacaktır. O bakımdan 4 Eylül Mavi Tren hatları bir süreliğine kapalı olacaktır, hatlar hattın yapımı bitinceye kadar. Bunun için de süreyi mümkün olduğunca kısaltmak için gayret göstereceğiz ama orada -biliyorsunuz- mevsim şartları bellidir, inşaat, çalışma yapılacak tarihler çok kısadır. O bakımdan da arkadaşlarımızın bu süreyi mümkün mertebe en aza indirmeleri için gerekli talimatları da verdim. Konuyu bilgilerinize sunuyorum.

Teşekkür ederim.

MALİK ECDER ÖZDEMİR (Sivas) - Sayın Bakanım, kış mevsimi aslında, yaza yapılamaz mıydı? Şu anda orada bir tadilat da yapılamaz çünkü.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onların hazırlıkları var, hazırlık çalışmaları olması lazım. Yani “Bugün altyapıda çalışacağız, bugün kapatalım.” diyemiyorsunuz. Onların hazırlık süreleri var. Bu mevsimde hazırlığı yapılacak ve sezon açılır açılmaz hattı bakıma alacağız. Başka çaremiz yok, artık trenlerimiz yürümüyor.

Konu : *İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın Beyanı Üzerine, Gazipaşa'da Toplu Projeler Arasında Eksik İşlerin Tamamlanması Olarak Bir Yatırım Yapıldığına İlişkin Açıklaması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 19.01.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, bu proje, doğru, 2001 yılında alınan kararlar 2002 yılında kamu yatırım programından çıkarılmıştır. Ondan sonraki bizim yaptığımız “müteferrik ve muhtelif işler” kapsamında toplu projeler arasında eksik işlerin tamamlanması olarak gerçekleştirilmiş, sonra da işletmenin kiralama yoluyla yapılması için ihale edilmişti. Dolayısıyla bir yatırım yapılmıştır. Bunlar büyük boyutlu yatırımlar olmadığı için ayrıca bir proje numarasıyla DPT'ye teklif edilmemiştir, toplu projeler içerisinde gerçekleştirilmiştir.

Bu ilave bilgiyi verme durumundayım.

Teşekkür ederim.

Konu : *Diyarbakır Milletvekili Akın Birdal'ın, Elektronik Karıştırıcı ya da İşaret Karıştırıcı Olarak Bilinen Jammer Aygıtının Türkiye'deki Kullanım Alanlarına ve Teminine, Muş Milletvekili Sırrı Sakık'ın, Yurt Dışına Çıkışlarda Alınan 15 TL'lik Harca ve Devlet Demiryollarında Çalışan Geçici İşçilerin Kendi Bölgelerinde Çalıştırılmasının Daha Uygun Olacağına ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Anayasa Görüşmelerinde Genel Kurulda Çalışan Cep Telefonlarının Anayasa Görüşmeleri Bittikten Sonra Çalışmamasına İlişkin Açıklamaları Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 113

Tarih : 08.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, tabii “jammer” yahut “karıştırıcı” diye bilinen, iletişimi kesen mobil cihazlar var; bunların kullanımında, güvenlikle ilgili kuruluşlarımız ve istihbarat toplayan kuruluşlarımız için, Elektronik Haberleşme Kanunu'nda istisna var, sadece Türkiye'de değil, dünyanın her tarafında. Bu bağlamda, Türkiye'de Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Millî İstihbarat Teşkilatı bu cihazları bedellerini kendileri ödemek suretiyle satın alıp kullanma yetkisine sahiptir. Buradaki amaç, ülke güvenliği, istihbarat toplama ve terörle mücadele yapma esasıdır. Bu uygulama, dediğim gibi, bütün ülkelerde mevcuttur ama tabii, burada dikkat edilmesi gereken husus, en yasal, en temel, anayasal hak olan iletişim özgürlüğünü yok edecek, ortadan kaldıracak uygulamalara mahal verilmemesidir, yani vatandaşımızın özgürlük ve güvenlik arasına sıkıştırılmamasıdır. Burada da sorumlu davranılmasının gereğine ben de milletvekilimiz gibi katılıyorum. Karıştırıcılarla ilgili, Sayın Birdal'ın çok kapsamlı soruları var. Bununla ilgili bilahare yazılı bir cevap vereceğiz.

Havaalanlarındaki bu 15 TL... Doğru, ben söz verdim ama Maliye Bakanlığı bu konuyu henüz çözemedi. Yani oradan biletlere yansıtılan paranın nasıl daha sonra mahsup edilip Maliyeye aktarılacağı konusunu bir türlü çözemediler ama bugünlerde bu işi halledecekleri bilgisini aldım, inşallah daha fazla gecikmez.

Geçici işçiler, bulunduğu bölgede 50 kilometreye kadar hat güzergâhında sürekli bakım yapan işçilerdir. Dolayısıyla, işin tabiatı gereği belirli bir alan içerisinde çalışma mecburiyeti vardır.

Sayın Aslanoğlu, Malatya'ya olan tren hızlı tren değildir, mevcut tren, mevcut altyapının yenilenmesidir. Bir yanlış anlamaya mahal verilmemesi için düzeltiyorum. Düzeldikten sonra klimalı, konforlu trenlerle yolculuk tekrar başlayacaktır.

Yüce Meclise arz ederim, saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM

BÖLÜM III

**MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *Gemi İnşa Sanayisindeki İş Güvenliği ve Çalışma Şartları Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 69

Tarih : 26.02.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Meclisimizin saygıdeğer milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerimin başında, güvenlik kuvvetlerimize Güneydoğu'da sınır ötesi operasyonda başarılar diliyorum. Hayatını kaybeden, şehit olan Mehmetçiklerimize, komutanlarımıza Allah'tan rahmet, milletimize başsağlığı diliyorum. Allah yardımcıları olsun.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bugün, son günlerde gündeme gelen ve tersanelerimizde yaşanan ölümlü iş kazalarının araştırılması için Mecliste grubu bulunan AK PARTİ, Cumhuriyet Halk Partisi, Milliyetçi Hareket Partisi ve Demokratik Toplum Partisi tarafından verilen önergelerin değerlendirilmesine yardımcı olabilmek ve uluslararası rekabet ortamında ekonomik girdiler açısından en gözde, parlayan sektörlerinden biri olan denizcilik ve gemi inşa sanayimizin mevcut durumu ve bu alanda ülkemizde yaşanan gelişmeler ile sektörün sorunları konusunda sizleri bilgilendirmek istiyorum.

Türk deniz ticaret filomuz, 2007 yılı itibarıyla baktığımızda, gemi sayısı bazında yüzde 31 artışla 1.551 adede yükselmiştir. Sahiplik bakımından, yani Türk armatörlerinin gemi sahipliği bakımından ise filomuz 15 milyon DWT'a çıkmış, bu da aşağı yukarı yüzde 90'ın üzerinde bir artış ifade etmektedir.

Son yıllarda, gerek dünyada gerekse ülkemizde yaşanan denizcilikteki gelişmeler, ülkemiz bakımından daha çarpıcı, daha dikkate değer bir şekilde seyretmektedir. Deniz ticaret filomuz bir yandan bu gelişmeyi gösterirken bir yandan da filomuzun teknik performansı da artmıştır. Bunu da uluslararası liman kontrollerinde tutulan gemi sayılarından görebiliyoruz. 2001 yılında 800'ün üzerinde dış limanlarda kontrol edilen gemilerimizin 211'i tutulurken, bu sayı 2007 sonu itibarıyla 42'ye inmiştir. Türk Bayraklı gemiler kara listeden çıkmış, gri listeye girmiştir.

Bilhassa son yıllarda denizcilik kökenli uzman personelin gerek merkezde gerekse limanlarda istihdam edilmesi sonucu limanlarımızdaki yabancı gemilerin kontrol oranları da yüzde 2'lerden yüzde 25'lere çıkmış. Bu da, gemilerin az tutulması ve bayrak itibarının artmasında en önemli nedenlerden biri olmuştur. Tabii, bu gelişmelerle birlikte limanlarımızdaki yük elleçlemelerinde de kayda değer artışlar olmuştur. 2002'den 2007'ye limanlarımızda artış yüzde 81'i bulmuştur, ton olarak 257 milyon tona yükselmiştir.

Konteyner miktarındaki artış ise yine bu dönemde daha dikkate değer olmuş, yüzde 133 artarak 4 milyon 600 bin konteynere yükselmiştir.

Deniz turizminde de çok kayda değer çarpıcı gelişmeyi görüyoruz. Kruvaziyer gemi sayısı yüzde 70, yolcu sayısı yüzde 311 artmıştır.

Diğer önemli ve stratejik bir karar da, 2003 yılında ÖTV'siz yakıt uygulamasının başlatılmasıyla birlikte Türk sahillerinde kabotaj hattında deniz taşımacılığının geliştirilmesi sağlanmıştır. Bununla birlikte, yapılan ÖTV'siz yakıt desteğiyle denizden yolcu ve yük taşımacılığı, fiyat artırmadan, ciddi oranda artmıştır. Ambarlı-Bandırma arasındaki artış yüzde 770'i bulmuştur. İDO'nun Marmara'daki taşımaları yüzde 140 oranında artmış ve taşıma miktarı 1 milyon 310 bini geçmiştir. Tekirdağ Bandırma oranı da yüzde 66 ve diğer yerlerde de, Türkiye genelinde de 2002'de denizden 98 milyon yolcu taşınmışken, 2007 yılı itibarıyla bu sayı 155 milyona ulaşmıştır.

Bu arada, tabii artan ticaretimize paralel olarak yeni limanlar devreye sokulmuş, bunların birçoğu da yap-işlet-devret kapsamında kamu kaynağı kullanılmadan sağlanmıştır. Çanakkale Kepez Limanı, Güllük Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, İçtaş Limanı, Evyap Limanı, UN Ro-Ro Limanı gibi limanlar ya yap-işlet-devret ya da özel sektöre izin verilmesi suretiyle tamamlanmıştır.

Tabii, bunun yanı sıra gemi seyir sistemlerimizden Marmara'nın, Boğazların gemi trafik düzenlerinin otomatik takibi konusunda da sistemler devreye sokulmuş ve Boğazlarda yük hareketi artmasına rağmen kazalarda önemli ölçüde azalma meydana gelmiştir.

Diğer yandan yerli teknolojiye ciddi anlamda yatırım yapmak suretiyle tüm sahillerimizin, otomatik tanımlama sistemiyle gemilerimizin tanımlanması, takip edilmesi ve bu şekilde denizlerdeki kazalarda sadece 2007'de 123 Türk vatandaşı, 122 yabancı olmak üzere 245 kazazede sağ salim kurtulmuştur.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tabii denizciliğimizin diğer lokomotif sektörlerinden bir tanesi de gemi yapım sanayidir. Gemi yapım sanayi de bu dönemde çok önemli bir büyüme göstermiştir. Burada önerelerin

gerekçelerinde de ifade edildiği gibi dünyada gemi inşa sektöründe büyüme miktarı yüzde 89 seyrederken, bu oran Türkiye’de yüzde 360’ı bulmuştur. Tam 4 kat büyüme Türkiye’de sağlanmıştır.

Tabii, bu büyümeyle birlikte özellikle Tuzla Aydınli Koyu’nda 1 milyon 200 bin dönümlük bir arazide sıkışmış tersaneciliğimizin, 8.400 kilometrelik sahil şeridimize yayılması için bir proje başlattık ve 2002’de 37 tersanemiz var iken, 2007’de 77’ye ulaşmış bulunuyoruz. Hâlen devam eden tersanelerimizin bitmesiyle birlikte bu sayı 138’i bulacaktır. Gemi inşa kapasitemiz 550 bin ton/yıl ilken, şu anda ulaştığımız miktar 1 milyon 984 bin ton, yani 2 milyon DWT’dur, 4 kat bir kurulu kapasite artışı sağlanmıştır.

1998-2002 yıllarında sadece 142 adet gemi teslim edilmişken, bu dönemde 368 gemi yapılarak teslim edilmiştir. İşin güzel bir tarafı da yapılan gemilerin yüzde 80’i ihraç edilmektedir. Gemi inşaat sanayisinde tabii bu gelişmeye paralel olarak istihdam artışı da doğal olarak gerçekleşmiş, 2002’de 13.500 doğrudan çalışan var iken, 2007 itibarıyla gemi inşaat sektöründe 33.480 çalışan sayısına ulaşılmıştır.

Şimdi, tersanelerimiz bu gelişmeleri gösterirken, maalesef son günlerde de basında da çok genişçe yer aldığı gibi iş kazaları sonucu hayatını kaybeden çalışanlarımızın olduğu da bir vakiadır.

Değerli arkadaşlar, en önemli hak insanlarımızın yaşam hakkıdır. O bakımdan, tersanelerimizde iş kazası sonucu ölmenin kader olmadığını özellikle ifade etmek istiyorum.

Peki, tersanecilik nedir? Tersanecilik, beşinci risk grubunda ağır sanayi sektörüdür. Yani, riskleri yüksek, getirisi düşük bir sektördür ve iş kazaları dünyanın gemi inşa eden bütün ülkelerinde mevcuttur. Ama, bütün ülkelerin de hedefi, bu kazaları ölümsüz, yani sıfır ölümlü iş kazasını sağlayacak ortamı oluşturma üzerine çalışmalarını yoğunlaştırmaktadır. Şimdi, 2002-2008 yılları arasında, sendikanın verilerine göre 58, İSBİR verilerine göre 51 çalışan hayatını iş kazasında kaybetmiştir.

İnsan hayatının bedeli olmadığı için bu alandaki sorunların farkında olunarak kazaları önlemeye yönelik her türlü tedbir tartışılmalıdır. Türkiye Büyük Millet Meclisinde de tüm parti gruplarımız bu konuyu önemle ele almış ve bu konu araştırılarak bütün yönleriyle alınacak önlemler, zaafılar neyse ortaya çıkarılacak ve buradan çıkarılacak sonuçlara göre, gerekirse yasal altyapıdaki eksiklikler giderilecek gerekse uygulamada yaşanan aksaklıklar daha sıkı kontrol edilmek suretiyle sorun çözülme cihetine gidilecektir.

Genel olarak kazaların nedenlerine baktığımızda, iskeleden düşme -ağırlıklı olarak- elektrik çarpması, bloklar arasında sıkışma gibi, basitçe önlem alınabilecek konulardan olduğunu görüyoruz. Çok karmaşık bir kaza yapısı yok, patlama, vesaire gibi konular çok daha az olmaktadır. Bunların nedenleri ne olabilir? Bir kere, son yıllarda, gemi inşaatında artan yoğun taleplerden dolayı sektörün yetişmiş iş gücü bakımından hazır hâlde olmamasıdır.

Dünyada ve Türkiye’de bir gerçeği görmemiz lazım: Bütün sektörlerde olduğu gibi, gemi inşaat sektöründe de asıl işveren, alt işveren olmak üzere bir çalışma sistemi vardır. Esasen iş hayatını, üretimi oluşturan üç unsur; iş yeri, işveren ve çalışan. Bunlardan bir tanesinden biri olmadığı zaman, ne üretim olur ne istihdam ne de katma değer olur. O hâlde, bu üçlüyü birbirinden ayrı telakki etmek asla ve asla mümkün değildir. O hâlde yapılması gereken nedir? Yapılması gereken, eğitimle ilgili sorunlar varsa bunun üzerine gidilmesi gerekir. Yasal tedbirler olduğu hâlde, uygulamayla ilgili sorunlar varsa bunların üzerine gidilip ve mutlaka ve mutlaka bu tedbirlerin alınması gerekir.

Ben sektörün içinden gelen biriyim, yirmi yıl gemi inşaat sektöründe bilfiil çalıştım. Tersanede çalışan insanlara burunları çelik ayakkabı verilir. Sebebi, herhangi bir metal parçası düştüğünde veya bir yere takıldığında ayağının zedelenmemesi için, ama uygulamaya baktığımızda, çelik burunlu ayakkabıyı giyen çalışan sayısı, kamu tersanesi olmasına rağmen yüzde 10’u geçmez. Baret takmak mecburidir, gerek atölyelerde gerek kızak üstünde gerek açık alanlarda, kreynlerin altında, maalesef insanımız baret de takmıyor. Emniyet kemeri... Ambarın mezarinasında iskele kuruyorsunuz, boya yapacaksınız, raspa yapacaksınız, dalgın olursunuz, adınızı geriye atabilirsiniz veya iskele tumba olur, o zaman emniyet kemerinde asılı kalırsınız. Gemide yaşadığım bir olayı size anlatayım, daha doğrusu arkadaşım bana nakletti: Bir gemi, geminin personeli Filipinli ve Türk. Yabancı bayraklı bir gemi. Bizim arkadaşımız da gemide ikinci başmühendis, başmühendisten sonra ikinci mühendis. Ambar mezarna raspa yapıyor. Kurulan tezgâh, ambar mezarinasına kurulan iskele bir şekilde kopuyor ve çalışanlardan 3 tanesi kemer üzerinde asılı, 2 tanesi ambarın dibine düşüyor, düşenler Türk çalışanlar, öbürleri Filipinliler. Demek ki eğitim çok önemli. İnsan hayatından daha değerli bir varlık yok, mutlaka ve mutlaka tedbirlerin alınması lazım.

Taşeron asıl işveren ilişkilerine de göz atmak lazım. Mevcut yapıya göre istediğiniz sözleşmeyi yapın, edin, asıl işveren her türlü sonuçtan sorumludur. Bu da taşeronları veya alt işverenleri tedbir almakta biraz rehavete sürüklüyor. Belki araştırmalar sonucu bu gerçek de ortaya çıkacak, alt işverenin görev alanı, sorumlulukları yeni baştan tanımlanacak ve böylece alt işveren, taşeron

ve asıl işveren ilişkileri de yasal bir dayanağa kavuşturulmuş olacak. Bu da iş emniyetinin artırılması yönünde önemli bir tedbir olacaktır.

Eğitim konusu önemli, onu söyledim. Bunun için yaptığımız önemli çalışmalar var. Birçok lisemizde gemi inşaatıyla ilgili branşlar açtık birçok ilde. Bunların listesi var, zamanınızı almak istemiyorum. Yüksekokullar açıldı. Türk Loydu ile Gemi İnşa Sanayicileri Birliğinin müşterek kaynakçı, montajcı, elektrikçi kursları var, işe başlamadan bu kurslar veriliyor. Ayrıca, Tuzla Tersaneler Bölgesinde de bir ihtisas hastanesi yine 65 yataklı yapıldı, bugünlerde hizmete giriyor. Tabii, en son da, yine yüce Meclisimizin verdiği kararla, bir denizcilik ihtisas üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi kurulumu da gerçekleşmiş oldu.

Sayın Başkan, değerli üyeler; tabii ki, tersanelerimizde kazalar oluyor diye tersanelerimizi kapatamayız. Unutmayalım ki, Türkiye, son beş yılda gemi inşaatında 23'üncü sıradan 5'inci sıraya yükselmiştir. Geleneksel gemi inşacı ülkeler Japonya, Kore, Çin, Tayvan'dan sonra, Türkiye 5'inci sıraya yerleşmiştir. Hedefimiz, 2013 yılında dünya 3'üncüsü olmaktadır. Bu yolda kararlılıkla giderken, tersanede çalışanlarımızın emniyetine yönelik tedbirleri artırmakta gereken neyse bunları da yapacağız. Amacımız, ölümlü kazaları sıfıra indirmektir. Bu, bir ideal hedeftir. Bunu başarabilen ülke yoktur, ama hedef sıfır ölümlü kazadır. Her ülke stratejisini, çalışmalarını buna göre kurgulamaktadır. Biz de bunu böyle benimsiyoruz ve bugün, burada verilecek kararla kurulacak Meclis araştırması komisyonumuz gerekli çalışmalarını yapacak, mevcut durumu tespit edecek, alınması gereken önlemler, gerek yasal yünden alınması gereken önlemler gerek uygulama yönünden eksiklikler gerekse teknik ve eğitime yönelik önlemler konusunda tespitler yapacak. Bu tespitlerde tabii ki biz Hükümet olarak gereğini yapacağız, bunları değerlendireceğiz, hepimizin ortak beklentisi ve amacı olan kazasız belasız, üretimi gittikçe artan, ülkeye katma değer ve refah sağlayan bir sektörü, hem ülkenin hem dünyanın parlayan bir yıldızı hâline getirmek için çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

Ben bu duygularla yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 75

Tarih : 09.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, yüce Meclisimizin değerli milletvekilleri; 25 Mart tarihinde yaşadığımız helikopter kazasında hayatını kaybeden değerli siyaset adamı Muhsin Yazıcıoğlu ve arkadaşlarına Allah'tan rahmet diliyorum. Milletimizin başı sağ olsun.

Ayrıca, polis teşkilatımızın 164'üncü yılını da kutluyor, polislerimize görevlerinde başarılar diliyorum.

Üç partinin birlikte verdiği Meclis araştırma önergesi, şüphesiz yaşadığımız helikopter kazası ve bu kaza sonrası arama-kurtarma çalışmaları, alınacak tedbirler, idari ve icrai anlamda herhangi bir yetersizlik olup olmadığının ortaya çıkarılmasına katkı sağlayacaktır. O bakımdan, bu araştırma önergesini Türk sivil havacılığının gelişmesi bakımından önemli olarak görüyorum ve bunun, bu araştırmanın en ince detaylarıyla titiz bir şekilde yürütülmesi için de Bakanlığım başta olmak üzere, bütün kurumların, ilgili bütün kurumların gereken katkıyı sağlayacağını ifade etmek istiyorum.

Söz konusu kazadaki helikopterimiz, Sayın Başkan, aslında ilk uçuşunu İstanbul-Ankara'ya, Ankara'dan Sivas'a boş olarak yapıyor ve Sivas'ta Genel Başkan ve arkadaşlarını alarak Çağlayancerit'e bıraktıktan sonra yakıt ikmali için Kahramanmaraş Havaalanı'na, oradan tekrar Çağlayancerit'e geliyor ve oradan da yolcularını alarak Yerköy'e, Yozgat'a gitmek üzere... Ve giderken de bir saat yirmi dakikalık uçuştan sonra Kayseri Erkilet Havaalanı'nda yakıt ikmali planlıyor. Buna göre, görerek şartlarda uçuşunu gerçekleştirdiğini ifade edip, uçuş planlarını doldurarak gerekli yetkililere veriyor. Olay, böyle başlıyor.

Esas Holdinge ait TC-HEK tescilli BH 06 tipindeki Bell helikopter yerel saatle saat 14.35'te kalkışını gerçekleştiriyor ve tahminlerimize göre de yirmi beş-otuz dakika içerisinde kaza meydana geliyor. Helikopterin düştüğünden, helikopterde bulunan İHA Muhabiri İsmail Güneş'in 112'yi araması ve bu aramayı 15.38.044'te gerçekleştirdiği, yirmi dakika süren konuşmadan sonra, Acil Servis, Yozgat İl Merkezi Emniyet Haber Merkezine, buradan Gölbaşı'ndaki Ufuk Danışmend Polis Heliportuna, oradan da 15.55 yerel saatle Esenboğa Havaalanı Uçuş Bilgi Merkezi (FIC) Hava Kurtarma Koordinasyon Merkezi (RCC)'ye bu haberler bildiriliyor. Ayrıca Saha Kontrol Merkezi (ACC)'ye de bu bilgiler geçiliyor.

Helikopter kazasıyla ilgili alınan bu bilgiler doğrultusunda FIC, RCC tarafından bilgilerin doğruluğu, Uydu Destekli Arama-Kurtarma (COSPAS-SARSAT) sistemiyle Hava Savunma Bildirim Merkezi (ADNC), şirket yetkilileri...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Son bir dakika veriyorum.

Açıklamanız çok uzun sürecektir. Bu, komisyonda nasıl olsa görüşülecek efendim. Bir dakika daha veriyorum size, bitirelim efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Aslında bazı bilgileri...

BAŞKAN - Doğru, haklısınız ama yani, şimdi 69'a göre söz verdim size. Ufak bir açıklama yaparsanız tamam efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki Başkanım.

Şimdi, tabii, konuşmacılar burada bu kazayla ilgili görüşlerini dile getirdiler ve kaza sonrası geç bulunma nedeniyle bazı arama-kurtarmada koordinasyon zaafı yaşandığını ve özellikle de sivil havacılıkla ilgili bazı yetersizlikleri de dile getirdiler. Söylemek istediğim şudur: Türk sivil havacılığının 2002'de semalarında bin uçak dolaşırken bugün 3.332 uçak dolaşıyor. Üç kattan daha fazla bir artım var ve Sivil Havacılık Kanunu, 2920 ve daha sonra çıkarılan Teşkilat Kanunu, 5431 sayılı Kanun'la yeniden yapılandırılmış, müstakil bir Genel Müdürlük hâline getirilmiştir ve burada da uzman, teknik personel sayısı 53'ten 126'ya yükseltilmiştir. Bu hâlâ yetersizdir. Bu araştırmalarda neyin ne kadar yapıldığı şüphesiz ortaya çıkacaktır.

Ben herhangi bir savunma mekanizması içerisinde değilim. Çünkü yaptığımız işler ortadadır. Benim, özellikle bu komisyondan istirhamım, çalışmalarında, yapılan bu işleri bütün detayıyla görmeleri ve nerede

eksikliklerimiz varsa, bunu da bir öneri hâline getirip bu yüce Mecliste onun gereklerini de yapmamız lazımdır.

Bir şeyi düzeltmek gerekiyor, o da şudur: Esasen ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezimiz vardır, 2001 yılında çıkartılan yönetmeliği göre; merkezi de Denizcilik Müsteşarlığımızdadır ve burası, hem denizdeki arama-kurtarma hem hava araçlarıyla ilgili arama-kurtarma hem de karadakilerle ilgili görevi vardır. Yalnız bu merkez Beacon, EPIRB ve ELT dediğimiz cihazlardan alınan sinyallerin COSPAS-SARSAT uydularına, oradan yer merkezine inmesiyle birlikte, yer tespitiyle birlikte yönetmelikte bahsedilen birimlere doğrudan bilgiler aktarılmaktadır, anında aktarılmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Son dakikanızı veriyorum efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burada yer bilgilerini alamadığımız için ELT cihazından cep telefonlarının sinyalleriyle alınma yoluna gidilmiştir ve burada da o bölgede sinyal alınan baz istasyonundan başka altı tane daha var, bir tane değil. Bilgiler eksik oluyor, onu düzeltmek istiyorum. Ancak altı tane baz istasyonunun kaza mahalline mesafesi 5 kilometre ile 10 kilometre arası; sinyal aldığı baz istasyonu ise 21 kilometredir, Tüllüce'de. Buradan da şunu anlıyoruz: Coğrafi şartlar mânialardan dolayı diğer altı istasyondan bilgi, sinyal alınamamıştır; tek alınan 21 kilometredekidir. Burada da üç telefonda sinyal alınmıştır. Kesiştirme yapılarak 20 kilometreye 1 kilometrelik bir bant oluşturulmuş ve arama buralarda sürdürülmüştür. Söylenildiği gibi aramanın farklı yerde yapıldığı, enkazın farklı yerde bulunduğu bilgisi doğru değildir. Bunlar araştırmalarda da ortaya çıkacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, derdimizi anlatamadık. Hâlbuki çok güzel bilgiler verecektim.

HAKKI SUHA OKAY (Ankara) - Sayın İçişleri Bakanı anlattı zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani...

BAŞKAN - Efendim, bu konu çok derinine inilmesi lazım gelen bir konu.

HAKKI SUHA OKAY (Ankara) - Sayın Bakan anlatmaya çalıştı.

BAŞKAN - Yani on dakika, on beş dakikayla anlatılacak bir şey değil ki efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Genel Kurul kabul ediyorsa konuşsun efendim. (AK PARTİ sıralarından “Oylama yapın Sayın Başkan” sesleri)

OKTAY VURAL (İzmir) - Hayır, komisyonun kurulmasına karar vermeyeceklerse...

BAŞKAN - Komisyon kuruluyor zaten.

OKTAY VURAL (İzmir) - Komisyona bilgi verirler efendim.

BAŞKAN - Komisyon kuruluyor Sayın Başkanım.

HAKKI SUHA OKAY (Ankara) - Genel Kurul her şeye hâkim de İç Tüzük'ü değiştiremez.

BAŞKAN - Hakikaten engin bilginiz var, çok uzun konuşabilirsiniz ama, biraz daha şey olalım müsaade ederseniz.

Açtım efendim, son hitabınızı yapabilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; şüphesiz bu kaza hepimiz için üzücü bir kaza olmuştur. Bunun araştırılması sivil havacılığımızın, gelişmekte olan sivil havacılığımızın gücüne güç katacak tedbirleri de beraberinde getirecektir. Burada herhangi bir itirazımız yok. Ancak şunu da biliyoruz ki Türk sivil havacılığı son beş yılda çok büyümüştür. Kaza... Yurt içi uçuşlar 8 milyondan 35 milyona, toplam uçuşlar 33 milyondan 75 milyona çıkmıştır. Az önce dedim, bin uçuş vardı semalarımızda, 3.332 uçuşa çıkmıştır. Buna rağmen, kaza kırım istatistiklerinde durumumuz o kadar vahim değildir. Burada istatistikler de var, onu da söylemek istiyorum: Bütün havacılık sektöründe amaç kazaları önlemek olmakla beraber kazaların önlenemeyeceği de bir gerçektir çünkü kazalar, ne tedbir alırsanız alın, çoğu kez insan hatasından olmaktadır. Burada yapılması gereken, ölümlü kazaların sayısını... Sıfır ölümlü kaza hedeftir bütün dünyada, onun için çalışmak gerekiyor. Biz de bu anlamda eldeki imkânlarla bu amaca ulaşmak için gayretle çalışıyoruz.

Yapılan denetimlerde, Türk sivil havacılığı Avrupa Birliği ülkeleri arasında 6'ncı sıraya yükselmiştir. Bu da sivil havacılıkta yapılanlara ait bir küçük göstergedir.

Ben teşekkür ediyorum.

Ulaştırma Bakanlığının hiç gözükmediği, ortada olmadığı düşüncesine katılmıyorum. Kazanın ilk anından itibaren bütün işlem tamamlanıncaya kadar arkadaşlarımızla beraber hiç gece gündüz ara vermeden çalışmaları yürüttük, koordinasyonu beraber yaptık. İlla oraya gidip orada bulunmak kazayla ilgilenmek anlamına gelmiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan. (AK PARTİ sıralarından “Konuşsun Sayın Başkan.” sesleri)

Gel, buyur, oturuverin burada! Yapmayın! Allah, Allah!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kurulan Kaza Kriz Merkezi Başbakanlıkta görevlendirmeyi İçişleri Bakanlığına vermiştir ve...

BAŞKAN - Ben mi idare ediyorum siz mi idare ediyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...İçişleri Bakanlığıyla da biz koordinasyonu sürekli temin ettik diyorum.

Tekrar teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : (10/333, 334, 335) *Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, İç Tüzük'te Belirtilen Dört Aylık Sürede Komisyonun Çalışmalarını Tamamlayamadığına, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu'nun, Komisyonun Görev Süresinin Dolmasından Sonra Gelmesi Nedeniyle Gerekli İnceleme ve Müzakerelerin Yapılamadığına; Bu Nedenle, Çalışmaların Tamamlanabilmesi İçin, Yeni Bir Meclis Araştırması Komisyonu Kurulmasına İlişkin Tezkeresi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 55

Tarih : 02.02.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; merhum Muhsin Yazıcıoğlu'nun da içinde bulunduğu helikopter kazası sonucu Bakanlığımız tarafından teşkil edilen Kaza Tetkik Komisyonu, çalışmasını tamamlayarak raporunu Resmî Gazete'de yayınlamış, bir nüshasını da Kahramanmaraş Cumhuriyet Savcılığına göndermiştir.

Değerli Konuşmacının burada gündeme getirdiği konulardan anlaşıldığına göre, bu kaza inceleme raporunun yeterince kazayı incelemediği, geç tamamlandığı, Kaza İnceleme Kurulunun yanlış oluşturulduğu gibi hususlarda görüşlere yer vermiştir.

Değerli milletvekilleri, herhangi bir kaza sonucu kaza tetkik komisyonu oluşturulması 19/10/1983 tarih, 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 12'nci maddesi ile Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Ek 13'e göre teşkil edilmektedir. Dolayısıyla, gerek bu kaza gerekse bundan önceki kazalarda kaza araştırma-tetkik komisyonunun oluşum şekli böyledir, burada da aynısı yapılmıştır. Bu bakımdan, Kaza Tetkik Komisyonunun oluşturulmasıyla ilgili iddialar hukuki mesnetten yoksundur.

Diğer bir konu: "Kaza Araştırma Komisyonu raporunu dokuz ayda tamamladı." demiştir. Değerli milletvekilleri, kaza raporunun tamamlanmasıyla ilgili herhangi bir süre tahdidi yoktur. Bazı ülkelerde üç yıla, dört yıla varıncaya kadar bu raporlar sürmektedir. Ancak, öyle anlaşıyor ki, burada mevcut Meclis Araştırma Komisyonu yeni bir komisyon oluşturulması talebinde

bulunmuştur. Buna gerekçe olarak da teknik heyetin hazırladığı kaza kırım raporunun inceleneceğini veyahut daha başka araştırmaların da yapılacağını göstermektedir.

Bu komisyonun oluşturulması, yeni komisyonun oluşturulması yüce Meclisin takdirindedir, o ayrı bir konu ama “Ulaştırma Bakanlığının bu kazayı araştırmasında dokuz ay süreyle bu çalışmanın yapıldığı, bunun da geç olduğu” yönündeki düşünceler doğrusu beni hayrete düşürmüştür. Amsterdam’da olan Türk Hava Yolları kazasının raporu henüz daha yayınlanmamıştır, kaza araştırmaları Hollanda makamlarınca devam etmektedir.

O bakımdan, bakın, bu dokuz ay süre içerisinde bu kazayla ilgili neler yapılmış, çok kısa, fazla zamanınızı almayacağım:

Hava aracına ait bütün parçalar Almanyada gerekli incelemelerden geçirilmiş, EASA 145 standartlarına göre -detayına girmiyorum- bütün parçalar.

Hava aracına ait motor İngiltere’de Rolls-Royce’un fabrika tesislerinde sökülmüş, bütün parçaları tetkik edilmiştir.

Yine acil konum vericisi ELT cihazı, yapıcısı Copham Avionics, Oregon Amerika Birleşik Devletleri’nde incelenmiş ve bununla ilgili tespitler yapılmıştır.

Hava aracı yağ, yakıt, hidrolik örnekleri de Spectro Aviation, İngiltere ve Bern Industry Şirketinin merkezinde, Amerika Birleşik Devletleri’nde incelenmiştir.

Hava trafik kontrol merkezine ait ses kayıt, radar görüntü ve uçuş planları da Komisyon tarafından incelenmiştir. Sivas, Kahramanmaraş meydanlarına ait meteoroloji, TAF ve hava aracının son uçuş güzergâhı olan Çağlayancerit, Kayseri, Erkilet meteorolojik oluşumları Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden temin edilerek ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Dört yüz sayfanın üzerinde bir rapor bu titiz incelemeler sonunda ortaya çıkmış ve kazanın muhtemel sonuçlarıyla alınması gereken önlemleri içeren bir sonuç bölümü yer almıştır.

Hâl böyleyken tabii, kaza raporu hakkında ortaya konan iddiaları doğrusu anlamak mümkün değildir. Yüce Meclisin takdiridir, her zaman bu konuda bir komisyon da oluşturabilir. Yapılacak bu çalışmalara da Bakanlığımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü her türlü katkıyı sağlamaya da hazırdır. Bu hususları açıklama ihtiyacı duydum.

Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM

BÖLÜM IV

**GENSORU ÖNERGELERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri İstanbul Milletvekili Kemal Kılıçdaroğlu, Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay ve İzmir Milletvekili K. Kemal Anadol'un, 9 Ocak 2007 Tarihinde Bağdat'ta Düşen ve Türk İşçilerinin Yaşamlarını Yitirmesiyle Sonuçlanan Kazaya Neden Olan Yabancı Bir Şirkete Ait Uçağın Gerekli Güvenlik Önlemleri Almamasına ve Yeterli Mali Mesuliyet Sigortası Sağlamamasına Rağmen Uçuşuna İzin Veren Sorumluları Himaye Ederek Sağlıklı Soruşturma Yürütülmesine Engel Olduğu İddiasıyla Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Gensoru Açılmasına İlişkin Önergesi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 133

Tarih : 22.07.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Yüce Meclisin değerli üyeleri, Cumhuriyet Halk Partisinin Adana'dan kalkıp Bağdat Anaconda Askerî Üssü'ne inişi sırasında düşen 9 Ocak tarihli kazayla ilgili verdiği gensoru hakkında Hükûmetimiz adına iddiaları cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, iddiaya bakıyoruz. İddia esas itibarıyla dört maddeden oluşuyor. Düşen uçağın güvenli olmadığı, sigortasının olmadığı veya eksik olduğu, Irak'a birçok şirket uçuş yapmazken Moldova şirketinin uçağına izin verilerek kazaya sebebiyet verildiği ve hakkında iddialar bulunan genel müdürün himaye edilerek sağlıklı soruşturma yapılmasını bakanın engellediği gibi dört ana başlıktan oluşan bir iddia var ortada.

Ben siyasi bir konuşma yapmayacağım ve altı yılı aşan görevim esnasında da olayları hep teknik düzeyde, olduğu gibi, doğrusuyla yanlışıyla paylaşan, yaptıklarımı, yapacaklarımı söyleyen, yapamayacaklarım için asla söz vermeyen, Hükûmetimizin de benimsediği ilke doğrultusunda görev yapıyorum.

Değerli arkadaşlar, 9 Ocak 2007 tarihinde Antonov-26 tipi uçak sabah 06.09'da Adana'dan kalkıyor ve Bağdat'ın kuzey doğusunda bulunan Balad

Askerî Üssüne iniş için alçalıyor, görüş mesafesinin 200 metre civarında olması nedeniyle birinci denemede pas geçiyor, ikinci denemede de piste ulaşmadan uçak düşüyor ve kaza kırımı meydana geliyor. Kaza sonucu 28 vatandaşımız, 1 Ukraynalı, 4 Moldovalı toplam 5 mürettebat ve 1 de Amerikan vatandaşı olmak üzere toplam 34 kişi hayatını kaybetmiş ve sadece 1 vatandaşımız ağır yaralı olarak kurtarılmıştır ve bilahare kısa süre sonra da özel bir ambulans uçağıyla bu vatandaşımız önce Adana'ya, daha sonra Ankara'ya getirilerek uzun süre -bizzat- tedavisi tarafımızdan takip edilerek yapılmış ve sağlığına kavuşmuştur.

Bu kazayla ilgili bugün gündeme getirilen soruların hepsinin cevabı var. Zamanımın elverdiği müddetçe bunların bir kısmını buradan cevaplandıracağım; el vermeyen, zamanın yetmediği durumlarda da bilahare gerek buradaki konuşmacılara gerekse arzu edenlere, tüm detaylarıyla bu cevapları vermeye hazır olduğumu ifade ediyorum.

Değerli arkadaşlar, kaza yapan uçağın Moldova devletine ait olduğunu biliyoruz, oradan tescilli; taşıyıcı Moldovalı, mümessili Türk. Kaza Irak toprakları içerisinde oluyor. Uçağın imalatçısı Ukrayna ve Rusya. Hayatını kaybedenlerin büyük bir çoğunluğu bizim vatandaşımız. Ukraynalı da var, Amerikan da var, Moldovalı da var. 28 vatandaşımız, işçimiz, hayatını kazanan, ekmeğini kazanmak için Irak'a gitmiş işçilerimiz var. Peki bu kazanın neden olduğu, sonuçlarının etraflı şekilde ortaya çıkarılması görevi kimin? Uluslararası kurallar çok açık. ICAO yani Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı; 192 üyesi var. Moldova da buraya üye, Türkiye de üye, Rusya da üye, Ukrayna da üye. Böyle bir kazada kural şunu diyor: Kaza hangi ülkede olduysa kaza araştırmasında asıl sorumlu ve yetkili o ülkedir. Yani bizim olayımızda Irak.

Peki, burada kaza araştırmasına katkı sağlayan ülkelerin kim olması lazım? Dolayısıyla, uçağın tescil edildiği Moldova. Ayrıca uçağın tasarımını ve imalatını yapan Ukrayna ve Rusya da kazanın aydınlatılması bakımından soruşturmanın ortakları arasında. ICAO kuralları kazada hayatını kaybeden ülke vatandaşlarına ait devletin de -bizim olayımızda Türkiye'nin- bu kaza araştırmasında gözlemci olarak yer almasına cevaz veriyor, hükümler buna amir.

Bütün bunlara rağmen -bu açıklamaları yapıyorum ki- vatandaşlarımız orada hayatını kaybettiği için, biz, bütün bu kurallara bakmadan, hemen, anında bir görevlendirme yaptık. Üç kişilik bir uzman ekip önce Adana'ya, oradan da doğrudan kazanın olduğu yere vardılar 10 Ocak saat 11.00'de.

Gittiğimizde kaza yerinde kimse yok, Amerikan üs yetkilileri dışında kimse yok. Irak yetkilileri bile kaza yerine ancak dört gün sonra gelebildi. 13 Ocak 2007 tarihinde Iraklılar, Irak'lı uzmanlar, yetkililer ancak ulaşabildi.

Şimdi, bunu niye söylüyorum: Burada, kazada hayatını kaybeden vatandaşlarımızın, bizim için ne anlam ifade ettiğini anlatmaya çalışıyorum ve uzmanlarımız gerekli tespitleri yaparak hayatını kaybeden insanlarımızın naaşlarını alıp aynı gün Adana'ya döndüler. Daha sonra 22 Ocak-1 Şubat tarihleri arasında tekrar görevlendirmeye Irak'a gittiler. Kaza kırımın birlikte araştırılması, tahkikatların tamamlanıp olayın açığa çıkması için birlikte çalıştılar, bütün delilleri topladılar, FDR'ı, CVR'ı, diğer dokümanları, zimmetle devraldılar ve 6-9 Şubatta da Moskova'ya giderek uçağın imalatçısının olduğu fabrikada çözümleri yaptılar.

Kaza kırım raporu bu şekilde ortak bir çalışmayla meydana geldi ve 31 Aralık 2007'de de rapor tamamlandı. Ama, raporun diplomatik yollardan resmen bize gelmesi 16/4/2008 tarihidir. Gayriresmî olarak aldık, ama raporun işlem görebilmesi için resmî yollardan, diplomatik yollardan gelmesi gerekirdi, 16 Nisan 2008'de aldık ve Adana Cumhuriyet Savcılığına ilettik. Esas itibarıyla kazanın pilotaj hatasından olduğu raporda yer almıştır.

Şimdi, ana muhalefet partisi, kaza ile uçuş izni, sigorta belgesindeki sigorta eksikliği, çokluğu arasında ilişki kurarak, bu kazayla ilgili, Bakanlığı ve Sivil Havacılık personelini sorumlu tutuyor ve demek istiyor ki, sigorta belgesi fazla olsaydı, kaza olmazdı. Böyle bir şeyi anlamak mümkün değil.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Hiç öyle bir şey denilmiyor Sayın Bakan, raporda hiç öyle bir şey yok!

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Raporun hem Türkçesi hem İngilizcesi var bizde.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Raporda öyle bir şey yok, pilotaj hatası yazmıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, her türlü tedbiri alabilirsiniz...

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Efendim, demiyor ama, burada var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...her türlü tedbiri alacaksınız, mecbursunuz almaya, ama buna rağmen dünyada da Türkiye'de de kazalar oluyor, olmaya da devam edecek. Çünkü hepimizin bildiği bir şey var: Kazaların yüzde 85'i insan hatasından oluyor. Bu, dünyaca

istatistiklerle, ölçümlerle ortaya konmuş evrensel bir gerçek. Bütün bunlara rağmen gayet tabii ki, tedbirlerimizi alacağız, alınmıştır da.

Bir uçak nasıl uçar, önce ona bakalım: Şimdi dendi ki, bu uçak efendim yedinci trafik hakkı verilerek burada uçurulmuştur. Bir kere bu uçağın uçuş hakkı yedinci trafik hakkı değil, beşinci trafik hakkıdır. Beşinci trafik hakkı ile yedinci trafik hakkı arasında tek fark, bir base'ten kalkması veya kalkmamasıdır. Kaldı ki, uçak 8 Ocakta Kışinev'den kalkmış, 9 Ocakta da Adana'dan kalkmıştır.

Peki, buraya niye bu uçak gönderilmiş de Türk uçağı gönderilmemiş? Bu soru da gayet tabii ki soruluyor, sorulmalıdır. Bir kere bu seferlerle ilgili bütün yerli taşıyıcılara yazı yazılmış, hepsine sorulmuş: Böyle bir uçuş talebi var, burada 5 bin tane Türk işçisi gidecek, çalışacak, bunları taşıy mısınız? Programlarının uymaması veya başka nedenlerle uçaklarının olmaması gibi nedenlerle uçmak istemediklerini ifade etmiştir. Yine, hem Moldova'yla hem uluslararası anlaşmalara göre bizim AIP'mizde eğer kendi şirketimiz uçmazsa buraya bir başka ülkenin tescilli uçağına izin verilir. Bu çerçevede izin verilmiş ve uçuşlar o gün yapılmış, yüzlerce yapılmış, bugün de yapılmaya devam etmektedir arkadaşlar. Irak bizim üçüncü ticaret ortağımızdır. Irak'la ticaretimizin birkaç yıl içerisinde 20 milyar dolara ulaşacağını kısa bir süre önce Irak'a bir heyetle ziyaret eden Sayın Başbakanımız ve Irak yetkilileri açıklamıştır. Dünyanın her tarafından Irak'a seferler yapılacak, Türkiye burnunun dibinde Irak'a sefer yapmayacak! Böyle bir şey olabilir mi!

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - "Sefer yapma." diyen var mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kaza riski var diye sefer yapılmayacak! Bakınız, şu gördüğünüz liste Irak'a sefer yapan ülkelerin ve uçakların listesi.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) - Konuyla hiç alakası yok Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Viyana'dan Erbil'e, Tahran'dan Erbil'e, Bakü'den Bağdat'a, Kışinev'den Bağdat'a, Burgaz'dan Bağdat'a, Bükreş'ten Bağdat'a... Liste uzayıp gidiyor. Peki Türkiye'de şu anda sefer yapılıyor mu Irak'a? Gayet tabii ki yapılıyor. Türkiye'den Kuzu Hava Yolları, Atlas Hava Yolları Erbil'e seferler yapıyor. Bunun yanı sıra, yetmiyor, başka ülke uçakları da İstanbul'dan Bağdat'a, Adana'dan Bağdat'a seferler yapmaya devam ediyor, yapacak da. Çünkü Irak'ın yeniden imar edilmesi, savaş sonrası hasarların giderilmesi için en büyük desteğı verecek ülke Türkiye'dir. Türkiye de bu desteğı artırarak vermeye devam edecektir.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Şu sorulara bir cevap verseniz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bir uçağın uçuş izni alması için uluslararası kurallar belli: Uçuşa elverişli olacak, işletme ruhsatı olacak, sigortası olacak, personelinin yeterlilikleri olacak. Evraklar belli, bu evraklar gönderilir, bir de uçuş planı istenir. Uçuş planına göre, evraklar üzerinden uçuş izni verilir ve her seferinde tekrar tekrar izin verilmez. Uçuş planı süresince evraklar geçerliyse izin verilir.

Şimdi, her şeyden önce, bu uçak Moldova'dan, Kişinev'den kalkıp Adana'ya geliyor. Yolda römorkla getirilmiyor bu uçak! Bu uçağa, her türlü uçuşa elverişliliği haiz bütün uluslararası şartları sağladığı için öncelikle uçağın ait olduğu sivil havacılık idaresi izni veriyor, oradan kalkıyor geliyor. Biz bunu yeterli görmüyoruz, biz de evraklarını inceliyoruz, biz de Adana'dan Bağdat'a uçuş izni veriyoruz.

Bir yılda sadece Türkiye'de 925 tane uçuş var değerli arkadaşlar. Bir başka deyişle, Türk semalarında günde 2.500'ün üzerinde uçak uçuyor. Bunların belgelerini teker teker saatlerce incerseniz hava taşımacılığı diye bir şey olmaz.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Her şeyin bir sorumluluğu var, sorumlusu var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Uluslararası bir teamül de yok, böyle bir yükümlülük de yok. Yükümlülük nedir? Yükümlülük şudur değerli arkadaşlar: Bir uçağın beyanı, evrakları esastır. Evrakları idare görür, iznini verir; ama bir kaza olur ise, evrakı eksik diye, yetersiz diye, ne uçuran taşıyıcı şirket ne de uçağın ait olduğu ülke sorumluluktan kurtaramaz. Bunlar uluslararası kurallarda, Varşova, Montreal Sözleşmesi'nde çok açık şekilde ifade edilmiştir. Bir kaza olduğunda sigortalı olup olmadığına bakmadan 100 SDR veya 160 bin Amerikan doları hasarı mutlak surette ödeme zorunluluğu vardır. Bunun altında Moldova'nın da imzası var, bizim de imzamız var. Dolayısıyla, sigorta poliçesinin eksik olması sorumluluğun eksik olduğu anlamına gelmez. O bakımdan da ölen vatandaşlarımızın yakınlarının...

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Poliçe eksik mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... mağduriyetlerini gidermek için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz gerekli çalışmaları Dışişleri Bakanlığı üzerinden ilgili ülkeye iletmıştır; yakınlarla, vekillere iletmıştır, konu hassasiyetle takip edilmektedir.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Polİçe eksik mi Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, poliçe eksiktir.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Niye izin verdiniz o zaman?

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Niye izin verdiniz?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Poliçenin...

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Niye izin verdiniz?

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sizin işiniz ne? Ne iş yaparsınız?

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Karakutu boş mu, dolu mu?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Karakutu dolu da sizin gensorunuz boş. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Şu sorulara bir cevap verseniz de... Sorulara cevap verin...

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Rapor öyle demiyor Sayın Bakan, "CVR'ı okunamadı." diyor.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte karakutu arkadaşlar, işte karakutunun içindeki bilgiler. Buyurun.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Bakın, bu da İngilizce çözümü efendim.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Ne var orada?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Buyurun karakutu bu.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - İşte burada da var, raporunda...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, değerli arkadaşlar...

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Camının çatlak olduğunu vali kasıtlı mı yazmış?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, şimdi, bir ikinci konu... (CHP sıralarından gürültüler)

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Müsaade ederseniz şu sorulara cevap vereyim.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, size üç dakika ek süre vereceğim, lütfen konuşmanızı tamamlayınız. (CHP sıralarından gürültüler)

Buyurun Sayın Bakanım.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Konuşsun Sayın Bakanımız Sayın Başkan yani bu önemli konuyu istediği gibi... Daha yarısına gelmedi.

BAŞKAN - Sayın arkadaşlar, lütfen dinleyiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Daha Genel Müdürden bahsedecek, hızlı trenden bahsedecek, yolsuzluktan bahsedecek! İsteddiği kadar konuşsun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Verilemeyecek hesabımız yok. Yaptığımız her işin arkasındayız, hesabını da sonuna kadar veririz. Bundan hiç şüpheniz olmasın. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Biraz önce hesap verdiğiniz gibi vereceksiniz! Doğru!

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Bin dolara sigorta yapmanın hesabını verin Sayın Bakan.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sayın Bakan, bin dolara sigorta olur mu Allah aşkına!

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Böyle bir şey olabilir mi!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Herhâlde dinlemediniz.

Uçağın hiç sigortası olmasa dahi...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Nasıl kabul edersiniz, uçuş izni verirsiniz?

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sizin göreviniz 250 bin SDR sigorta yaptırmaktı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sigorta olup... Sigortanın olması şartı yeterlidir. İzin veren uzmanın görevi sigorta poliçesinin olduğunu veya olmadığını tespit etmektir. (CHP sıralarından gürültüler)

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Okunmuyor, okunmuyor...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Okunmayan belgeyi nasıl okumuş, Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çünkü sorumluluk sigortayla sınırlı değildir.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Emniyet Genel Müdürlüğü okuyamıyor bu belgeyi. Siz nasıl okudunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sorumluluk taşıyıcının kendi mutlak sorumluluğu; yetmediği durumda da tescil edildiği ülkenin sorumluluğundadır.

Bir Türk uçağı kalktı, başka bir hava sahasında uçtu. Diyelim, biz gönderirken sigorta yaptırmadık. Bu bizim sorumluluğumuzu ortadan kaldırmaz arkadaşlar.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sorumluluğunuzu kaldırmıyorsa görevinizden ayrılacaksınız Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, sorumluluğumuzun gereği neyse onu yaptık, yapmaya da devam ediyoruz. Yoksa kaza olduktan on dokuz saat içerisinde kaza mahallinde olan biziz, kazadan on dokuz ay geçiyor, kazayla ilgili konuları akıllarına getirenler sizlersiniz. İşte bizim farkımız sizden, budur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Evet, 28 tane işçinin hesabını soracağız size. O 28 tane yoksul işçi oraya ekmek parası için gittiler. Sizin yüzünüzden gittiler.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, deniliyor ki: “Efendim, sorular sorduk cevap vermediniz.”

TACİDAR SEYHAN (Adana) - CVR çalışıyor muydu Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kazanın araştırılması, gerçeklerin, nedenlerin, sonuçların ortaya çıkmasından önce verilecek cevaplar ne sizi tatmin eder ne de kamuoyunu tatmin eder. (CHP sıralarından gürültüler)

Bu işler ciddi işlerdir. Kazalar üzerinden, kan üzerinden siyaset yaparak bir yere varamazsınız, bunu açıklıkla ifade ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar, CHP sıralarından gürültüler)

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Denetim görevinizi yapmıyorsunuz.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Yönetim görevinizi de yapmıyorsunuz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer yapacağınız bir katkı varsa, bildiğiniz bir bilgi varsa gelirsiniz bunu bizimle paylaşırsınız...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Hayır, niye paylaşalım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...bu insanlarımızın haklarını uluslararası alanda hep beraber ararız. Yapılması gereken budur.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Niye hep beraber Sayın Bakan?

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sizin göreviniz nedir?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, biz görevimizin ne olduğunu biliyoruz, görevimizi de yapmaya devam ediyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sizin göreviniz vatandaşın hakkını korumak.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun, lütfen tamamlayınız konuşmanızı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Tabii, söylenecek çok şey var ama şu Genel Müdürlükle ilgili de bir iddia var, izninizle onu da söyleyeyim.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - CVR çalışıyor muydu Sayın Bakan? Ona da cevap verin. CVR çalışıyor muydu, çalışmıyor muydu?

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Kendinizi sıyırmayın. Hiçbir sorumluluğunuz yok! "Ahmet yaptı, Mehmet yaptı..."

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Genel Müdürün rüşvet aldığı iddiasıyla bir gazetede bir haber çıktı. Ankara Cumhuriyet Başsavcılığı şikâyet üzerine... Aynı zamanda Teftiş Kuruluna havale ettim, incelemeyi başlattım. İnceleme sonucunda konu iddiaların mesnedi olmadığı, doğruluğunu ortaya koyacak bilgiye rastlanmadığı ortaya çıktı. Düzenlenen rapor cumhuriyet savcılığına gönderildi ve savcılık da 7/7/2008 tarihinde dosyayı işlemekten kaldırdı.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Daha itiraz edilecek, onun itirazı var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O ayrı konu, o, kazayla ilgili; biz Genel Müdürü konuşuyoruz.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Oraya da gidecek, oraya da gidecek.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, deniyor ki: “Bakan suçlulara sahip çıkıyor.” Ben suçlulara sahip çıkmıyorum, ben insanların onuruna sahip çıkıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

TACİDAR SEYHAN (Adana) - 28 vatandaşın hakkına da sahip çıkın Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, beraat-ı zimmet asıldır. Hiç kimse ispat edilmedikçe suçlanamaz, cezalandırılmaz.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Şu otel faturalarına da bir gelseniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu, hukukun en temel ilkesidir.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) - Siz o konuşmayı yaptınız mı, yapmadınız mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yargısız infazı alışkanlık hâline getirenler için, hukuka saygı duymayanlar için, bu sözler bir mana ifade etmeyebilir.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - Sana hiç yakışmıyor bu ya! Bırak bunları, görevini yapacaksın!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak, bazılarının hatırı için hak ve hukuka olan saygımızdan taviz vermeyi kimse bizden beklemesin.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Söylediğim telefon konuşmasını yaptınız mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Başta ana muhalefet partisi olmak üzere, herkesin şunu öğrenmesi gerekiyor...

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Telefon konuşmasına da bir cevap verseniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...Türkiye bir hukuk devleti.

M. CEVDET SELVİ (Kocaeli) - 3 defa hacca gitmiş arkadaşla ne konuştunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bu personelle bu şirket sahibi sizinle de görüştü; dikkat edin, sizinle konuşmasını da kayda almış olabilir izniniz olmadan.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Olabilir, biz hiçbir zaman çekinmeyiz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama ben, kimseyle, her kim olursa olsun, konuşmamı hiçbir zaman inkâr etmem...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Güzel!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...ne konuştusam da arkasındayım. Bu arkadaşın haberleri çıkınca kendisini çağırdım “Nedir mesele?” diye dinledim.

ZEKERİYA AKINCI (Ankara) - Kim o?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Doğrudur, o konuşma aramızda geçmiştir. Arkadaşın talebi şu: “Benim eksikim var, param yok, bu eksiklerime rağmen bana izin vermeye devam edin, şirketim uçsun.” “Kardeşim bu olmaz, yüz altmış tane eksik var. Bu, bile bile insanları ölüme göndermektir, bunu yapamayız.” “Efendim, benim param yok.” “Bir şirket kur.” “Ee pahalı, ben kuramam.” Ee ne yapacağız, izin mi verseydik?

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Siz, pahalı olmadığını söylüyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İzin mi verseydik?

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Bir hafta içinde kurulacağını söylüyorsunuz.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - “Bir hafta içinde kurarız.” demişsiniz.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayınız lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, havacılık ciddi bir iştir arkadaşlar.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Biz de onu söylüyoruz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşportacılık yapmakla hava taşımacılığı yapmanın arasında çok ciddi farklar vardır. Onun için, Türk sivil havacılığı beş yılda 5 kat büyümüştür, dünyanın parlayan yıldızı hâline gelmiştir. Bunu da burada, bu vesileyle açıklamak istiyorum.

Şundan hiç kimsenin şüphesi olmasın: Bu kazayla ilgili gerekli çalışmalar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz tarafından titizlikle yürütülmektedir. Mağdur insanların hakkını aramak için her türlü imkân da Hükûmetimiz tarafından, devletimiz tarafından seferber edilmektedir, edilmeye devam edilecektir.

MALİK ECDER ÖZDEMİR (Sivas) - Ölenlerin yakınlarına kaç para ödendi Sayın Bakan? On yedi aydır söylüyorsunuz.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı lütfen tamamlayınız. Süremizi epey geçtik.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, Sayın Şandır'ın sorduğu sorular var. Bunlar pek tabii çok önemli ve ciddi sorular. Bunların hepsinin cevabı var ama ben bunlara -maalesef zaman elvermiyor- teker teker giremedim.

ALİ KOÇAL (Zonguldak) - On dakika fazla konuştunuz.

OSMAN KAPTAN (Antalya) - Sayın Bakan, topu taca atıyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Keşke buna vaktim olsa, bütün bu cevapları verecektim. Ancak bunları bilahare yazılı olarak bütün arkadaşlarıma cevaplandıracağım.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Şu ana kadar niye cevaplamadınız?

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Bizim soru önergelerini, on sekiz ay geçti, niye cevaplamadınız? Gensoru mu gerekiyordu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onu da ifade etmek istiyorum ve yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM

BÖLÜM V

**KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 86

Tarih : 03.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, soruları cevaplayacağım.

Sayın Harun Öztürk, tabii, benden önce burada oturan Sayın Bakanımızın “Yazılı cevap vereceğim.” şeklinde ifadesine karşılık, “Görüşmeler esnasında sorular cevaplansa milletvekilleri kararlarını daha rahat oluştururlar.” şeklinde bir ifadede bulundu. Gayet tabii ki, asıl olan, kanunların Mecliste görüşülürken cevapların da değerli milletvekillerini tatmin edecek şekilde verilmesidir. Ancak, bu, soruların türüne, içeriğine göre, takdir edersiniz ki, değişir. Öyle soru vardır ki genel olarak ifadelerle cevap verilebilir, kısıtlı zaman içerisinde; öyle sorular vardır ki kapsamlı bilgileri ihtiva eder, teknik detayları ihtiva eder; bunları da yazılı olarak cevaplamak Parlamentonun uyguladığı usullerden biridir. Burada Hükümet adına bir Bakan bulunuyorsa, hangi kanun görüşülürse görüşülsün, o konuda gereken cevapları vermeye mezun ve memurdur. Bu konuda bir sıkıntı olduğunu asla kimse düşünmesin. Şimdi, hepimizin mazereti olabilir. Konuyla doğrudan ilgili bakan olmayabilir. Sizlerin de zaman zaman mazereti olup gelmeyebilirsiniz. Bundan normal ve doğal bir şey yoktur. Ama ben sizin cevaplarınızı vereceğim. Bu sorunun cevabı bu. Başka bir şey sorulmadığı için buna verilecek başka bir cevap yok.

Sayın Reşat Doğru'nun sorusu... Önce, bu kanun ne diyor? Bu kanun üç tane şey düzenliyor sayın milletvekilleri. Bunu söylemekte yarar var. Bir, 2002'de çıkan bir Kanun var. Bu Kanun ne? 4733. Burada üst kurulları düzenleyen bir genel çerçeve kanun çıkmış. Ancak, personel özlük hakları, sektöre ilişkin ceza ve düzenlemeler bu Kanun'da yer almamış, 2002'de çıkan bu Kanun'da. Daha sonra bu konu Anayasa Mahkemesine gitmiş ve bu Kanun'un bu hükümleri

iptal olmuş. Sadece bu değil, önünüze şimdi Telekomünikasyon Üst Kurulu gelecek, başka üst kurullar gelecek. Yani, geçmişte kanunla verilmeyen yetkiler yönetmelikle düzenlenmiş, bunu da Anayasa Mahkemesi iptal etmiş; çünkü, bir ceza kanunla düzenlenir, personel özlük hakları kanunla düzenlenir. En temel hukuki gerçek olmasına rağmen, geçmişte buna dikkat edilmemiş. Olabilir, hata yapılmış. Bizim işimiz de zaten hataları düzeltmekle geçiyor bugüne kadar. Bunu da düzelterek, bu yüce Parlamento bir araya gelip düzelterek.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Altı senedir o makamdasınız.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - İşte, altı senedir ancak sıra geliyor. O kadar çok hata var ki, düzelterek düzelterek geliyoruz.

Şimdi, sayın milletvekilleri, yüzde 10 sınırı... Yani, şöyle söyleyelim: Alım... Tekelin özelleştirme kararından sonra, üretici hazırlıksız olarak mağdur olmasın diye bir karar almışız. demişiz ki, 2007'de de, Tekel özelleşmesine rağmen, Tekel ürün almaya devam etsin. Bu da yine üreticinin lehine bir düzenlemedir. Sağ olun, sizlerin desteğiyle bugün bu yasalaşacak. Bunun -yüzde 10 da sözleşmenin gereğidir- artı eksi yüzde 10 olacağı da karşılıklı sözleşmede yer aldığından, bu miktarın değiştirilmesi söz konusu değildir.

Sayın Tankut Vekilimizin sorusu: Tekel, özelleştirmeden sonra, işçilerin talepleri hâlinde diğer birimlere aktarılması düşünülmekte midir?

Bu konu, doğrusunu isterseniz, şu anda bu özelleştirme kararının detayları yok. Yanlış bilgi vermek istemiyorum. Bu konuda da detay, hangi şartlarla bu özelleştirme sözleşmesi yapıldıysa, bunun detaylarını da bilahare tarafınıza yazılı olarak bildireceğiz.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 86

Tarih : 03.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; efendim, tabii, görüşmekte olduğumuz yasayla ilgili sorulara cevap vermeden önce, bir önceki maddede, Sayın Yılmaz Tankut “Tekelin statüsünün değişmesiyle birlikte çalışanların durumu ne olacak?” diye bir soru sormuştu, bunu cevaplamakta yarar görüyorum.

Şimdi, bir kere Tekeldeki bu statü değişikliği, esasen Tekelin isim hakkının ve işletme hakkının devridir. Dolayısıyla, 3.300 civarında çalışanımız aynen haklarını muhafaza edecekler ve bunlar tercih yapacaklar. Yeni oluşumla çalışmaya devam etmek isterlerse, Tekel, kıdem, ihbar, bütün haklarını verecek, orada çalışmaya devam edecekler. Eğer istemezlerse, tamamı, kamu kurum ve kuruluşlarında, aynı şartlarla, tüm özlük haklarıyla devam edecekler. Yani çalışanlar açısından hiçbir hak kaybı söz konusu değildir, bunun bilinmesinde yarar var.

İkincisi, geçmişte özelleştirmeler oldu ve insanlar kapının önüne konuldu. Onların dertlerini çözmek, sorunlarını da çözmek yine bize nasip oldu; 4/C uygulamasıyla hepsi kamuda tekrar istihdam edildi ki, emeklilik hakkı kazansınlar. Çalışanın yanında, milletin yanında olan bir iktidar bugün işbaşındadır.

Değerli arkadaşlar, tabii, şimdi, burada Adana, Samsun, Tokat, Malatya, Bitlis fabrikaları veriliyor. Tekelin elinde birçok gayrimenkul var, bunların hepsi hariç tutuldu. Sadece bunlardan önemlisi, mesela, İstanbul Cevizli bu devirde hariç tutuluyor, diğerleri fabrikalarıyla birlikte veriliyor. Amaç, burada üretimin devam etmesi. Biliyorsunuz, kırk civarında Tekelin ürettiği ürün var. Bu ürünler bizim insanımızın, tiryakilerimizin damak tadına uygun ürünler. Dolayısıyla, buradaki tütünler kullanılacak. Yani “Bu statü değişikliğinde

tütün ekilmeyecek, 12.500 tütün ekicisi mağdur olacak” demek doğru değildir arkadaşlar. Bu tütünler üretilmeye devam edecek, belki kotayla verdiğinin çok daha fazlasını buralara verecek. Bunu yaşayıp, beraber göreceğiz.

Bakın, bu statü değişikliği aslında bir mağduriyet değil, yeni istihdam alanları açıyor. Niye? Şimdi, mevcut 3.300 çalışanın haklarını koruyoruz. Bu fabrikaları alanlar burayı çalıştırmak için çalışana, iş gücüne ihtiyaç var. Yeni insanımızı alacaklar, o bölgedeki insanlara yeni iş alanları açılmış olacak.

Burada yapılan özelleştirmeler, vesaire hiçbir zaman buranın ne fabrikasını ne arsasını bu ülkenin sınırları dışına kimse götüremez. Öyle olsa, bugün 1950 yılına kadar her şeyi devlet yapıyordu, birer birer özel sektör bu işleri yapmaya başladı, devlet asli görevlerine döndü. Sayın Diren, şarabı da devlet ürettiyordu, meyve suyunu da devlet ürettiyordu; bugün siz üretiyorsunuz. Yani bunda ne var? Gayet de güzel; daha verimli çalışıyorsunuz, Türkiye’nin her tarafına, dünyanın her tarafına hizmet ediyorsunuz ve insanların isteklerini, arzularını yerine getiriyorsunuz.

Diğer bir soru: Manisa Akhisar Fabrikasının arazisi... Tabii, özelleştirme öncesi biz isim hakkını verdiğimiz için bunları hazineye tutuyoruz ki gerek bir kamu hizmetinde gerek başka amaçla kentleşme projelerinde veya bir sanayi yatırımında bu arsalar kullanılabilir. Gayet tabii ki kamu yararına en iyi şekilde bunlar değerlendirilecektir, bundan kimsenin şüphesi olmasın.

Sayın Tütüncü, aslında sorunuza bir öncekinde cevap verdim, tütün üreticisinin ne olacağı konusunda. “Tekel vatandır, satılmaz!” Efendim, dediğim gibi hiçbir şeyi satmıyoruz, hiç merak etmeyin. Hiçbir şeyi yurt dışına kimse götüremez, gümrük memurlarına tembih ettik ne fabrikalar çıkar ne de topraklar! Hepsi bu vatanın içindedir ve hizmet vermeye de devam edecektir. Bundan endişeniz olmasın.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 86

Tarih : 03.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Biliyorsunuz, ülkemizde sigara üretiminde İzmir türü tütünler çok daha revaçta, çok daha yaygın kullanılıyor. Bitlis tütününün oranı yüzde 1 civarında, İzmir'in yüzde 15 civarında. Biz bunu gördüğümüz için, Tekel idaresi Doğu ve Güneydoğu'da İzmir türü tütünün yetiştirilmesi için bir çalışma yürütüyor; buralara, o tip tütün ekimi deneme amaçlı yapılıyor. Bundan amacımız -sonuçlar da gayet iyi gidiyor- sonuç alındığında, bundan sonra üretimde, hem Güneydoğu tütününü hem de daha fazla rağbet gören İzmir tütününü birlikte kullanılacak. Böylece üreticiler çok daha menfaat sağlayacaklardır, bundan istifade edeceklerdir.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 86

Tarih : 03.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Öztürk'ün, özelleştirme sonucu boşa kalan, işsiz kalan çalışanlarımızın 4/C ile değerlendirildiği konusunda bir sorusu var. Ben şunu hatırlatmak istiyorum: 2002 öncesi, yani Hükûmetimizin göreve başladığı tarihten önce yapılan özelleştirmede işlerini kaybeden 13 bin çalışanımıza, Hükûmetimiz, en azından emekli olabilmelerini sağlamak, sosyal güvenceye kavuşturmak ve de çok fazla değil ama bir ücret de, 500 milyonun üzerinde bir ücret de vermek şeklinde mağduriyetlerini gidermeye yönelik sosyal devlet anlayışıyla bir düzenleme yapmıştır. Bunun altını çiziyorum: Bu çalışanlarımız hiçbir hakka sahip olmadan işlerini kaybeden çalışanlarımızdır. Tabii ki beklentilerini karşılayacak düzeyde olmasa bile kısmen mağduriyetlerini giderecek bir formül bulunmuştur. Biz bunu ifade etmeye çalıştık.

Sayın Cengiz'in sorusu: Bu Kanun, 4733 çıktığında personel özlük hakları, sektörel suç ve cezalar, kanunda olmamasına rağmen, yönetmelikle düzenlendiği için Anayasa Mahkemesinden döndü. Sadece bu Tütün Üst Kurulu değil, bütün üst kurullar, aynı iptal nedeniyle, yasalarını yeniden düzeltmek durumundalar. Burada yapılan iş, yasayla yapılması gereken işin yönetmelikle yapılmasından dolayı ortaya çıkan yanlışlığın düzeltilmesidir, yoksa kadrolarla ilgili herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bir istisnaıyla Alkol Dairesi ilave edilmiştir. Alkol Dairesi niye ilave ediliyor? Sektörde serbestleşme başladı. Yani alkollü içeceklerde de serbestleşme süreci başladığı için, burada da kamunun düzenleme ve denetlemeyi yapması için bir uzman daireye ihtiyacı var. Bu yüzden bu düzenleme yapılmıştır ve tamamen bir yasal eksikliği gidermeye yönelik çalışmadır.

MUSTAFA KEMAL CENGİZ (Çanakkale) - Sayın Bakanım, ben bunu öyle sormak istemedim, yani öyle değildi. Yani burada, ben, incelediğim kadarıyla, bir daire başkanının altında bir tütün piyasasına bakan, bir de tütün mamullerine bakan başkan yardımcısıyla bu derlenir toparlanır. 4 daire başkanı yerine 2 daire başkanıyla, buradan, hem personelde hem giderlerde tasarruf eder -böyle bir işlem hacmi de 2 daire başkanını kaldırıyor- acaba niye 4 tane yapıldı? Bunu o yönden sordum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Vekilim anlamadım. Yani teknik bir konu, ama şunu söyleyeyim: Tütün ve tütün mamulleri aynı şey değil. Ayrıntıya girdiğimiz zaman, farklı uzmanlık gerektiren konular. Bu üst kurulların kuruluş amacı da sektörde oluşabilecek olumsuzlukları, vatandaşın, tüketicinin aleyhine gelişebilecek hususları uzmanlar düzeyinde değerlendirmek, rapora bağlamak ve bunu kurul kararına hazır hâle getirmektir. Bu esasa göre çalışıyorlar. Demek ki teknik olarak, arkadaşlar, böyle iki ayrı daire yapılanmasının daha uygun olacağına karar vermişlerdir.

Arz ediyorum.

Efendim, Sayın Tütüncü'nün sorduğu soru: Tekirdağ Şarap Rakı Fabrikası özelleştirildikten sonra üreticilerin mağduriyetinin söz konusu olduğunu ifade ediyorsunuz. Doğrusunu isterseniz bu konuyla ilgili yapılan çalışma ve bunun sonuçları -bu mağduriyetin giderilmesine yönelik, eğer var ise- nelerdir; buna, şu detaylara takdir edersiniz ki şurada sahip değiliz, vâkıf değiliz. Bu yüzden bunu bilahare yazılı olarak cevaplandıracağız.

Arz ediyorum.

Efendim, diğer bir sorumuz: Sayın Sakık, kota... Yani aslında Tekelin alımlarında kota sınırlaması yok. Yani böyle bir, şu kadar alacağım diye bir sınırlama yok.

SIRRI SAKIK (Muş) - Nasıl yok Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Ne var? Tekel, o yıl işleyeceği tütün miktarını dikkate alarak kendisi bir açıklama yapıyor, diyor ki: "Ben bu yıl üretici başına 200 kilo alacağım." Bir başka yıl başka miktar alıyor. Dolayısıyla arz-talebe göre bu alımlar gerçekleşiyor. Bu konunun esası, özü budur.

Arz ederim.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 86

Tarih : 03.04.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Aydoğan bir değerlendirme yaptı -tabii saygı duyuyoruz- herhangi bir soru içermiyor.

Sayın Sakık “Muş’ta çalışanlar Bitlis’e gidiyor, bu çileyi sona erdirelim.” diye bir soru yöneltti.

Malum, Muş fabrikası kapandığından çalışanlarımız mağdur olmasın, işlerini kaybetmesin diye Bitlis’te istihdam ediliyorlar. Gayet tabii ki fabrikayı Bitlis’ten kaldırıp götürmemiz söz konusu olmayacağına göre, çalışanlarımızın da işlerini kaybetmesine gönlümüz razı olmayacağına göre, bu seyahat devam edecektir.

SIRRI SAKIK (Muş) - Orada iş bulun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sırrı Bey, Tokat’a gelin, Tokat’a.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Tokat’a da geliriz, yani merak etmeyin.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 2
Birleşim : 138
Tarih : 31.07.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, yüce Meclisimizin değerli üyeleri; görüşmekte olduğumuz Elektronik Haberleşme Kanunu bilgi ve iletişim sektöründe bugüne kadar yürürlükte olan 406 sayılı Posta ve Telgraf Kanunu dâhil birçok mevzuatı Avrupa Birliği müktesebatını da dikkate alarak bir araya getiren ve güncelleştiren önemli bir düzenlemedir.

Bilindiği gibi, bilgi iletişim sektörü küreselleşen dünyamızda çok hızlı gelişmekte ve yeni yeni teknolojiler insanlığın hayatına girmektedir. On yıl öncesine gittiğimizde, cep telefonunun bizler için ekmek kadar, su kadar ihtiyaç olacağını söylesek kimse inanmazdı. Bugün Türkiye’de son beş yıl içerisinde cep telefonu abone sayısı 18,5 milyondan 64 milyona çıkmıştır. Bu rakam bu yıl sonunda ülke nüfusunu bulacaktır, yani 70,5 milyonu bulması, çıkması beklenmektedir. Bu da yüzde 100 penetrasyon anlamına geliyor. Dolayısıyla, Türk milleti olarak, bilgi iletişim teknolojilerine yatkın, genç ve dinamik bir nüfusumuz var. Bilgi toplumu olma yolunda toplumda önemli beklenti var, ihtiyaç var. İşte bu ihtiyaçları dikkate alarak, hem mevcut dağınık mevzuatı bir araya topluyoruz hem güncelleştiriyoruz. Bu şekilde, bilgi toplumuna geçiş süreci, bilgisayarlaşma oranı, İnternet erişiminin yaygınlaştırılması, rekabet ortamının geliştirilmesi gibi önemli konuları bir arada düzenleyen çok teknik, bir o kadar da kapsamlı bir yasayı görüşüyoruz. Bu yasanın hazırlığı esasen 22’nci Dönem içerisinde komisyonlarda muhalefet partilerimizin, ana muhalefet partisinin katkılarıyla yapılmıştı ve 22’nci Dönem sonunda Genel Kurul gündemine de gelmişti, ancak, son hafta görüşülemedi, yetiştirilemedi.

Bu arada, 2000 yılında, Telekomünikasyon Kurumunun kurulmasıyla ilgili kanunun bazı maddelerini Anayasa Mahkemesinin iptaliyle birlikte, Kurumun teşkilatının işleyişi, personelin özlük haklarının korunması gibi konular da tamamen boşlukta kaldığından dolayı, bu hususu da dâhil etmek suretiyle ve geçen süre içerisinde sektörde ülkemizde ve dünyada yaşanan gelişmeleri, değişiklikleri de dikkate alarak tekrar alt komisyonda değerlendirdik, Komisyonda enine boyuna konuştuk ve tabii ki, Komisyonda, fevkalade önemli

muhafelet partilerimizden, sektörün sivil toplum kuruluşlarından, komisyon üyelerimizden çok ciddi katkılar aldık ve bu şekilde son hâlini verdiğimiz yasa, bugün, 23'üncü Dönem Birinci Yasama Yılı'nın son gününde, son saatlerinde görüşüyoruz ve bütün grupların bu konuda gösterdiği katkı ve destek için ben huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Kısaca, yasa ne getiriyor? ARGE'ye yasada çok önemli bir imkân sağlıyoruz. Kurumun sektördeki işletmecilerden topladığı her türlü yetkilendirme, harç vesaire gibi gelirlerin yüzde 20'lik kısmını bilgi iletişim alanında, yani yazılım alanında donanım geliştirme, marka geliştirme, patent geliştirme gibi alanlarında araştırma yapacak, yerli ürün katkısını artıracak kişi ve kurumlara destek olarak verilmesini getiriyoruz. Bu, yaklaşık olarak yılda 300 milyon YTL, yani 300 trilyon civarında bir destek anlamına geliyor. Bugün Türkiye'de kullanılan toplam telefon sayısı 96 milyon ve bunların tamamını da biz dışarıdan aldık. Bu şekilde dışarıya ödediğimiz para 35 milyar dolar. İstiyoruz ki bu ARGE teşviğiyle bundan böyle bu teknolojilere yönelik sadece ürünü alıp kullanmayalım, burada kendi yetişmiş beyin gücümüzle birlikte bu teknolojileri üretilim, sahip olalım, bu konuda yazılım geliştirenleri destekleyelim. Bu şekilde hem ülkemiz bir katma değer kazanmış olsun hem de dövizlerimizi yabancılara gitmekten kurtarmış olalım. Bu, önemli bir konu.

Yetkilendirmelerde AB standardına uygunluk büyük oranda sağlanıyor. Tabii burada önemli katkılar oldu. Yüzde yüz AB müktesebatını sağlamıyor, doğrudur. Bunu da biliyoruz ve bu yasanın ileride bazı maddelerinin değiştirilme ihtiyacını da biliyoruz ama bunları yaparken kendi ülkemizin hak ve menfaatlerini dikkate almak zorundayız. Avrupa Birliği taleplerini kendi hak ve menfaatlerimizi koruduğu oranda ve o takvime göre kabul etmemiz en doğal yoldur.

Rekabet Kurumuyla Telekomünikasyon Kurumunun rekabetin korunması, ihlal edilmemesine yönelik bazı yetki kargaşası vardı. Bu konu da iki kurumun birlikte oturup çalışmasıyla halloldu ve burada mutabakat sağlandı, bu konuya da açıklık getirildi.

Cezalarda... Yasalara uygun olmayan bazı iş ve işlemlerde hapisle cezalandırma vardı. Parasal cezaların yine parasal, yani maddi konuları ilgilendiren cezaların hürriyeti kısıtlayan cezalar olmasından çıkarılması, para cezasına dönüştürülmesi esası hukuka uygun olarak benimsendi ve buraya kondu.

Biliyorsunuz, İnternet Türkiye'de ilk gündeme geldiğinde Orta Doğu Teknik Üniversitesine alan adları verilmesi yetkisi verilmişti ve yasal bir dayanağı da

yoktu. Ancak bugün artık İnternet kullanıcı sayısı 25 milyona ulaştı, abone sayısı 5,5 milyonu geçti. Dolayısıyla, mevzuatı olmaması ve altyapının yetersiz olması, güvenlikle ilgili sorunların gittikçe önemli hâle gelmesi nedeniyle bu İnternet alan adlarının da verilmesine ilişkin hukuki düzenleme burada, bu kanunda yapılmış oluyor.

Diğer önemli toplumsal bir sorunumuz ortak anten tesis etme ve sistemlerin kurulması. Geçmiş dönemde verilen lisanslarda her işletmeci kendi altyapısını kendi kurmak suretiyle maalesef bir çevre kirliliği oluştu, bu konuda kural olmasına rağmen işletmeler buna riayet etmedi ve bu şekilde hem kaynak israfı oldu hem de bir çevre kirliliği söz konusu oldu. Bundan böyle burada da bir yasal zorunluluk olarak ortak altyapı kullanma ihtiyacı getiriliyor.

Numara taşınabilirliğiyle ilgili yasal mevzuat düzenleniyor ve son olarak da tabii, Anayasa Mahkemesinin iptal ettiği maddeler yerine geçecek düzenleme yapılmak suretiyle bu alanda doğan hukuki boşluk da giderilmiş oluyor.

Efendim, bütün bu çalışmalardan sonra yaşamız derli toplu bir hâle gelmiş bulunuyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayınız, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan. Toparlıyorum.

Yasanın, az önce ifade ettiğim gibi, çok teknik bir yasa olması ve çok uzun, kapsamlı bir çalışmayı gerektirmiş olması dolayısıyla hazırlık süreci oldukça uzun olmuştur ve iki yıl içerisinde yasa tamamen yeniden ele alınma ihtiyacı doğmuştur ve böylece önümüzde bugünün şartlarını, ihtiyaçlarını karşılayan bir yasa mevcuttur. Ancak az önce söyledim, küreselleşmede en hızlı gelişen, değişen sektör bilgi iletişim sektörüdür ve bu sektörün ihtiyaçları yeni yeni teknolojilerin insanoğlunun kullanımına verilmesiyle daha da artmaktadır. Yeni düzenlemelere mutlaka ihtiyaç duyulacaktır ve unutmayalım, İnternet'in zararlı kullanımından korunmak için bir düzenlemeyi de yine bu Meclis geçtiğimiz dönemlerde yaptı ve bu şekilde bir İnternet Kurulu, İnternet Güvenlik Başkanlığı oluşturmak suretiyle İnternet'in temiz bir şekilde kullanımı, çocuklarımızın korunması, devlet büyüklerimize hakaret, ülke bütünlüğüne yönelik tehditlerden korunması gibi, kumara karşı korunma gibi, çocuk istismarı ve fuhşa karşı, sanal ortamda işlemlere karşı birçok faaliyeti de düzenleyen bir yasayı da yine bu kanun içerisinde geçirerek, tekrar bu şekilde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Kanunumuz bittikten sonra belki teşekkür imkânı olmayacak.

Bu kanunun hazırlanmasında katkısı olan tüm kişi ve kuruluşlara, çalışma arkadaşlarımıza, komisyon çalışmalarında büyük emek ve gayretlerini gördüğümüz Sayın Başkanımıza, üyelerimize, siyasi partilerimizin milletvekillerine, grup başkan vekillerine ve siz yüce Parlamentonun değerli üyelerine bu vesileyle teşekkür ediyorum.

Yasanın ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 2
Birleşim : 138
Tarih : 31.07.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Coşkunoglu'nun sorusundan başlıyorum.

5651 sayılı bir Kanun bu geçtiğimiz dönemde çıkmıştı. Bu Kanun'un amacı dokuz kalem katalog suçlarının İnternet vasıtasıyla işlenmesine engel olacak tedbirleri almak. Buradaki suçlar Türk Ceza Kanunu'nda tanımlanmış suçlardır. Bir tane istisnası var: Atatürk'ün manevi şahsiyetine karşı sanal ortamda işlenen suçlar. Bu, Komisyon görüşmeleri sırasında ilave edilen, Atatürk'ü Koruma Kanunu'nda yer alan suçlar hariç diğerleri Türk Ceza Kanunu'nda mevcut olup sanal ortamda işlenebilme olasılığı, kabiliyeti olan suçları ifade ediyor. Ağırlıklı olarak da çocuk istismarı, sanal ortamda kumar oynatma ve buna benzer suçlar.

Şimdi, İnternet erişiminin içeriğine baktığımız zaman, değerli milletvekilleri, yüzde 97'si dış kaynak, yüzde 3'ü ancak Türkiye'de içerik olarak hazırlanabiliyor. Dolayısıyla, kaynağı dışarı, merkezi dışarıdaki bir neşriyat Türkiye'ye geldiğinde bunun suça dönüşmesinin mücadelesi çok zor çünkü başka bir ülkenin yasaları geçerli. İnternet sağlayıcıyı suçlayamıyorsunuz, başka bir ülkeden neşriyat yapıyor. Bunun için bu kanunun düzenlemesinde iki tane önemli detaya yer verdik. Bir tanesi, yurt içi kaynaklı İnternet ortamında işlenecek suçlarla ilgili mücadele. Burada usul şu: Aynen yazılı ve görsel basındaki suçların işlenmesinde hangi usuller uygulanıyorsa bu usuller burada da uygulanıyor. Yani tekzip gönderiyorsunuz, yayınlamazsa yargı, hâkim kararı alıyorsunuz, bu şekilde oluyor ama dış kaynaklılarda ise şöyle bir uygulama var: Burada binlerce bilgi akışı olduğu için bunlarda önce ikaz ediyorsunuz, sonra eğer bu yayını kaldırmaz ise yayını kapatıyorsunuz. Daha sonra mahkemeye başvuruyor mağdur olan, mahkeme haklı görürse yayın tekrar açılıyor. Bu da işin tabiatı icabı, hukuki yönden ancak böyle olabileceği kanaatine varıldı.

Şimdi, "Youtube" konusuna gelince, Sayın Coşkunoglu, buradaki sorun şu: Türkiye'de ihtisas mahkemeleri henüz yok. Mahkemelerimiz için bu sanal

ortamda işlenen suçlar konusu henüz yeni bir konudur. Örneğin, denizcilik mahkemeleri yoktu, normal, asliye ticaretler bakıyordu. Şimdi denizcilik mahkemeleri var, davalar daha düzenli yürüyor. Bir bu konu var, burada bir tecrübe birikimi sıkıntımız var, bunu aşacağız ama bundan daha önemlisi, bu gibi içerik sağlayıcı kuruluşlar, Telekomünikasyon Kurum Başkanlığı veya İnternet Güvenlik Başkanlığıyla iş birliği yapmaktan kaçındılar “Biz sizin ülkenizde faaliyet göstermiyoruz. Onun için bize böyle bir yaptırımı uygulayamazsınız...” Meselenin koptuğu nokta burası oldu. Sonra on dört tane böyle vaka yaşandı, daha sonra bu kuruluşlar geldiler, dediler ki: “Tamam, biz burada resmî temsilci atadık.” Bundan sonra ofis oluşturdular ve bu sorun da çözüldü. Konuya açıklık getirmek bakımından bunları ifade etmek istedim.

Danıştayla ilgili konu aynen uygulanacaktır. Aksine bir düzenleme burada mevcut değildir. Bunu da ifade etmek istiyorum.

Diğer bir konu, geniş bant telsiz erişimi, yani WİMAX. Geniş bant erişimin iki türüsü var: Bir tanesi telli ADSL, birisi de WİMAX. WİMAX ile ilgili kurum zannediyorum otuzun üzerinde firmaya test için yetki verdi ve bir buçuk seneye varan bir süreden beri bu test çalışmaları devam ediyor. Bizim burada politik olarak benimsediğimiz üçüncü nesil, arkasından, hemen arkasından WİMAX.

Üçüncü neslin geç kaldığı yönünde bir düşünce ifade edildi. Biz bu kanaatte değiliz. Sebebi de şu: Şimdi dünyada üçüncü nesil çok önceleri verilmiş olmasına rağmen ancak son bir iki senede abone bulabilmeye başlamıştır. Japonya’da ağırlıklı olarak bedava verildiğinden dolayı 60 milyon abonesi vardır. Tüm dünyada 100 milyon abonesi vardır. Hâlbuki ikinci neslin abone sayısı 1,5 milyarı aşmıştır. Bizim orada çok basit iki tane şartımız var. Biz diyoruz ki katma değerli, daha fazla imkânlarla sahip üçüncü nesli vermeden, mutlaka ve mutlaka, en temel iletişim hakkı olan vatandaşın sesini yurdun her tarafında götürebilmemiz lazım. Bu konuda da operatörleri zorluyoruz: Yurdun her köşesine mutlaka ses erişimini sağlayın; ikincisi, numara taşınabilirliği konusunu halledin -ki o halledilmiştir- biz de üçüncü nesli vereceğiz. Dolayısıyla şu anda bu şartlar büyük oranda sağlanmıştır ve üçüncü nesil verilecek noktaya geldik.

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) - Kablo TV’yi saymadınız.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Kabloyla ilgili de -güzel, hatırlattınız- Türk Telekom’un blok satışı için Rekabet Kurumunun şartı, kablounun ve uydunun ayrılmasıydı. Biz de buna uygun olarak TÜRKSAT’ın bünyesinde kabloyu ve uyduyu topladık ancak kablounun

serbestleştirilememesinin bugüne kadar en büyük sebebi, kablo altyapısını yirmi üç ilde gelir paylaşımı esasına göre altı tane firmayla yapılan kontratlar. Bu kontratlar 2006 yılında sona ermekle birlikte, bu gelir paylaşımıyla bu işi yapan firmalar “Bu altyapı bizimdir.” diye dava açtılar. Hâlbuki kontratta açık hüküm var: “Süre sonunda bütün altyapı Telekom’a devredilir.” Bu bir hukuki sorun oluşturdu ve bu hukuki sorun bugüne kadar süregeldi. Üzerinde hukuki ihtilaflar olan bir şeyin değerlendirilmesi, daha yaygın kullanıma açılması elbette ki kamu yararı açısından çok doğru bir iş değildi. O bakımdan bunu bekledik.

Yalnız, bir iyi gelişme, bir tane dava TÜRKSAT lehine Yargıtaydan da onaylandı. Dolayısıyla bu konuyu da açmış durumdayız. Onu da bundan sonra daha iyi değerlendireceğiz.

Teşekkür ediyorum.

Bir soru daha var, maalesef ona zaman kalmadı, çok konuşulan bu dinleme konusu. Onu daha sonra yazılı ifade edeceğiz.

Arz ediyorum.

Konu : *Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 20
Tarih : 20.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Meclisimizin saygıdeğer üyeleri; bu maddeyle ilgili Sayın Konuşmacının ifadelerine açıklık getirmek istiyorum.

Esasen, Kanun'un 13'üncü maddesinde ilanlarla ilgili, ilanların nasıl duyurulacağıyla ilgili kapsamlı düzenleme var. Dolayısıyla, burada, yerel medyaya, basın yayın kuruluşlarına bu ihale ilanlarının duyurulması ile ilgili haklar yeni düzenlemede de aynen muhafaza edilmektedir. Herhangi bir kısıtlama söz konusu değildir.

Ancak, elektronik ihale yönteminde ihalelerin web üzerinden de aynı zamanda yayınlanmasını da öngörmektedir. Getirilen yenilik tamamen budur. Yoksa yerel medyanın, basın yayın kuruluşlarının ihale ilanlarıyla ilgili hakları önceki kanunda olduğu gibi aynen devam etmekte, hatta burada görüşülecek bir önergeyle de bu daha da garanti altına alınmaktadır. Bu konuda oluşacak tereddütleri de gidermek için, buna paralel, aynı mealde, AK PARTİ Grubunun bir önergesi vardır. Bu önergede bu husus daha da güçlendirilmektedir.

Arz ederim Sayın Başkan.

Konu : *Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 20
Tarih : 20.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, Sayın Başkan, değerli üyeler; Eskişehir Milletvekilimizi dinledik. Tabii hızlı tren teknolojisi yeni bir teknolojidir. Ancak ben 1973 yılında üniversiteye girmiştım. O zaman genel seçimler yapılacaktı. Propagandalarda Ankara-İstanbul hızlı tren projesi bitecek, seyahat süresi üç saate inecek.” Otuz üç yıl geçti aradan.

HAKKI SUHA OKAY (Ankara) - Değişen bir şey yok!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bu sözler hafızalara yer etti ama şu anda Eskişehir-Ankara tren hattı bitti Sayın Milletvekili. Testlerin yapıldığını da biliyorsunuz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İhalesinde herhangi bir yanlış yok, ihalesi vaktinde yapıldı, işe de başlandı ancak unutmayın, Türkiye hızlı tren teknolojisine yeni giriyor, dünyada da yeni. Bu proje bittiğinde Avrupa’da 6’ncı, dünyada 8’inci ülke olarak hızlı tren işletmeciliğine başlayan ülke oluyoruz. Bu önemli bir başarıdır. Avrupa’da bundan daha eski zamanda başlayıp sekiz yıldan önce hızlı treni bitiren ülke yok. Bizde de tabii ki ihale şartları ve sözleşmede öngörülen süredir ama o arazinin Porsuk Çayı üzerindeki 3 bin kilometrelik viyadük Türkiye’deki en uzun viyadüktür. İşte o arazi şartlarında her türlü mühendislik teknolojilerini kullanarak başarıyla bu proje tamamlanmıştır. Gecikme vardır ama bunlar teknik zorluklardan dolayı olmuştur, arazide öngörülemeyen sorunlar çıkması yüzünden olmuştur. Geç olsun, güç olmasın ama geç de olsa yapıyoruz. Otuz üç sene bu milleti uyutanlardan değiliz. İşte fark buradadır.

Ben hızlı trenin Eskişehir’imize, Ankara’mıza, ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Çok yakında da bitmiş olacak. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 20
Tarih : 20.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Meclisimizin değerli üyeleri; 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapan Kanun Tasarısı yüce Meclisimizin tensibiyle, oylarınızla yasalaştı, hayırlı uğurlu olsun.

Kısaca, kanun ne getiriyor? Biliyorsunuz, eskiden 2886 vardı. Onun üzerine, o Kanun, artık “ne zaman biterse, kaç biterse” usulüne dönüşmüştü. Köklü bir kanun çıkarıldı. 2002 başında çıkarılan 4734 sayılı Kanun 2003’ün başında yürürlüğe girdi. Bu süre içerisinde değişiklikler de oldu. Şüphesiz, kanunlarda değişikliklerin olmasını gayet doğal karşılamak lazım, çünkü yaşayan bir süreç. Yeni baştan ihale sistemini tanımlayan, bütün kurumları yeni baştan dizayn eden bir kanun olduğu için uygulamada karşılaşılan sorunlarda da değişiklikler, şüphesiz kaçınılmaz oldu. Ama bu değişiklik köklü bir değişiklikti. Bugüne kadar elde edilen tecrübelerin ışığında neler getirdi? Şikâyetlerle ilgili süreler çok uzundu, yüz yirmi iki güne kadar süre uzunluğu vardı. Bu süre elli güne inmiş durumda, bütün şikâyet, şikâyetlerin değerlendirilmesi... İlanla ilgili süreler kırk günden yirmi dört güne indi. Teknoloji geliyor, gelişen teknolojiye göre bundan böyle elektronik ihale usulü başlatılmış olacak. E-devlet uygulaması da devreye girince, artık, İnternet üzerinden ihaleye katılma mümkün hâle gelecek. Daha fazla rekabet, daha fazla saydamlık böylece sağlanmış olacak. İş deneyim belgelerinin elde edilmesine yönelik uygulamada rastladığımız sıkıntılar giderilmiş oldu. Ayrıca, Kamu İhale Kurumunun görev ve yetkileriyle ilgili birtakım düzenlemeler yapıldı. Kısacası, özellikle yapım işleri konusunda, ülkemizin değişik bölgelerinde zaten mevsim kısa, ihale süreçlerinin uzun sürmesi yüzünden maalesef ihalelerin değerlendirmesi bittiğinde mevsim bitiyor idi, işlere başlayamıyor durumda kalıyorduk. Bu Kanun’la bu süreçler kısaltıldı ve uygulamada rastlanan bütün olumsuzluklar olabildiğince giderildi.

Umarım, bundan sonra, ülkemizin, milletimizin ihtiyacı olan projeler, altyapı projeleri ve diğer sosyal, eğitim, ekonomiyle ilgili her türlü projelerimiz,

yatırımlarımız daha kısa sürede, daha etkin, kamu kaynaklarını daha dikkatli kullanacak şekilde bu Yasa'yla gerçekleşmiş olur.

Ben bu Yasa'nın ülkemize, milletimize hayırlı olmasını dilerken, bu Yasa'nın hazırlık aşamasından bugüne kadar, sivil toplum kuruluşlarına, muhalefet-iktidar Komisyonundaki üyelerimize ve Genel Kurulda katkı sağlayan siz değerli milletvekillerimize tekrar bu vesileyle teşekkür ediyorum.

Yasa'nın hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 83

Tarih : 29.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, görüştüğümüz kanunla ilgili sayın milletvekillerinin yönelttiği sorulara cevap vermeye çalışacağım sürem içerisinde.

Mersin Milletvekili Sayın Ali Rıza Öztürk'ün PTT Bank ihaleleriyle ilgili, hangi firmalara verildiği konusunda bir sorusu var.

Bildiğiniz gibi, PTT ihaleleri tüm kamu kurumlarında olduğu gibi herkese açık, yeterli şartları taşıyan firmalara ihale edilmektedir ve bu, tamamen herkese açık ve yarışma usulü yapılmaktadır. Dolayısıyla, bunların tamamının listesini biz bilahare yazılı olarak size iletiriz. Takdir edersiniz ki birçok, yüzlerce ihale yapılmaktadır ve bunlarla ilgili de bağımsız ihale komisyonları Kamu İhale Kanunu'na göre bu işlemleri ikmal etmektedir.

Tabii, diğer bir soru burada, taşeron konusu. Taşeron konusu, Posta İşletmelerinde 1980 yılından beri devam eden bir olgudur. Bütün kamu kuruluşlarında alt işveren gerçeği mevcuttur. Bu yüzden de geçtiğimiz aylarda, Sosyal Güvenlik Bakanlığımız alt işverenin yasal altyapısını güçlendirmeye yönelik bir düzenleme yapma ihtiyacı duymuştur. Çünkü, burada oluşan hukuki sorunları aşmanın yolu, bir fiilî durumu, bir mevcut durumu yasal altyapıya kavuşturmadır, PTT'de yapılan da budur. 80 yılından beri çeşitli iş alanlarında, güvenlik, temizlik, dağıtım, ayırım... Ama, tebligatla ilgili -sizin sorunuza da cevap- özel kanun hükümleri saklı. Burada, PTT'nin asli kadroları bu işi yapmaya devam edecektir, burada kanun gayet açıktır.

Dolayısıyla, burada getirilen düzenleme bir özelleştirme olmayıp aksine, fiilî durumun yasal bir altyapıya kavuşturulması, böylece Yargıtayın verdiği karar doğrultusunda alt işverenin çalıştırdığı işçilerin haklarının Posta İdaresi tarafından daha net bir şekilde takibine yönelik bir düzenlemedir. Esasında çalışanların lehine bir düzenlemedir, onların haklarını, hukukunu takip

etmeye yönelik bir düzenlemedir, yoksa PTT'nin özelleştirilmesiyle ilgili bir husus söz konusu değildir.

Sayın Tankut'un sorusu da bu kapsamda. Tabii burada, dediğim gibi, bir özelleştirme meselesi yoktur. PTT esasen son beş altı yıl içerisinde yaptığı çalışmalarla hizmet alanını fevkalade genişletmiştir. Kısaca örnek vermek gerekirse: Bir ayda 2 milyon işlem yaparken 25 milyon işlem yapar hâle gelmiştir ve otomasyona tabi ağı 700'den 4 bine çıkmıştır. PTT'nin âdeta bütün gelirleri personel giderlerini karşılayamazken, şu anda PTT, bütün bu işlemleri, hizmetleri yapmakla birlikte, 370 milyon TL de kâra geçmiştir. Yani kamuya yük olmaktan kurtarmış, vatandaşa daha yaygın hizmet vermektedir. Belki daha anlamlısı, 2000, 2001 krizinden sonra birçok küçük ölçekli sekiz yüz kırk dokuz ilçede bankalar kapanmış, 2004'te başlattığımız PTT Bank uygulamasıyla birlikte bu yerleşim yerlerimizde de PTT finansal işlemleri yapar hâle gelmiştir. Böylece vatandaşımızın büyük şehirlere taşınması ve büyük mali külfetlere katlanmasının da önüne geçilmiştir.

Bu yönüyle tabii, PTT personel almaya aslında devam ediyor. Şöyle ki: Her yıl emeklilik nedeniyle ayrılanların yüzde 10'u kadar, Hazinesinin verdiği izin çerçevesinde kadrolu personel alınıyor. Ancak PTT'nin iş ve işlemleri, hizmet alanı çok genişlediği için bunu tamamen kadrolu elemanlarla yapamadığından alt işveren marifetiyle de personel almaya devam ediyor. Çeşitli branşlarda şu anda PTT'nin 29.900 aslı çalışanı, 5.551 tane de bu şekilde alt işverenler marifetiyle çalıştırdığı personel mevcuttur.

Diğer bir konu, Sayın Mustafa Enöz'ün sorusu koli-kargo, PTT'de güvenlik sorunu. PTT'de, doğrudur, yıllar boyunca PTT şubelerinde bazı soygunlar meydana gelmektedir. Bu soygunları az önce zaten adetleri yıllar itibarıyla Sayın Konuşmacı ifade etti. Benim söylemek istediğim, tabii, bu soygunların önüne geçebilmek için tedbirlerimizi artırıyoruz. Ne yaptık? Bunlardan: 1083 tane güvenlik görevlisi istihdam ediyoruz. Bu bütün PTT işyerlerinin tek bir merkezden izlenmesini sağlamak üzere bir alarm sistemi kurulumu bitti, çalışıyor. Kamera sistemi de şu anda 1.053 PTT iş yerine monte edilmiş durumda, peyderpey bütün yerlere, 4 bine yakın takdir edersiniz ki yer var küçük büyük, bunlara da montajı sürmektedir.

Diğer bir konu, dağıtıcıların ücretsiz şehir içinde... Yine Sayın Milletvekilimizin söylediği bir husus var, bu konu -tabii biliyorsunuz- 2001 yılında çıkarılan Bakanlar Kurulu kararıyla hiçbir şekilde hiçbir -istisnalar dışında- kamu personelinin, kamu vasıtalarından ücretsiz yararlanmaması ilkesi getirildi. Bunun yerine, kurumlarının bu ücretlere, bu maliyetlere karşılık kendi bütçelerinde bir kaynak ayırmaları öngörüldü. O bakımdan artık

dağıtıcılık, posta hizmetleri fiilen tekel olmaktan -mektup dışında- çıktığı için bunun da bir hizmet ve bu hizmetin bir karşılığı -hem hizmeti gören açısından hem hizmet verilen açısından- olması gayet doğaldır. Esasen posta çeki için yapılan düzenleme de bu amaca yöneliktir.

Sayın Hasip Kaplan'ın sorusu: PTT özelleştirilmiyor yani "Kârlı alanlar özelleştiriliyor, kârlı olmayanlar da parçalanıp özelleştiriliyor." Şu anda sektöre, kamuoyu görüşüne sunduğumuz kanun... PTT'nin zaten birçok alanda tekeli delinmiş durumda. Fiilî bir durum var, yasal altyapı yok, kargo şirketleri, kurye şirketleri faaliyet gösteriyor ve hukuki altyapıdan yoksun. İşte burada yapmak istediğimiz, posta alanında bir düzenleyici kurul oluşturmak, PTT'yi de işletmeci olarak yeniden tanımlamak. Böylece, hizmet görenler ile bu hizmetleri verenlerin düzenlenip denetlenmesi işlemini birbirinden ayırmaktır. Yapılmak istenen budur. Bugünkü alt işverende eleman çalıştırılması konusu da tamamen fiilî bir durumun, 1980'den beri devam eden ve büyük hukuki sorunlar içerisinde bulunan durumun düzeltilmesi ve bu şekilde çalışanlarımızın haklarının daha iyi takip edilmesine yönelik bir düzenlemedir. Bunu böyle anlamak gerekir diye düşünüyoruz. Amacımız da budur. Yoksa PTT'yi özelleştirmek gibi bir düşüncemiz yoktur.

Diğer bir soru Sayın Ahmet Duran Bulut'un, yine güvenlikle ilgiliydi. Güvenlikle ilgili konuyu açtım.

TOKİ'yle ilgili... Konumuz dışı olduğu için şu anda bir şey söyleyemiyorum.

Sayın Sakık'ın sorusu: Sayın Sakık, PTT, dediğim gibi, özelleştirilmeye gitmiyor. Burada yapılmak istenen, az önce ifade ettiğim gibi, bir hukuki altyapıyı oluşturmaktır.

Sayın Ağyüz'ün sorusu da "Tabii, boş kadrolara alsanız -PTT'ye- bütün işleri kadrolu personelle yapsanız." diyor. Bunu yapabilirsek iyi ama, yani PTT'nin işlem hacmi demek ki 10 kat, 10-15 kat arttı son beş yılda. Bu demektir ki mevcut kadrosunu 10-15 kat artırmak gerekiyor. Bir de tabii Almanya, Fransa'yla karşılaştırma yapıldı. Almanya'da bir yıllık mektup dağıtımı 20 milyar, Türkiye'de 1 milyar. Yani kaç vatandaşa 1 dağıtıcı düşüyor hesabından ziyade ne kadar dağıtım işi var, birlikte düşünmemiz lazım. Almanya'nın 82 milyon nüfusu var, çalışanı PTT'nin 10 katı ama yaptığı dağıtım 20 katı. Bizimkiyle karşılaştırdığımız zaman bizimki onun yarısı kadar. Dolayısıyla bin dağıtım işine 1 PTT dağıtıcısı bakıyorsa, bizde 434 kişi 434 dağıtım yapabiliyor. Bu iş de verimlilikle ilgili, iş hacminin büyüklüğüyle ilgili bir konudur. Mukayeseyi, o bakımdan, tek taraflı yapmak bizi doğru noktaya götürmez.

Amacımız, PTT’de vatandaşımıza daha fazla hizmet götürmek. 12-13 işlem yaparken bugün 112 işlem yapar hâle gelmiş. Emekliler evlerinde maaşlarını alabiliyorlar, her türlü parasal işlemler yapabiliyor; elektrik, telefon, vesaire, doğal gaz, bütün bunlar yapılıyor. Kargo işlemleri de PTT yapmaya başladı. Hakikaten PTT son yıllarda çok ciddi bir atılım içine girdi. Hâlbuki 95’te PTT-Telekom ayrıldığında, bütün para getiren kısımlar Telekom’da kaldı, PTT gittikçe hantallaşmaya, kamuya yük olmaya başladı. İşte yapılan bu projeyle...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlar mısınız efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, tamamlıyorum.

Yapılan bu yeniden yapılanma, PTT’nin görev alanını geliştirmekle bugün PTT’yi daha çok insanımıza ulaştır, daha çok insanımızın işini görür hâle getirdik. Buradaki düzenlememizin amacı da bu doğrultuda olmaktadır.

Sayın milletvekillerimizin, Genel Kurulun bilgilerine arz ederim.

Konu : Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 83

Tarih : 29.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Reşat Doğru'nun sorusunu cevaplandırıyorum: Bu posta çeklerinden alınan ücretlerle ilgili bir liste vardı, bu kanunla birlikte posta çeklerinden makul ücretler alınacak. Tabii, her hizmetin bir karşılığı olması gerekiyor. Şöyle: 1 ila 500 liralık işlemlerden 1 lira, 500-750 arasında 2 lira ve 10 binin üzerinde 6 lira, aralarda da “1, 2, 3, 4, 5...” diye gidiyor. Dolayısıyla, bu ücretler bugün bankaların ücretlerinin çok çok altında ücretlerdir.

Posta çekiyle 2008 yılında 1 milyon 629 bin 911 adet işlem gerçekleşmiştir, 1.6 milyon, yani 1 trilyon 600 milyon da buradan PTT gelir elde etmiştir.

Sayın Taner'in sorusu: PTT hiçbir zaman ortadan kalkmayacak. Yüz altmış sekiz yıldır bu ülkenin hasretini, sevincini, kederini taşıyan ve toplumumuzda bir hizmet kuruluşunun da ötesinde bir kültür oluşturan PTT var olmaya ilanihaye devam edecektir. Ancak, gelişen teknoloji dolayısıyla PTT işin gerisinde kalmasın, bu gelişmelere yenik düşmesin diye PTT'nin yeniden yapılandırılması, daha verimli hizmet vermesi için çalışmalarımız sürmektedir. Esasen “hizmet alımı” şeklinde yapılan ve kendi kadrosuyla yaptığı işleri topladığımız zaman bütün bu işler 35 bin kişilik bir kadroyla gerçekleştirilmektedir. Ancak, zaman içerisinde kadrolu personelin sayısının azalması ve kamuda personel istihdamının da belirli sınırlarda olması dolayısıyla bu boşluk alt işveren ve o şekilde karşılanmaktadır. 5.500 civarında çalışan vardır. İhtiyaca göre bu sayı azalır, eksilir, onları şartlar gösterecektir.

Sayın Işık'ın sorusu: PTT'lilerin ücretlerinin iyileştirilmesi konusu kamu personeli özlük hakları genel şartları çerçevesinde değerlendirilmektedir. Ancak, PTT, zaman zaman kendi imkânlarıyla da personele belirli sürelerde ilave ödemeler yapmaktadır. Yine söylüyorum, PTT'nin özelleştirilmesi söz konusu değildir.

Sayın Enöz'ün sorusu: Manisa ile ilgili konulara tekrar bakacağız, gözden geçireceğiz. Bu konuda eğer bir sıkıntı varsa gidereceğiz. Bunu ifade etmek isterim.

Sayın Özensoy'un sorusu: Asgari ücret ödeniyor, hizmet alımı suretiyle çalıştırılan personele. PTT bunlara ne kadar para ödüyor? Tabii, PTT'nin yaptığı bu hizmet alımlarında her ihalede değişmekle birlikte ortalama brüt ücret 800 ila 900 TL civarındadır.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) - Sayın Bakanım, şirket vermiyor bu parayı.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - 1.300 olduğu söyleniyor, Sayın Bakan.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - 1.340 denildi bize, Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - 1.340... Şimdi eğer bu konuda farklı bir şey varsa...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Biz o belgeleri getirelim size o zaman

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Şimdi, güvenlikçi olursa farklı, kargoda çalışırsa farklı. Ben ortalamasını söylüyorum. Yani takdir edersiniz ki yapılan işin özelliğine göre ücret verilir. Neticede firmanın kendi işletme kârını ve yükümlülüklerini de bunun içerisinde düşünürsek personelin eline geçen ücret daha da azalacaktır. Ama hiçbir şekilde asgari ücretin altında olması söz konusu değildir. Ama bu kanunla bu hüküm yasalaştığında daha fazla alt işverendeki çalışanlara ücret verme imkânı da ortaya çıkacaktır. Bu konuyu da ifade etmek istiyorum.

Konu : Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 83

Tarih : 29.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli üyeler; tabii, Bursa'daki profesyonel sendikacının tayiniyle ilgili konuyu bilahare yazılı cevaplandıracağız.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Profesyonel değil Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Kaplan'ın sorduğu, "1 Mayıs tatil oldu..." Tabii burada da nöbetçiler dışında tatilden herkes yararlanacak, nöbetçi personel görevlerine devam edecek.

Sayın Işık'ın sorusu: Dağıtımda alt işletmeci personeli çalışıyor. Ancak bu 19 milyon işlem -şu anda, bu 20 milyonun üzerine çıktı; burada, dağıtımla ilgili işler buna dâhil değil, onlar bu işlerin dışarısında- bu 20 milyon, 22 milyonluk işlem, tamamen finansal hizmetler yani PTT Bank kapsamında gerçekleştirilen işlemlerdir. Dağıtım miktarı bir yılda 1 milyar 200 milyon civarında gerçekleştirilmektedir.

Fazla çalışma ücreti ödenerek personele mevcut mevzuat ve kanunlar çerçevesinde fazla mesai ücreti verilmektedir. Dolayısıyla, bu konuda yasalara uygun uygulama gerçekleştirilmektedir.

Konu : Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 83

Tarih : 29.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bursa Milletvekilimiz Sayın Özensoy'un sorusunda Gençosman Başmüdürlük binası, Bursa PİM binasıyla birlikte düşünülmektedir. Buralar boşaltılarak bu binalar güçlendirme yapılacak depreme karşı. Bunun çalışmaları da şu anda başlamış durumdadır.

Sayın Öztürk'ün sorusu Kefalet Sandığı ile ilgilidir. Kefalet Sandığı 5189 sayılı Kanun'la Sandık'ta biriken 239 milyon 666 bin liranın yüzde 30'u, 63 milyonluk kısmı yaklaşık olarak Maliye Bakanlığına, 25-26 milyonluk kısmı üyelere, yasal faiziyle birlikte hak sahiplerine, geriye kalan kısmı da PTT'nin altyapısının ve fiziki mekânlarının iyileştirilmesi için kullanılmıştır. Bu işlemler, bildiğiniz gibi, Anayasa Mahkemesine taşınmış ve Anayasa Mahkemesi de bu kanundaki uygulamanın doğru olduğu yönünde karar vermiştir. Burada, özellikle çalışanların ve hak sahiplerinin haklarının tamamen ödenmesine büyük bir titizlik gösterilmiştir.

Sayın Köse'nin sorusu: Tabii, PTT'deki ayrım, "PTT Bank", "kargo", "lojistik" ayrı ayrı şirketler değil, şirket içerisinde ihtisaslaşmaya yönelik düzenlemelerdir. Daha önce de ifade ettiğim gibi, PTT'nin işlerinin bir kısmının özel sektör tarafından fiili olarak yapılmasıyla birlikte, kargo ve kurye şirketlerinde bir düzenleme ihtiyacı hasıl olmuştur. Bu düzenlemeye göre, PTT AŞ'ye dönüştürülecek ve ayrıca, Bakanlık bünyesinde bir düzenleyici, denetleyici üst kurul oluşturulacaktır, yoksa PTT'nin özelleştirilmesi söz konusu değildir.

Teşekkür ederim.

Konu : Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 83

Tarih : 29.04.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz Posta İşletmeleriyle ilgili kanun yasalaştı. Hayırlı, uğurlu olsun.

Bu yasanın sonuçlandırılmasında katkısı bulunan siz değerli milletvekillerimize teşekkür ediyoruz.

Bildiğiniz gibi, PTT, 82 başmüdürlük, 1.002 merkez, 2.214 şube, 684 acente, toplam 3.900 iş yeriyle yurdumuzun her köşesinde vatandaşlarımıza hizmet vermektedir. 2002 yılından bu tarafa PTT’de otomasyona açılan iş yeri sayısı 700’den 3.600’e ulaşmıştır. PTT, gelirleriyle giderlerini karşılayamayan bir kurumken, bugün 370 milyon kâr eder duruma gelmiş, ama bunlardan daha önemlisi vatandaşımıza her noktada hizmet eder niteliğe kavuşmuştur.

Burada yaptığımız küçük düzenlemelerde, gerek posta çeki hesaplarıyla ilgili bir makul ücret alınması ve bu şekilde bu hizmetin daha da kaliteli bir şekilde uygulanması açısından düzenlemeyle getirilmiş bulunmaktadır. Ayrıca, alt işveren marifetiyle yaptırılan işlerde yaşadığımız bazı sorunların hukuki sorunları ortadan kaldırmaya yönelik de bir düzenleme de yine burada yer almıştır.

Buradaki amaç, işi kim yaparsa yapsın, ister alt yüklenici yapsın ister asıl kamu personeli, PTT personeli yapsın, sorumluluk her zaman PTT Genel Müdürlüğüne, yani idareye ait olmaya devam etmektedir. Bu işleri devretmekle sorumluluğu devretmiş olmuyoruz.

Tabii, bütün bunların gerçekleşmesinde 30 bine yakın PTT çalışanı, genel müdüründen dağıtıcısına kadar ve alt yüklenicilerde çalışan vatandaşlarımızın, çalışanlarımızın çok büyük katkısı, hizmeti vardır. Onlara da bu vesileyle teşekkürlerimi sunuyorum.

Sayın konuşmacı, -son konuşmacı- tabii, biraz konunun dışında farklı konulara girdi ama ben şunu burada söylemek istiyorum: Bu ülkenin Başbakanı, Sayın Başbakanımız, hiçbir bankadan bir kredi falan almamıştır.

KAMER GENÇ (Tunceli) - 750 milyon dolar kredi değil mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Adresi yanlış yerde arıyorsunuz. Kredi alanlar nasıl kredi alınacağını, kredinin şartlarının ne olacağını, teminatların ne olacağını hepiniz, siz de bizim kadar biliyorsunuz.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Cevap vermiyorlar Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama bunu bildiğiniz hâlde, sürekli bu konuyu burada gündeme getirmek suretiyle, hedeflerinden saptırma gayretleri var, bunu milletimiz görüyor, herkes görüyor. Şunu herkes iyi bilmesi lazım ki, kamu bankaları birçok özel bankalara göre daha fazla tedbirli, daha fazla teminatlarını yüksek tutan bir uygulama içerisinde. Eğer bankalara böyle keyfi krediler biz de vermeye devam etseydik, geçmiş dönemlerde olduğu gibi, 46,5 milyar doları bu ülkenin vatandaşlarının sırtına yüklemiş olurduk. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İşte bunu önlemek için bu dönemde bu konuda daha dikkatli davranılıyor. Bankacılık Düzenleme Denetleme Kurulunun kuralları çerçevesinde bütün bankalar denetleniyor. Dünyanın en büyük krizinde Türk finans sistemi dimdik ayakta, hiçbir bankası batma noktasına gelmemişse, işte bu titiz çalışmaların sonucudur.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Bu da sizin konunuz değil Sayın Bakan, PTT'yi konuşun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, bu duygularla yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Kanunumuz tekrar hayırlı, uğurlu olsun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Hasip Kaplan'ın sorularını cevaplandırıyorum: Öncelikle, turizm kentleri planlanması, sahillerimizde planlama yapılacak yerin özelliğine göre değişik kurumları ilgilendirmektedir. Mevzuat gereği, kıyı kenar çizgisi bakımından ve imar planları yapılması bakımından Bayındırlık Bakanlığını, belediye sınırlarına girmesi durumunda da ilgili belediyeyi, ayrıca Çevre ve Orman Bakanlığını, Kültür ve Turizm Bakanlığını, Bakanlığımı, Ulaştırma Bakanlığını ilgilendirmektedir. Sizin de işaret ettiğiniz gibi, bu kadar çok kurumu ilgilendiren böyle bir planlamanın nasıl yapıldığı konusudur. Burada da, biz göreve başlamadan önce, doğrusu yapılan işlem, her müracaat veya bu konudaki talepler her bir kurumda ayrı ayrı işlem görüp ve çok uzun zamanlar almaktaydı. Bunları tabii tek bir Bakanlığa veya tek bir kuruma toplamaya da imkân yoktur. Sebebine gelince, diyelim ki Kültür ve Turizm Bakanlığı sit alanı olması bakımından Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna izne gitmesi lazım, o bakımdan ilgili veya turizm gelişme sahası ise, değilse o bakımdan gitmesi lazım. Dolayısıyla, birçok kurumun ilgilendirilmesi gayet normaldir. Ama normal olmayan, buradaki işlemlerin bir koordinasyon içerisinde yapılıp yapılmamasıdır.

Geçmişte bu pek sağlıklı yapılamıyordu ve çok büyük zaman kaybı oluyordu, yatırım gerçekleştirilemiyordu. Şimdi, biz, bu kurumlarla... Tabii, burada Maliye Bakanlığı da tahsis bakımından ilgili, onu da söylemeyi unuttum. Biz, bu kurumların hepsiyle toplandık bir protokol imzaladık. Protokole göre doksan gün içerisinde, azami, bütün kurullar görüşlerini oluşturuyor ve buranın tahsisiyle ilgili olumlu yahut olumsuz bir sonuç elde ediliyor. Böyle bir çözüm yolu ürettik. Esasen bu uygulama birçok Batılı ülkede de aynı şekilde. Şu anda bu sistem bu şekilde verimli bir şekilde yürüyor. Gayet tabii

ki, mevzuatta düzenleme yaparak bazı bürokratik işlemleri de hâlâ azaltma imkânımız var. Bu da ayrıca düşünülmesi gereken bir husus.

Türkiye'nin -siz de ifade ettiniz- denizleri kara hudutlarının uzunluğundan çok daha fazla, 2.700 kilometre kara hududumuz var, 8.400 kilometreye yakın deniz hududumuz var. Tabii, denizcilik bakanlığı konusu yıllarca Türkiye'de gündeme gelmiş, zaman zaman da çok ısrarla kurulması istenmiş bir bakanlık. Esasen 1992 yılında Denizcilik Müsteşarlığı, o zaman ihdas edilen devlet bakanlığına bağlanmış ve uzun yıllar Türkiye'de denizcilik bakanlığı gibi, sadece görev alanı bu olan bakanlık gibi çalışmış.

Burada benim söylemek istediğim şu: Önemli olan, bakanlığın adının denizcilik bakanlığı olması değil, önemli olan, denizcilikte ne yaptığınız ne yapamadığınızdır. Çünkü, denizci bir millet, denizci bir ülke olan Norveç'te denizcilik bakanlığı yoktur, Maliye Bakanlığının bünyesinde çalışmaktadır. Denizcilik bakanlığı olan ülke sayısı, olmayan ülke sayısından daha azdır. Dediğim gibi, burada önemli olan, ne yaptığınız ne yapamadığınız. Son altı buçuk yılda denizciliğimizle ilgili fevkalade önemli işler yapılmıştır. Bu kanunun görüşülmesi sırasında da bunları fırsat geldiğinde sizlerle paylaşacağım.

Sayın Sırrı Sakık'ın önerisi, sorusu daha doğrusu, aslında hakikaten güzel bir soru ve buna ben çok kafa yordum. Yani bu yurt dışı çıkışındaki harçların, 15 liralardan vatandaştan alınmaması, doğrudan bilete yansıtılması şeklinde...

HASİP KAPLAN (Şırnak) - Havaalanı vergileri öyle zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, Maliye Bakanlığına bu konuyu ilettik. Bir çözüm arayışı içerisinde. Bir mevzuat değişikliği gerektiği, özel şirketlerden tahsilatı konusunda bir zorlukları var. Ama bu konunun üzerinde çalışmalarımız sürüyor.

Sayın Doğru, İstanbul Boğazı, dünyanın en zor su yollarından bir tanesidir. 15 mil boyunca sekiz tane 90 derece eğimli keskin dönüşler var. Bu da seyir emniyeti açısından çok önem arz ediyor.

Yıllardan beri de tabii Boğaz'daki trafik artmaya devam etmektedir. Bugün itibarıyla 56 bin gemi -yılda- geçiş yapıyor, bu gemilerin 10 bin tanesi de tankerlerdir. Bir başka deyişle, 145 milyon ton ham petrol boğazlarımızdan her yıl geçmektedir.

Bir anlamda patlamaya hazır bomba gibi olan bu yüklerin bir kaza sonucu İstanbul'da telafisi zor bir felakete dönüşmemesi için başlatılan Gemi Trafik Sistemi, yani Boğaz'ın, Çanakkale girişinden Karadeniz çıkışına kadar radarlarla, kameralarla ve suya verilen indikatörlerle, göstergelerle tüm trafiğin

izlenmesi suretiyle emniyete yönelik çok ciddi tedbirler geliştirilmiş ve son beş altı yılda da bu anlamda bir kaza yaşanması söz konusu olmamıştır.

Bu anlamda Uluslararası Denizcilik Örgütüne, kuzey komşularımız başta olmak üzere birçok ülke Boğaz'da trafiğin daha da artırılması yönünde sürekli öneri getirmekte, baskı yapmakta, biz de deniz seyir ve güvenliği açısından bunun uygun olmadığını söylemekteyiz. Bunun için de en son gelişmiş sistemlerle Boğaz trafiğini yönetecek Gemi Trafik Bilgi Sistemini monte ettik ve bu suretle de seyir emniyetini artırıcı tedbirleri en üst düzeye çıkardık.

Tabii, yıllar boyu artacak taleplere karşı, dediğiniz gibi, bir hattın kurulması veya Karadeniz'den Marmara'ya yeni bir yapay kanal açılması... Bu da bir fikir projesi olarak gündemde olan bir projedir. Takdir edersiniz ki, bunun, tabii, yapımı hem maliyet olarak hem de zaman olarak çok büyük bir projedir, böyle bir fikir projesi mevcuttur.

Bunun yanı sıra, tabii, kuzeyden güneye, kuzeydeki denizlerden güneydeki denizlere boru hatlarıyla nakil yapma konusu da ayrıca gerek Rusya'nın gerek Türkiye'nin üzerinde çalıştığı projelerdir. Rusya'nın Bulgaristan-Yunanistan arasında, Türkiye'nin Samsun-Ceyhan arasında böyle bir projesi mevcuttur, bunu da ifade etmek isterim.

Sayın Özdemir'in sorusu: Tabii, İstanbul trafiği hakikaten yoğun bir trafik. Türkiye'nin en büyük şehri, dünyanın sayılı büyük şehirlerinden, altmış ülkeden daha büyük bir şehirden bahsediyoruz. Dünyadaki bütün büyük şehirler gibi İstanbul'da da ciddi anlamda trafik sorunu var ama bunun çözümüne yönelik çalışmalar da günden güne artarak devam ediyor. Metrobüs Projesi kısa vadeli bir çözüm üretmekle beraber, geçtiğimiz yıllarda, bu konuda -2005'in sonunda- bütün İstanbul milletvekilleri, belediye başkanları ve sivil toplum kuruluşlarıyla iki günlük süren bir toplantı gerçekleştirdik ve orada kısa, orta, uzun vadeli tedbirleri belirleyip uygulamaya koyduk. Örnek vermek gerekirse, deniz taşımacılığının artırılmasına yönelik tedbirlerdi. Bu amaca yönelik İDO'yla TDİ şehir hatları birleştirildi ve bilet entegrasyonuna gidildi. Yani otobüsle giden inip vapura binerse, trene binerse bir buçuk saat içerisinde ek bir ödeme yapmadan aynı bileti kullanabiliyor. Ayrıca, köprülerdeki -iki köprüden de- paralı geçişi kaldırdık, bu da trafik akışını fevkalade önemli ölçüde rahatlatmış. Ama en önemli çözüm, takdir edersiniz ki raylı sistemin geliştirilmesidir. Bir yandan İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu raylı sistemleri yapıyor. Ama en önemli proje Marmaray Projesi'dir. Marmaray Projesi tamamlandığında İstanbul trafiğinde raylı sistemin payı yüzde 7'den yüzde 26,5'a çıkacak ve böylece çok daha ciddi bir rahatlama söz konusu olacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Sayın Vural'ın sorusu:

Orada ifade edilen gemi inşadaki durumumuzdur. Gemi inşada Türkiye bugün 4'üncü, 5'inci konumdadır sipariş miktarı bakımından ve sipariş edilen gemi miktarı bakımından. Tonaj ve sayı bakımından karşılaştırdığımızda, birincisinde 4'üncü, ikincisinde 5'inciyiz. Orada kastedilen Türk denizciliği, yani deniz taşıma filosu. Şu anda 17'nci sıradayız, dünya sıralamamız 17'ncidir şu an itibarıyla. Esasen, yabancı bayraktaki Türk armatörleri dâhil ettiğimizde bu sıra çok daha yukarılara çıkması mümkündür.

Sayın Birdal'ın... Tabii, bu çok genişçe bir konu. İstanbul'daki toplu taşımanın birinci derecede sorumlusu İstanbul Büyükşehir Belediyesidir ve İstanbul'da da deniz taşımacılığı, doğru, geçtiğimiz yıllarda azalmaya devam etti ama son yıllarda gerek Türk tersanelerinde gerekse dışarıdan alınan gemilerle artışa geçti ve şu anda da yüzde 5'ler seviyesinde olmaktadır ama yüzde 10'a bunun çıkması mümkündür.

“Neden Türk tersanelerinde yapılmıyor?” Ben o kurumun, İDO'nun Genel Müdürlüğünü de yaptım. O zaman Türk tersanelerinde de bu gemileri yaptırıldı ama geçtiğimiz yıllarda Türk tersaneleri, çok fazla sipariş problemi olmadığı için krize kadar, böyle bir siparişi karşılayamadılar onun için yurt dışından alındı. Bu gemilerin de tabii, 5 milyon, 35 milyon, her gemi kendi kapasitesine, özelliğine göre fiyatları var. 5 milyona da deniz otobüsü var ama 60 milyona da feribot şeklinde deniz otobüsü var. Tabii, onlar, gemisine göre fiyatlar değişiyor. İster içeride, ister dışarıda yapılsın sonuç değişmiyor.

Bilgilerinize arz ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, Sayın Bayındır'ın "Silopi'yle ilgili yol çalışmaları -çevre yolu- ne durumda?" sorusunun cevabı...

SEVAHİR BAYINDIR (Şırnak) - Silopi ve Cizre...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Silopi çevre yolu... Bu konuyla ilgili detaylar şu anda yanımda yok. Ne saftada olduğunu, bu konudaki çalışmaları daha sonra size detaylı olarak iletirim.

Habur Sınır Kapısı'nda son günlerde bir sıkışıklık yaşandığının oradaki uygulamayla ilgili olduğunu biliyoruz. Habur'da esasen Bakanlığımızın şu anda hiçbir dahli yoktur çünkü biliyorsunuz Habur Sınır Kapısı yapı-ışlet-devlet modeliyle yaptırıldı ve o şekilde işletiliyor. Pasaport, giriş-çıkış işlemleri de İçişleri Bakanlığı mülkiye amirliklerince yapılıyor. Bu konuyla ilgili yaşanan sorunun giderilmesi için biz, herhangi bir sorumluluğumuz, yetkimiz olmamasına rağmen, çalışmaları arkadaşlarımızla koordinasyon içinde yürütüyoruz. Zaman zaman Kuzey Irak tarafında, Zaho tarafında, zaman zaman bizim tarafta böyle sıkışıklıklar yaşanıyor ama bu sıkışıklıkların birçoğu da Kuzey Irak bölgesindeki otorite boşluğundan kaynaklanıyor ve orada araçlarımız çok uzun zaman bekletiliyor, yükleri boşaltılıyor, tekrar yükletiliyor, yakıtları boşaltılıp Halil İbrahim Kapısı'ndan sonra yakıt almaya zorlanıyor. Dolayısıyla, bütün bunlara rağmen, son bir yıl içerisinde oradaki yerel yöneticilerin karşılıklı yaptığı toplantılarla sorunlar büyük ölçüde giderilmiş ve araç akışlarında daha bir düzen sağlanmıştı.

Sayın Köse'nin sorusu: "İstanbul Büyükşehir Belediyesi otobüs almış, kaçmış, uygun mu değil mi?" Tabii takdir edersiniz ki bu tamamen belediyenin bir işidir ve kent içi ulaşımından belediye sorumludur. O konuda şu anda benim bir şey söylemem mümkün değildir.

Kâhta-havaalanı arası yolu yapacağız. Orada endişeniz olmasın. Çalışmalar devam ediyor, daha da hızlandıracağız. Bir an önce bitireceğiz. O yolun öneminin farkındayız.

Sayın Özdemir'in sorusu, kaçakçılık konusu. Sizin de çok iyi bildiğiniz gibi, kaçakçılıkla ilgili, İçişleri Bakanlığı ağırlıklı olmak üzere, denizlerimizde ilgili kuruluşlar, kolluk kuvveti olan kuruluşlar da Sahil Güvenlik Komutanlığı, deniz polisidir. Dolayısıyla, denizde limbo yapmak suretiyle yakıt kaçakçılığının önüne geçilmesi için, bu Meclis geçtiğimiz yıl bir kanun çıkardı ve bu kanunda çok ciddi önlemler de getirildi; kaçakçılıkla el konulan bütün yakıtın yüzde 50'si miktarı kaçakçılığı önleyen kolluk kuvvetlerine verilmesi de kararlaştırıldı ama asıl kaçakçılık denizde olmuyor. Geçmiş dönemine baktığımızda kaçakçılığın ithal işlemlerinde evrak üzerinde olduğu tespit edildi ve bunun üzerine de depolama tesislerine bir iskandil işlemi yapılması kararı alındı. Ayrıca, dağıtım şirketlerine ve istasyonlara da marker konmak suretiyle kaçakçılığın asgariye indirilmesi hedeflendi ve bu konuda da çok iyileşme olduğunu bugünlerde görüyoruz. Eskisine göre, deniz yoluyla yapılan yakıt kaçakçılığı önemli ölçüde kontrol altına alındı diyebiliriz.

Teşekkür ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Köktürk'ün sorusuna cevap veriyorum: Sivil Havacılık Genel Müdürünün masraflarının bir şirket tarafından karşılandığı şeklinde basında bir süre önce bir haber yer almıştı. Bunun üzerine Bakanlığımız gerekli inceleme ve soruşturmayı yaptırmış, böyle bir olayın söz konusu olmadığı tespit edilmiştir.

Sayın Genç'in sorusunda teknelerle kaçakçılık konusu ve bu konuyla ilgili maddenin düzenlemeden çıkarıldığı ifade edildi. Burada bir yanlış anlamayı düzeltmekte yarar var. Bu taşınan tekneler kayıt dışı değil, kayıtlı, tescilli teknelerdir. Dolayısıyla, küçük ebatlı tekneler bir yerden bir yere taşındığı zaman karadan da götürülebiliyor veya tamir amaçlı götürülebiliyor. Burada kastedilen bu teknelerdir. Yoksa kayıt dışı teknelerin hem nakliye esnasında hem de seyri esnasında gerekli işlemler kolluk kuvvetlerince, Sahil Güvenlik Komutanlığı elemanlarınca, liman başkanlıkları ve deniz polisi tarafından, bölgedeki yetkilerine göre, yerine getirilmektedir.

Sayın Genç, tabii konuşmasında bir hususu dile getirdi, "Bu kanunla zenginlere ek imkânlar sağlanıyor; yat, kotra sahiplerinin vergileri düşürülüyor." dedi. Sayın Genç, almadığınız vergiden indirim olmaz. Bunlar şimdi zaten vergi vermiyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Alın o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Vermiyor. Niye vermiyor? Çünkü Türkiye'den yat ithalatı, gümrük vergisi, motorlu taşıt vergisi ve KDV gibi vergilerle birlikte üç dört sene içerisinde teknenin bedelini aşılıyor. Çok yüksek vergi ve harçlar uygulandığı için vatandaşlarımız da Türkiye Bayrağı'nı dalgalandırmak yerine yabancı bayrağı gemide dalgalandırıyorlar ve sahillerimizde bu tekneleri hepimiz görüyoruz. Böyle üç bin-dört bin tekne var, başkalarının bayrağı dalgalanıyor kıçında. Bu da bizim onurumuza dokunuyor. Onun için, bunların Türk Bayrağı çekmeleri, Türk siciline kaydetmeleri için,

bunlardan bir harç alıp, böylece dışarıda firma kurup, o firma ile o ülkenin bayrağını çekmekten kurtaracağız; hem ülkemizi bu ayıptan kurtaracağız hem de tekne sahiplerini böyle yollara gitmekten kurtaracağız.

Bu, esasında sizin dediğiniz anlamda bir “kıyak çekme” değil, bilakis, böyle, kanuna karşı veya ağır mali şartlardan kaçınmak için başvurulmuş bu anlamsız yolu bitirmek. Türk sahipli gerek firma gerek vatandaş teknesine onurla, gururla Türk Bayrağı’nı çeksin, istediği yerde de gitsin seyahat etsin, tatilini yapsın.

Tekne deyince hepsini yat olarak, kotra olarak anlamayalım. 5 metrelik bir kayak da teknedir, 50 metrelik, 100 metrelik bir kotra, süper yat da bir teknedir. Dolayısıyla, amatör denizciliğimizi geliştirmek ve Türk Bayrağı’nı çekmeyi özendirmek için bir düzenleme yapıyoruz. Yıllardır, bu, vatandaşımızın özlemiydi. Bunun için de bu tasarımı bütün grupların desteğiyle burada çıkaracağız. Bu, ülke menfaatine, denizciliğimizin gelişmesi adına bir düzenlemedir. Bunu açıklamakta fayda görüyorum.

Diğer bir soru, deniz kirliliğiyle ilgili, Sayın Özdemir’in sorusu: Tabiatıyla, deniz kirliliği, gittikçe dikkati çeken ve toplum hassasiyeti artan bir konudur. Denizler bizim ortak mirasımızdır, denizleri korumamız lazım. Bu konuda Çevre ve Orman Bakanlığı Kanunu geçtiğimiz yıllarda çıktı ve çok büyük yetkiler tanındı. Denizleri kirletmeye sebep verenlere çok yüklü cezalar getirildi. Bunun yanı sıra da, tabii, Denizcilik Müsteşarlığı, büyük şehir belediyeleri de bu konuda görevlendirildi. Şüphesiz, Uluslararası Denizcilik Örgütü de Karadeniz, Marmara, Akdeniz’i birinci derecede korunması gereken denizler olarak ilan etti ve ilgili ülkelere bu konuda tedbirleri artırmalarını tavsiye etti, bu doğrultuda da çalışmalarımızı yapıyoruz.

Sayın Kaplan’ın sorusu, zannediyorum kayıt dışı teknelerden bahsediliyordu. Kayıt dışılığı bu anlamda önleyecek düzenleme bu kanun. Yani, bir, bu kanunda ne yapıyoruz? Bir anlamda Türk tesciline girmeyen tekneleri Türk tesciline almaya çalışıyoruz, ama sizin dediğiniz düzenleme bunun dışında.

HASİP KAPLAN (Şırnak) - Sayın Bakanım, Avrupa Birliği mevzuatı gereği yönetmelik çıkınca fatura istiyorlar. Bunların faturası da yok ki kayıt yapalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, bunun için kanuni bir düzenlemeye gerek yok.

HASİP KAPLAN (Şırnak) - Yani fatura şart olunca kayıt dışı kalıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Denizcilik Müsteşarlığı buna benzer uygulamaları daha önce yaptı küçük tekneleri kayda

alma konusunda. Tekrar o düzenlemeyi yapıp bu sorunu çözebilir, o konuda çalışma yaparız.

Arz ederim.

HASİP KAPLAN (Şırnak) - Yönetmelikte fatura şartı getiriliyor, bunu düzenlemek gerekiyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Onu Bakanlık bünyesinde yapabileceğiz.

Teşekkür ediyorum.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) - Sayın Bakanım, benim sorum vardı Ro-Ro'yla ilgili.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bir süre önce Bandırma'dan kalktıktan sonra liman çıkışında batan gemi, Ro-Ro gemisiyle ilgili kaza araştırma kurulu gerekli çalışmalarını yapmış ve bu batma sebebinin yanlış yüklemeden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Olay böyledir. Bunun dışında herhangi bir konu mevzubahis değildir. Bunu da bu vesileyle ifade etmek isterim.

AHMET DURAN BULUT (Balıkesir) - Kaptanın 4'üncü batırdığı gemi imiş ve bu geminin sigorta şirketine 10 milyon dolar karşılığında sigortalandığı ancak geminin 1 milyon dolar değerinin olduğu şeklinde şayialar var, onları soruyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, zaten bir kaptan hatası. Yani kaptanın ehliyeti var, her şeyi var ve sicilinde de herhangi bir sorun yok. Bu fazla bedelle sigorta yaptırdıysa, kasıtlı olarak batırdıysa sigorta şirketi ile gemi şirketi arasındaki bir konudur ama emniyet açısından da zaten Bakanlığımız konuyla ilgili gerekli soruşturmayı da yapmıştır. Can kaybı da olduğu için savcılık da olaya el koymuştur. Bunun ötesinde yapabileceğimiz bu aşamada bir işlem yoktur.

Takdirlerinize arz ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sorular görüştüğümüz kanunla pek ilgili değil, ama yine de ben cevap vermeye çalışacağım.

Sivil Havacılık Genel Müdürüyle ilgili böyle bir iddia, doğrudur, basında yer almıştır ve hemen soruşturma -hakkında- yapılmış, ancak böyle bir şeyin gerçek olmadığı anlaşılmıştır, böyle bir şey tespit edilmemiştir; bu bir.

İkincisi, tabii, söz konusu havacılık şirketinin çok önemli sorunları nedeniyle de zaten uçuş izni iptal edilmiştir ve dolayısıyla bir husumetten kaynaklandığı ortaya çıkmıştır.

Diğer konu “Durmak yok, yola devam...” Bu sorunun cevabını dün vermiştim, yani sözlü soru önergelerinde. Burada dediğimiz husus şu: Doğal olarak Ulaştırma Bakanlığının işi yol yapmak, demir yolu yapmak, havaalanı yapmak, liman yapmak. Dolayısıyla durmadan yol yapmak... Bunda yadırganacak da bir şey yok, işimizin bir parçasıdır. Yol yapmayı bırakalım diye herhâlde düşünmüyorsunuz diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkürler Sayın Bakan.

3'üncü maddeyi oylarınıza...

RİDVAN YALÇIN (Ordu) - Sayın Bakan, siyasî slogan olmuş bir şeyi...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sayın Başkan, böyle bir açıklama olamaz.

BAŞKAN - Pardon efendim...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sayın Bakanım böyle bir açıklama yapamaz. Yani Meclise ve Parlamente'ye saygınız varsa, yapılanın yanlış

olduğunu açıklamanız lazım. O zaman “durmak yok, limana devam”, “durmak yok, deniz yoluna devam...” Böyle yapın o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, şimdi, yani burada benim açıklamamda ne Parlamenteoya ne milletvekillerimize, hiç kimseye, hafife alma, onlara karşı bir saygısızlık söz konusu değil, bunu samimiyetimle söylüyorum. Altı buçuk yıldır biz, sorumluluk alanımız içerisinde yol, demir yolu ve limanlar, havaalanları yapımla uğraşıyoruz. Yani buradaki söylem, yaptığımız işle aynen örtüşmektedir. Onu ifade ettim, başka bir şey söylemiyorum. Bunda yanlış nedir, onu da anlayabilmiş değilim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Yalçın, bu “Durmak yok, yola devam.” sözcüğü doğru, bir havaalanında konmuş idi, bu şu anda kaldırıldı. Ama benim ifade etmek istediğim şey: Bu, AK PARTİ sloganı olarak kullanmadan önce bizim Bakanlığımızın kullandığı bir slogandı. AK PARTİ sloganı olarak bu slogan daha sonra benimsendi. Ama her hâlükârda da böyle bir polemğin oluşmaması için biz bunu kaldırdık. Yani burada başka bir şey aramanın anlamı yoktur. Bunu ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

RİDVAN YALÇIN (Ordu) - Sağ olun efendim, ben teşekkür ederim.

BAŞKAN - Sayın Öztürk’ün vardı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Öztürk...

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Hâlen havaalanlarında var, broşürlerde var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Kalktı Sayın Ağyüz, kalktı.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Salı günü havaalanında gördüm.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Broşürde olabilir ama tabela şeklinde vardı, kaldırdık. Broşürlerde kalmış olabilir.

Şimdi, Taşucu ve SEKA Limanı... Kıbrıs’la Taşucu arasında yapılan seferlerin bir kısmı Taşucu’ndan bir kısmı da SEKA Limanı’ndan yapılmaktadır. Bu konuyla ilgili gerek geçmiş dönemde gerekse bu dönemde Denizcilik Müsteşarlığında talepler vardır, bunların tamamının Taşucu’ndan yapılmasına yönelik olarak. Ancak, takdir edersiniz ki son yıllarda limanlarda güvenlikle ilgili önemli uluslararası kaideler gelmiştir. Bu kaideler çerçevesinde -hangi tip taşımacılığın, hangi yolcu, yük vesaire gibi- limanlarda yapılması gereken asgari yatırım ve teçhizat ihtiyacı vardır. Bu bir ihtiyaçtan dolayı gerçekleşmiş bir uygulamadır. Eğer Taşucu Limanı’nda istenen altyapı standartları hazır

hâle getirilirse şüphesiz ki Taşucu Limanı'na da bu seferler kaydırılabilir. Birisi belediye iskelesi, tabii aynı zamanda balıkçı barınağı. Balıkçı barınağı olması hasebiyle de tabii burada manevra, yanaşma, kalkma emniyeti bakımından sıkıntılı bir durum vardır. Bunların giderilmesi hâlinde Taşucu değerlendirilebilir.

Arz ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Katılıyoruz Sayın Başkan. Yalnız bir düzeltmeyle katılıyoruz, redakte var.

BAŞKAN - Önergede mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, şöyle: Düzeltmenin “Aracın boyunun” ile başlayan paragrafta “yarısı alınır”dansonra gelmek üzere “Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetlerinde” diye. O “münhasıran”ın biri kalkıyor tabii, “münhasıran”ı başa alıyoruz, “deniz taşımacılığı ve balıkçılık” faaliyetleri.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 86
Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Köktürk, bu konuyla ilgili herhangi bir bilğim yok. Gerekli araştırmayı yapıp yazılı olarak cevap vereceğim.

Keza, Sayın Öztürk, dedikleriniz doğrudur ama soruşturmanın ne safhada olduğunu, şu anda takdir edersiniz bilmiyorum savcılık soruşturmasını. Bilahare tarafınıza yazılı bilgi verilecektir.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Öztürk, Sivil Havacılık Genel Müdürü Sayın Ali Arıdurdu'yla ilgili daha önce de aynı soruyu, aynı mahiyette sormuş idi, cevap vermiştim, tekrar ediyorum: Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıdurdu hakkında basında çıkan iddialarla ilgili Bakanlığımız gerekli soruşturmaları yapmış ve bunlarla ilgili herhangi bir, haberleri doğrulayan mahiyette bir sonuç elde edilememiştir. Hiçbir bürokratı hata yaptığı hâlde korumak gibi bir lüksümüz, keyfiyetimiz yoktur. Ama suçlu olmayan birini de illâ “basında çıktı” diye suçlu ilan edip, infaz etmek de herhâlde adil bir davranış değildir.

Sayın Aslanoglu, Türkiye’de hangi kurum, hangi işletme nereden, hangi şartlarda kiralama yapacağına kendi karar verir. Sivil Havacılığın görevi, kiralama yapılan uçakların gerekli kontrollerini, uçuş izinlerini, ruhsatlarını düzenlemektir. Burada da gerek ulusal gerek uluslararası mevzuat ne ise o çerçevede işlem yapılmaktadır.

Diğer konular, tabii, Çevre ve Orman Bakanlığı ile ilgili konulardır.

Bilgilerinize arz ederim.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, 4'üncü maddede kabul ettiğimiz önergede yapılan düzeltmeyi yeterli açıklıkla ifade edemediğimizden dolayı doğacak tereddüdü gidermek için son fıkrada “münhasıran” kelimesiyle başlayan ilk cümle metinde yer almayacak olup, sonraki cümlede “münhasıran” kelimesinden sonra “deniz taşımacılığı ve” ibaresi yer alacaktır. Buna göre dikkate alınmasını arz ederiz.

Konu : *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 86

Tarih : 06.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 milletvekilimizin Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonunda kabul edilen kanunun Genel Kurulda görüşmeleri tamamlanmış ve yasalaşmıştır. Türk denizciliğine hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Öncelikle bu teklifin yasalaşmasında katkısı olan teklif sahibi milletvekillerimize, bütün parti grup başkanlarına, parti gruplarına, Başkanlık Divanına ve Plan ve Bütçe Komisyonu Başkan ve üyelerine teşekkür ediyorum katkılarından dolayı.

Efendim, bu kanun yıllardan beri Türkiye’de hepimizin dikkatini çeken ve yüreğini sızlatan bir konuya çözüm getirmeyi amaçlamıştır, o da: Türk sahillerinde yabancı bayrak çekerek dolaşan teknelerin, Türk Bayrağı’ndan, sahiplerin de birçoğunun Türk olmasına rağmen Türk Bayrağı’ndan kaçışını engellemeye yönelik bir düzenlemedir. Bu düzenlemeyle birlikte denizciliğimiz önemli ölçüde kazanımlar elde edecektir. Amatör balıkçılık ve denizciliğimiz daha da gelişecektir. Geleneksel tekne imalat yerlerinde üretilen teknelerin sayısı artacaktır ve bu da istihdama önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

Yine, bu teknelerin büyük bir çoğunluğu öyle düşünüldüğü gibi lüks tekneler değil, asgari ihtiyacı karşılamakta ve liman içinde amatör amaçlarla -balıkçılık, gezinti gibi amaçlarla- kullanılmaktadır.

Bu Teknelerle ilgili konuşulduğu zaman akıllarda yat, kotra gibi lüks araçlar yer etmekte, bu da amatör denizciliğimizin gelişmesine önemli ölçüde olumsuz bir katkı sağlamaktaydı. Böylelikle artık Türk vatandaşları, yurt dışında bir posta kutusu şirketi kurup oradan adı sanı bilinmeyen bir ülke bayrağını çekerek sahillerimizde bu gemileri barındırmak gibi bir yola gitmeyecekler,

doğrudan kayıt yapabilecekler ve ileride Bakanlar Kurulu kararıyla da alınan vergilerde yapacağımız indirimlerle önemli ölçüde Türk Bayrağı'na geçiş sağlanacak; böylece, kayıtsız olan ayrıca 60 bin civarındaki ufak tekne de kayıt altına girecek. Böylece, yeni bir kütük oluşturuluyor. Herhangi bir kazada, bir olayda bunların takibi, arama-kurtarma hizmetleri de daha düzenli olarak verilebilecektir.

Ülkemizde - konuşmalarda da ifade edildi- denizcilik alanında bu tip düzenlemeyi yapmadığımızdan dolayı gelişme istediğimiz oranda olmamış, tekne başına düşen kişi sayısında birçok ülkenin oldukça gerisinde kaldık. İsveç'te 8 kişiye 1 tekne, Amerika'da 18 kişiye 1 tekne, Hollanda'da 64, Fransa'da 85, Yunanistan'da 103, Almanya'da 210 ve Türkiye'de 2 binin üzerindedir. Ümit ederiz ki bu düzenlemeyle artık amatör denizcilikle uğraşan, balıkçılıkla uğraşan vatandaşlarımız daha fazla bu faaliyetlere imkân ve zaman ayıracaklardır.

Yüksek vergi yükü nedeniyle bu tekneler de maalesef yine Türk Bayrağı'ndan kaçmış oluyordu. Buna da böylelikle bir kolaylık getirilmiş oluyor. Kısacası, amacımız Türk denizciliğini geliştirmek ve ülkemizi denizci ülke, milletimizi de denizci millet hâline dönüştürmektir.

Tabii, bu yasanın çıkmasında, az önce ifade ettiğim gibi, bütün gruplara, grup başkan vekillerine; Cumhuriyet Halk Partisi, Milliyetçi Hareket Partisi, Demokratik Toplum Partisi ve AK PARTİ gruplarına, bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum katkılarından dolayı. Her ne kadar bazı maddeler istediğimiz gibi olmamışsa da yine de bu önemli bir adımdır. Bundan sonrasında da Bakanlar Kurulu kararıyla devamını getireceğiz.

Komisyonu da ayrıca tekrar teşekkür ediyorum. Katkısı olan tüm arkadaşlarımıza teşekkür ediyor, kanunun ülkemize, denizcilik sektörümüze, milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

Konu : Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 30
Tarih : 11.12.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, Sayın Başkanım, Meclisimizin değerli üyeleri; Sayın Alim Işık'ın sorusunu cevaplandırıyorum: 4'üncü maddedeki önergeyle ilgili şüphesiz Meclisimizde yasalar yapılırken uygulanan yöntem belli. Önergelerin kim tarafından nasıl verildiği, nasıl işleme alındığı ve bu konuda kararın nasıl oluştuğu hepinizin malumudur. Dolayısıyla önergede, bir milletvekilimizin verdiği önergede düzeltme yapma talebini Meclis Başkanlığımız uygun görmüştür ve işlem tamamlanmıştır. Bu noktada benim bir tasarrufum...

RECEP TANER (Aydın) - 6 milletvekili Sayın Bakan, 1 milletvekili değil.

ALİM IŞIK (Kütahya) - İmza 6 milletvekili.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, yani önergeyi verenler adına... Bu teamüller burada hep böyle uygulanıyor. Onun için bu konuda Meclis Başkanlığımızın uhdesinde ve iradesinde olan bir işlem hakkında benim yorum yapmam uygun olmaz diye düşünüyorum.

İkincisi: Sayın Uzunırmak, 2009'da kaç tane çek için sorgulama yapıldığını soruyor. Bu konuda şu anda elimizde hazır bilgiler var mı arkadaşlar? Bin Türk liralık... Bu başka. Evet, bu konuyla ilgili bilgiler tam net olarak elimizde olmadığı için bunu yazılı cevaplandıracağız.

Sayın Recep Taner Milletvekilimizin sorusu, açılan davalarda çek karşılığının ciro edildiğine ilişkin, çeklerin kaçının ciro edildiğine ilişkin istatistiki bilgi maalesef yoktur. Ciro yasağına ilişkin olarak da bir hüküm tasarıda yer almamaktadır.

Diğer bir soru, Sayın Şevket Köse'nin sorusu. Bin TL'lik çek karşılıksız çıkarsa bin TL'lik adli para cezası tahakkuk eder. Eğer bu ödenmezse de gün başına 100 liradan paraya dönüştürülür yani hapis cezası yoktur. Bu düzenlemeyle hapis cezası yani hürriyeti bağlayıcı ceza yerine "maddi suça maddi ceza" prensibi getirilmektedir.

Sayın Özdemir'in sorusunu da yazılı cevaplayacağız.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Bakan.

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Sayın Bakan, cevabı yanlış veriyorsunuz, yanlış bilgilendiriyorsunuz. Bir hukukçu değilsiniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, tabii, 100 lira para cezası gün başına veriliyor, bunu da ödemezse hapse dönüşüyor.

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Ödemezse ne kadar hapis yatacak? Çünkü toplum yanlış bilgileniyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, düzeltiyorum. Yani gün başına 100 lira veriliyor, eğer onu da ödemezse hapse dönüşüyor. Yani birinci kademe, para cezasına devam ediliyor ama onu da ödemediği hâlde -düzeltiyorum- o da tekrar hapse dönüştürülüyor.

Bilgilerinize arz ederim.

BAŞKAN - Cevap netleştirdi galiba, tamam.

Teşekkür ediyoruz Sayın Bakan.

AHMET ORHAN (Manisa) - Sayın Başkan, benim sorumun cevabını alamadım.

BAŞKAN - Sizin sorunuz için... Cevabınız var mı Sayın Bakan? Süremiz var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Değerli Milletvekilimizin sorusunu da yazılı cevaplayacağız, hazır değil arkadaşlarda bilgiler, yanımızda yok.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 30
Tarih : 11.12.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, milletvekillerimizin sorularına cevap veriyorum.

Sayın Köse buradaki ceza uygulamalarıyla ilgili bir önceki maddede de bir soru sormuştu. Şöyle: 5'inci maddedeki düzenlemeye göre bin beş yüz güne kadar maddi para cezası veriliyor. Daha sonra eğer bu ödeme gerçekleşmez ise her gün için 100 liraya kadar, hâkimin vereceği 20 ila 100 arasında bir hesapla gün başına bir bedel takdir ediliyor. Bu miktar üzerinden hapis cezası tahakkuk ediyor ve çek miktarına ulaşınca hapis cezası tamamlanmış oluyor. Her hâlükârda da bu üç yılı geçmiyor. Düzenleme bu şekilde.

Diğer yandan, kanun hazırlığı yapılırken tabii Avrupa Birliği üyesi ülkelerin düzenlemeleri esas alındı ve ayrıca Cenevre Yeknesak Sözleşmesi de bu konuda referans olarak alınmıştır.

Hukukçuların da görüşleri şüphesiz alınmıştır. Burada uzunca bir liste var. Profesör Ünal Tekinalp, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Profesör İzzet Özgenç ve diğer kurumlardan; Yargıtay 10. Ceza Dairesi, Kanunlar Genel Müdürlüğü ve diğer ilgili kurumlardan da gerekli görüşler alınmak suretiyle tasarı bu hâle getirilmiştir.

Sayın Alim Işık'ın sorusu... Tabii bu konuda elimizde şu anda bilgi mevcut değil. Bu şekilde adreste bulunamayıp da... Evet bu, şüphesiz ilgili kurumlardan talep edilip daha sonra tarafınıza yazılı olarak bildirilecektir; tabii, bu konuda gerekiyorsa bir yasal düzenlemeye de gidilebilir.

Sayın Ali Rıza Öztürk'ün sorusu: Türkiye genelinde tüm ceza davalarında verilen adli para cezaları. Ödemediği için, söz konusu para cezası hürriyeti bağlayıcı cezaya çeviren ve cezaevine giren kişi sayısı yıllar itibarıyla, 2008 yılında 15.005, 2009 yılında 17.838 olarak şu andaki kayıtlarda mevcuttur.

Sayın Kulkuloğlu, tabii, Hükûmetimizin ve İktidarımızın faaliyetleriyle ilgili değerlendirmelerde bulundu. Kendisinin bu değerlendirmelerine

saygı duymakla beraber katılmadığımı ifade etmek istiyorum. Bunu da sadece birkaç veri, istatistiki bilgi vermek suretiyle doğru olmadığını sizlerle paylaşmak istiyorum. Şöyle ki: Türkiye, Avrupa Birliğinde Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya ve İspanya'dan sonra altıncı büyük ekonomi hâline gelmiştir; bu, Dünya Bankasının tespitidir. 2008 yılı itibarıyla gayrisafi millî hasılamız 794 milyar dolara ulaşmış ve Türkiye dünyanın 17'nci büyük ekonomisi olmuştur. Satın alma paritesine göre de Türkiye'nin dünyadaki sıralaması 15'inciliktir. 2008 sonu itibarıyla kişi başı millî gelir 10.436 dolar olarak belirlenmiştir TÜİK istatistiklerine göre.

2002-2008 arasında ortalama büyümemiz 5,9'dur. Sadece küresel krizde 2009'da yüzde 3,5 küçülme vardır, 2010'dan itibaren de tekrar...

MEHMET ŞEVKİ KULKULOĞLU (Kayseri) - Ben, size bunu sordum; ben borçların yerleri nasıl değişti onu sordum. Ben "İcraatın İçinden" cevabı istemiyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, onları da söylüyorum. Biz her şeyi söyleyebiliriz ama rakamların söylediği önemlidir. Rakamlar neyi söylüyorsa...

MEHMET ŞEVKİ KULKULOĞLU (Kayseri) - Dün bankalar batıyordu, bugün bankalar öne çıkıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bakın, efendim, şöyle söyleyeyim: Türkiye kamu net borç stoku değişimine baktığımız zaman, 2000 yılında gayrisafi yurt içi hasılaya oranı yüzde 42,9; 2002 yılında yüzde 61,4; 2004 yılında yüzde 49; 2006 yılında yüzde 34; 2008'de yüzde 28,2'dir. Borcun büyüdüğü mü yoksa azaldığı mı gayrisafi millî hasılaya oranla, istatistiklerde, rakamlarda açık açık ortadadır.

Efendim, diğer bir sorumuz...

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, süremizi biraz geçtik. Lütfen biraz daha şey olursa...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, teşekkür ediyorum.

...Sayın Ahmet Duran Bulut'un sorusudur. Kasıt... Zaten bu maddede düzenlemeyle kasta yer verilmiştir. O bakımdan, ayrı bir kasıt düzenlemesi hukuken bir anlam ifade etmemektedir. Bunu arz etmek istiyorum.

Saygılar sunuyorum.

Konu : *Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 65

Tarih : 24.02.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; soruları cevaplandırıyorum.

Sayın Tankut'un sorusu: Peşin ödemede indirim düşünülüyor mu? Tekrar böyle bir kampanyayı TOKİ yapacak, indirim miktarı da yüzde 20 civarında olacak.

Diğer bir soru, Sayın Aslanoğlu'nun sorusu: Emlak Pazarlamanın yüzde 49'u TOKİ'nin, diğeri de farklı kişi ve kurumlara ait. Bu Emlak Pazarlamanın kuruluşu bu dönemde TOKİ tarafından yapılmamış olup başından beri Emlak Bankasıyla beraber devralınan bir şirkettir. Dolayısıyla, burada TOKİ'nin yeni bir tasarrufu söz konusu değildir.

TOKİ'ye borcunu zamanında ödeyemeyen müteahhitlerle ilgili Sayın Işık'ın bir sorusu var: TOKİ taksitlerini üst üste 2 sefer geciktiren konut alıcılarına önce ihbar gönderilmekte, bu ihbara rağmen ödeme yapılmamışsa tahliye davası açılmaktadır. TOKİ'ye borçlarını ödeyemedikleri gerekçesiyle açılan dava sayısı 277'dir; bunlardan 48 adedi TOKİ lehine sonuçlanmış ve diğer davalar da devam etmektedir.

Evet, Boğaziçi Şirketi. Bu Boğaziçi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan bir şirkettir. TOKİ bununla bir iş birliği hâlinde bu site yöneticiliğini gerçekleştiriyor, ancak şu sıralarda TOKİ alternatif oluşturmak ve hizmet verimliliğini artırmak için yeni bir şirket daha kurmuş olup, bundan böyle bu hizmetleri bu şirket marifetiyle yürütecektir.

Of'a yapılan hastane konusu, bilindiği gibi geçen yıl alınan bir kararla, artık okul ve hastanelerde ilgili bakanlıklarca belirlenmek kaydıyla öncelikleri -hastaneyse Sağlık Bakanlığı, okulsu Millî Eğitim Bakanlığı- TOKİ marifetiyle yapılmaktadır. Sağlık Bakanlığının isteği doğrultusunda bu hastane yapılmıştır. 50 yataklı bir hastane olmayıp, sağlık ocağı niteliğinde bir hastanedir veya sağlık kuruluşudur.

Bilgilerinize arz ederim.

Sayın Genç'in sorusu. Evet, bu Ulukale'deki konutlar için, ödemesiz iki yıldan sonra on sekiz yılda ödenmek kaydıyla, tamamı 90 bin lira olmak üzere bir taksitlendirme yapılacaktır. Ödeme şartları bundan ibarettir.

Tabii bu taşeronlarla ilgili sorunların ana nedeni yükümlülüklerin zamanında yerine getirilmemesi. Burada da kamu kaybını önlemek bakımından TOKİ, gerekli hukuki takibatı yapmaktadır.

Sayın Yalçın'ın sorusu: Soru tabii birçok detay içerdiği için kapsamlı cevap yazılı olarak verilecek. Ancak şu kadarı söylemek gerekir ki: 2007 verilerine baktığımız zaman, TOKİ, acil konut ihtiyacının yüzde 10'a kadar olan kısmını üretmektedir. TÜİK verilerine göre de örneğin, 2007'de ruhsat alan inşaat sayısı 577.789; bunun içinde kamunun payı yüzde 6,5; özel sektörün payı yüzde 86,6; kooperatiflerin payı ise yüzde 6,9'dur. Buradan da anlaşılacağı gibi, kamunun konut üretimindeki payının yüzde 6,5-7 civarında olduğu görülmektedir.

Müşavirlik konusuyla ilgili Sayın Yalçın'ın bir sorusu var. Bugüne kadar 64 adet müşavirlik sözleşmesi kapsamında, 240 bin konut sosyal donanımlarıyla birlikte, Batman-Hasankeyf 3 belde ve 105 köyde kentsel yerleşim alanı, Artvin-Yusufeli ve 20 köyde kentsel dönüşüm alanı danışmanlık hizmetleri, 166 adet jandarma karakolu ve altyapı, genel altyapı, çevre düzenlemesi, inşaat işlerinin inşaat öncesi, inşaat aşaması ve sonrasındaki denetimleri amacıyla sözleşmeye bağlanmış olup 64 adet firmayla, bunların toplam bedeli yaklaşık 260 milyon TL'dir. Bugüne kadar ödenen miktarlar da KDV dâhil 154,5 milyon TL civarındadır.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süre tamamlanmıştır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ederim.

Konu : *Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 65

Tarih : 24.02.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Yıldız'ın sorusu: "TOKİ planlama yapıyor mu dar gelirli ve yüksek gelirli ihtiyaç sahipleri için?" Şüphesiz TOKİ planlama yapıyor. Dar gelirli vatandaşlara 500 bin konut yapacağını daha önce kamuoyuyla paylaşmış idi. Yüksek gelirli gruplara yapılacak konutları zaten TOKİ doğrudan yapmıyor. Bildiğiniz gibi, TOKİ, kaynak üretmek bakımından arsaları yapışlet-devret modeli gibi veya paylaşım modeli gibi modellerle, kat karşılığı gibi modellerle yüklenicilerle -bu konuda- diğer firmalarla pazarlık sonucu değerlendiriyor, buradan elde ettiği gelirlerle de dar gelirli vatandaşlarımızın konut ihtiyacını karşılama cihetine gidiyor.

Sayın Tankut'un sorusu: Okul ve resmî binaların paraları o kurumların ait olduğu yıl için ayrılan bütçelerinden işler yapıldıkça istihkaklara göre karşılanıyor. Tabii, bunlar, parayı ver, sonra işi yapayım tarzında değil; ikisi de kamu olduğu için, TOKİ kendi programı, planları çerçevesinde bu işleri yapmaya devam ediyor, belirli bir zaman aralığı içerisinde de ödemeler geri yapılıyor, bunlarda beş yıla kadar vade tanındığı da oluyor. Esasen bu resmî binalar, okullara yeterli bütçe ayrılmadığı için böyle bir modele gidildi. TOKİ bunları yapıyor, bir anlamda peşin yap, taksitle öde modeliyle bir an önce okul ihtiyacını karşılamış oluyoruz. Gayet güzel bir model olduğunu düşünüyorum.

Sayın Uzunırmak'ın sorusu yazılı olarak cevaplandırılacaktır ama tasfiyeyle ilgili kısmını arkadaşlar getirdiler, tasfiye edilen iş sayısı otuz bir, diğer hususları da yazılı cevaplandıracağız.

Sayın Aslanoğlu'nun... Beydağı Kentsel Dönüşüm Projesi'nde hak sahipleri, kiracılar da dâhil olmak üzere, hiç kimse mağdur edilmeyecek ve mal oluş bedelinin yüzde 40 altında kendilerine yeni konutlar verilecektir. Buradan ilgililere duyuruyoruz.

Evet, diğer soru da kullanılan kredi miktarı ile ilgili. Şu ana kadar TOKİ, kamu kurumlarından veya yaptığı diğer yatırımların bedelini karşılamak amacıyla 900 milyon TL kredi kullanmıştır.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Kaç para faiz ödemiştir?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Tabii, piyasa şartları faizleri belirliyor. Her kredi aynı şartlarda olamayacağı için bu konuda toplu bir rakam takdir edersiniz ki söylemek şu anda mümkün değil, bunu da yazılı cevaplandıracağız.

Diğer bir kısım kıyılardaki, Sayın Taner'in sorusu, kıyı arsaları... Esasında kıyı arsalarının değerlendirilmesinin fevkalade özel şartları var. Malum Kıyı Kanunu gereğince kıyıya belirli bir mesafedeki arsaların mutlak yapılaşma yasağı var. Belirli bir mesafeden sonraki arsaların çok düşük yoğunlukta yapılaşma izni var. Bu bakımdan her bir kıyı arsasını ayrı ayrı değerlendirip ona göre işlem yapmak gerekiyor. Bu konuyla ilgili bugüne kadar yapılan işlemler ve bundan sonraki planlar için sorunuzu yazılı olarak cevaplandıracağız.

Arz ederim.

Konu : *Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 97
Tarih : 28.04.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkanım değerli milletvekilleri; sorulan soruları cevaplamak istiyorum.

Sayın Ağyüz'ün sorusu. "Bu Anayasa değişikliği toplumun beklentisi değil." dedi. Ben aynı düşüncede değilim. Yıllardan beri ülkemizde her kesimden insanlar, sivil toplum kuruluşları, siyasetçiler, yargı mensupları bu Anayasa'nın değişmesi gerektiğini sürekli dile getiriyorlar. O bakımdan toplumun beklentileri arasında bir sıralama yapmak bence doğru bir şey değil. Toplumun beklentisi olduğunu düşünüyorum.

"Maddeler neden ayrılmıyor, birlikte oylanıyor?" Şimdi, 16 değişiklik Anayasa'da bugüne kadar yapılmış, 87'den başlayarak. Bunların 3 tanesi referandum suretiyle gerçekleşmiş, 13 tanesi de Mecliste gerekli oyu alarak gerçekleşmiş. Bunların hepsinde standart bir cümle var, "Yürürlük" cümlesi bütün değişikliklerde aynı, baştan sona taradım. Bu Anayasa değişikliği, bugün son maddesini, yürürlük maddesini konuştuğumuz madde gibi aynen şöyle geçiyor: "Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer ve halk oylamasına sunulması halinde tümüyle oylanır."

İSA GÖK (Mersin) - Sayın Bakan, Sayın Burhan Kuzu'nun teklifine ne diyorsunuz? "Kurumlar ayrı, haklar ayrı olsun." dedi. Güzel bir teklif.

ANAYASA KOMİSYONU BAŞKANI BURHAN KUZU (İstanbul) - Demedim öyle, "olabilir" dedim.

İSA GÖK (Mersin) - Biz kabul ediyoruz bunu, güzel bir teklif.

BAŞKAN - Efendim, lütfen...

ANAYASA KOMİSYONU BAŞKANI BURHAN KUZU (İstanbul) - "Hukuken bir engel yok." dedim. O ayrı bir konu yani, ama...

İSA GÖK (Mersin) - Hocam, güzel teklif. Bak, kırk yılda bir seni destekledim.

BAŞKAN - Böyle karşılıklı konuşmayınız, böyle bir usulümüz yok.

Sayın Bakan, bitirdiniz mi efendim? Süremiz de doldu zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, dolayısıyla, buradaki uygulamalar geçmiş dönemdeki uygulamalarla aynıdır. Bunu arz etmek istiyorum.

Gizli oylama konusu, Sayın Başkanım, bu çok önemli. Siz, her oylama öncesi oylamanın nasıl yapılacağını bütün milletvekillerimize, Genel Kurula ilan ediyorsunuz ve oylama da bütün oy kullananların, milletin huzurunda yapılıyor ve bu...

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - İlan etmek önemli değil, uygulama önemli.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - ...yapıldığı gibi bütün partilerin temsilcileri de gözlemci olarak oylamaların sonuna kadar nezaret ediyorlar, sayımlarda görevlileri yer alıyor. Ben bu konuda, oylamanın usulüne yönelik herhangi bir ihlalin olduğu kanaatinde değilim, buna şahidim. Bunu da bu vesileyle ifade etmek isterim.

Sayın Yıldız'ın kapsamlı bir sorusu var. Doğrusu, bu soruya cevap vermek isterim. "Doğru olmayanları doğruymuş gibi anlatmak zor olmuyor mu? dedi. Hiçbir zaman doğru olmayan bir şeyi, inanmadığım bir şeyi doğruymuş gibi anlatma ihtiyacı duymadım.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Biraz önce anlattınız Sayın Bakanım, biraz önce anlattınız, doğru olmayı doğru gibi.

BAŞKAN - Lütfen Sayın Ekici... Sayın Ekici lütfen.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Biraz önce doğru olmayı doğru gibi anlattınız, biraz önce, iki saniye önce anlattınız.

BAŞKAN - Sayın Ekici, lütfen.

AKİF EKİCİ (Gaziantep) - Oy kullanma şeklinde anlattınız onu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - O bakımdan...

BAŞKAN - Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Özetle, bu kapsamlı bir sorudur, daha teferruatlı, yazılı cevap vermekte fayda var.

Sayın Köse'nin sorusunda "Kadının siyasetteki yerine yönelik teklif neden reddedildi?" Bu, usulle ilgili bir iştir. Daha önce komisyonlarda görüşülmemiş, gündeme getirilmemiş bir konu ve dolayısıyla, bu, Anayasa değişikliği olmadan da yapılabilecek bir düzenlemedir. Düşünce doğru olmakla beraber, başka bir şekilde ele alınması ve değerlendirilmesinin yerinde olacağını düşünüyorum.

Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

**Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri
Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle**

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 121

Tarih : 22.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Taner'in sorusu 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun uygulamalarına yöneliktir. Karayolu Taşıma Kanunu'yla bilindiği gibi Türkiye'de kara yolu taşımacılığı bir yasal mevzuata kavuşmuş ve böylece mali yeterlilik, mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlık esasına göre sektör yeniden düzenlenmiş ve belge sistemine geçilmiştir.

Elli yıldan fazla süren bir zaman diliminde gelişigüzel büyüyen sektörün disiplin altına alınması şüphesiz kolay bir iş değildir. Bu anlamda çok ciddi çalışmalar yapılmış, başlangıçta sektörde dirençler büyük olmasına rağmen -bu düzensizliğe karşı- daha sonra bunu sektörün sağlıklı gelişmesi, rekabet gücünün artmasına çok olumlu katkı sağladığı bizzat sektörde faaliyet gösterenler tarafından görülerek, Bakanlığımızdan denetimlerin daha fazla artırılması talebinde bulunmuşlardır. Bu, sevindirici bir gelişmedir. Bugün kara yolu taşımacılığımızın yüzde 99'u kayıt altına girmiştir ve 2009 yılında 4 milyon ticari taşıt belge ve denetime tabi tutulmuştur tonaj bakımından. 2010 yılında ise hedef 5,5 milyon aracın denetlenmesidir, belge denetimi ve tonaj denetimi buna dâhildir. Bugüne kadar yılın ilk beş ayında 3 milyon taşıt denetimden geçirilmiştir. İstasyonlarımız yirmi dört saat yedi gün esasına göre çalışmaktadır. Bu yıl sonuna kadar istasyon sayısı da yirmiye çıkarılacak ve böylece denetimlerde daha etkin bir uygulama gerçekleşmiş olacaktır.

Şurasını söylemek lazım: Geçtiğimiz aylarda yaptığımız bir düzenlemeyle jandarma ve emniyetin yanı sıra Karayolu personelinin de denetleme yapmasına imkân veren bir yasa değişikliği gerçekleştirilmiş ve bunun da uygulamada gerekli faydayı sağladığı görülmüştür.

Sayın Doğu'nun Tokat çevre yoluyla ilgili sorusu: Tokat çevre yolu 5,2 kilometre bölünmüş yol standardında olup ihalesi çok eskidir, 2003 yılından öncedir. 2003 yılından önce 1,7 kilometresi, daha sonra da 2,8 kilometrelik kısmı yapılmıştır. Sizin de bildiğiniz gibi burada yükleniciden kaynaklanan

bazı sorunlarımız nedeniyle iş gecikmiş olmakla beraber hedefimiz bu yıl sonunda çevre yolunu sathi kaplama seviyesinde açmaktır.

Diğer bir soru Çamlıbel yoludur. Çamlıbel yolundaki heyelan nedeniyle yapımda bir gecikme yaşanmıştır. Bu yıl o yolu da bitirmeyi hedefliyoruz.

Diğer bir sorumuz Sayın Uslu'nun, Edirne-Keşan bölünmüş yoluyla ilgilidir. Edirne-Keşan yoluyla ilgili çalışmalarımızın bu yıl tamamen eksiklikleri giderilmiş olacaktır, bölünmüş yol olarak tamamlanacaktır.

Evet, diğer bir sorumuz, Sayın Tankut'un ve aynı zamanda Sayın Güvel'in sorusu da budur: Adana-Karataş yolunda kamulaştırma ile ilgili sorununuz var, bunu gidermeye çalışıyoruz. 2010 yılında da yine Adana-Karataş yolunu tamamlayacağız. Bu yolun Adana'nın denize açılan önemli bir koridoru olduğunu biliyoruz, çalışmalarımızı bu yönde sürdürüyoruz.

Sayın Işık'ın sorusu: Ankara-İzmir otoyolu ve Ankara-İzmir yüksek hızlı tren projelerinin hâlen çalışmaları, arazideki çalışmalar, etüt çalışmaları, sondaj çalışmaları devam ediyor. Bu soru, zaman zaman Afyon'da ve Kütahya'da sıkça sorulan bir sorudur. Otoyolun Afyon'dan mı geçeceği, Kütahya'dan mı geçeceği şeklinde iki il arasında bir rekabet yaşanmaktadır. Bizim söyleyeceğimiz şudur: Otoyollar iki nokta arasını en kısa mesafede kateden ve arazi kullanım şartlarının en uygun olduğu güzergâhlardan geçen yollardır. Esasen bir otoyolun şehir merkezinden geçmesini istemek, o şehre yapılabilecek bir iyilik değil, bir kötülüktür. Şüphesiz, ortalama 50 kilometrelik bir koridor içerisinde bu çalışmalar yapılıyor ve en uygun güzergâh bu çalışmalar sonunda ortaya çıkacak. İster Kütahya'ya yakın ister Afyon'a yakın geçmiş olsun bu otoyolun mutlaka, bu şehirlerimize bağlantısı yapılmış olacaktır. Böylece de bölgedeki illerimiz bu otoyoldan azami ölçüde istifade edeceklerdir. Benzer şekilde yüksek hızlı demir yolu çalışmaları da aynı paralelde devam etmektedir.

Sayın Asil'in Eskişehir'le ilgili, geçitlerle ilgili sorusu: Evet, buradaki problemleri kavşaktaki sıkıntımız kamulaştırmadan yine kaynaklanıyor. Kamulaştırma işlemi tamamlanamadığı için burada tabii ki şartların getirdiği kısıtlı bir çalışma var. Bunu, zannediyorum bir ay içerisinde bu sorunu çözeceğiz ve o kavşağı da, oradaki sıkıntıyı da gidermiş olacağız. Şunu ifade etmekte fayda var: Eskişehir'de çok yoğun alt, üst geçit, farklı seviyeli kavşak geçiş çalışmalarımız var, zannediyorum 9 civarında böyle kavşak yapımı var. Bütün bunlar birkaç ay içerisinde tamamlanmış olacak.

Sayın Bulut'un sorusu: Bu araç muayene istasyonları malum bu yeni fennî sistemden önce, daha önceki dönemlerde, 57'nci Hükûmet döneminde yapılan

bir özelleştirme var. Bu ihale yolsuzluk nedeniyle iptal edilmemiştir, teknik nedenlerle iptal edilmiştir.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) - Sayın Bakan, hayır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, ben bu konuda isterseniz Sayın Bakanım, size çok kapsamlı, bütün safahatı anlatan yazılı bir bilgi notunu arz edeyim. O zaman eğer bu konuda hâlâ bir sıkıntı varsa size bizatihi bunu da izah etmeye hazırım.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) - Ben anlatayım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Dolayısıyla bu konu oldukça uzun bir konudur, burada cevaplamak yerine size bizatihi bunu anlatmak daha doğru olur diye düşünüyorum.

Sayın Yıldız'ın soruları: 2003-2009 arasında bölünmüş yol, otoyol ve toplam kamulaştırmayla ilgili, tamamını değil ama, şimdi, 2003'te 780 milyon, 2004'te 1 milyar 372 milyon, 2005'te 2 milyar 16 milyon, 2006'da 2 milyar 78 milyon, 2007'de 1 milyar 944 milyon, 2008'de 4 milyar 170 milyon, 2009'da 4 milyar 924 milyon, toplam 17 milyar 789 milyon, yani 17,2 katrilyon bölünmüş yollara harcama yapılmıştır.

Otoyollar ve kamulaştırmayla ilgili diğer detayları da ayrıca yazılı olarak arz edeceğim.

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 121

Tarih : 22.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; malum, yol medeniyet, su medeniyet diyoruz. Büyük Atatürk cumhuriyetin ilk kuruluş yıllarında yurt gezilerine çıktığında “Benden vatandaş iki şey istedi: Yol ve okul.” diyor. Cumhuriyetin üzerinden seksen beş, seksen altı yıl geçti. Bugün Anadolu’da bütün milletvekillerimiz, bütün siyasi partilerimiz ziyaret edip, vatandaşın dertlerini dinlediklerinde aynı soruyla karşılaşılıyor. İşte, bu da memleketimizin kalkınması için, gençlerimizin eğitilmesi için yapacak işimizin ne kadar geciktiğini ve bu meseleyi daha fazla geciktirmememiz gerektiğini bize açıkça gösteriyor.

Şimdi, yollarda genel bakışımız şu: Bir kere, ana güzergâhları yapmadan tali güzergâhlara girmiyoruz, aksi hâlde kaynak israfı oluyor. Bir şehri bir başka şehre bağlayan, çok yoğun trafik olan yolu yapmadan, eğer şehri kazaya, kazayı beldeye, köye bağlayan yollara girersek orada bir öncelik hatası olacağını düşünüyorum. O yüzden de son üç yıldan beri ana güzergâhlara girdik ve büyük oranda da ana güzergâhları bitirdik.

Sayın Tankut’un sorusundan başlıyorum. Sayın Tankut, tabii, şehir içerisindeki geçişleri esasen belediyelerin yapması icap ederken...

YILMAZ TANKUT (Adana) - Ama Karayolları yapıyor Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - ...belediyelerin kaynak yetersizliği yüzünden burada, maalesef, bu hizmetler yapılamıyor. Sadece Adana’da değil, birçok ilimizde Karayolları kısıtlı bütçesiyle bu, şehir içinde de kavşak, alt-üst geçitler ve asfaltlama çalışmalarını yapmak durumunda kalıyor. Burada da, Adana’da da çalışmalarımız devam ediyor. Elimizdeki bütçe imkânlarıyla bunları bitirmenin gayreti içerisindeyiz.

Sayın Hasan Çalışın sorusu: Sarıveliler yolu, Sarıveliler-Hadim yolu yüzde 90 mertebesinde tamamlanmıştır, 2010 yılında tamamı trafiğe açılacaktır. Bu yolda, Sarıveliler, hatta orada aşağı Antalya ile Alanya’ya inen bir yol boyunca, Kuş Yuvası da dâhil, bu yolda ben arkadaşlarımla inceleme yaptım. Hakikaten

çok zor bir yol. Bu yolun yeni baştan, güzergâh değişikliği de dâhil, çalışılması için talimat verdim, proje hazırlıkları sürüyor. Bu sene o güzergâhta da 5 kilometresinde çalışmaları başlatıyoruz.

Sayın Yıldız'ın sorusu: Bir önceki soruda da sormuştu yani çok kapsamlı, detaylı, rakamsal bilgilere ihtiyaç var. Ben bunu size en kısa zamanda yazılı olarak iletceğim.

Sayın Doğru'nun sorusu: Tabii, bu Kuzey Tetek dediğimiz güzergâh asırlar boyu "İpek Yolu" olarak anılan bir yoldur. Geçen yıldan itibaren Kuzey Tetek güzergâhında çok kapsamlı bir çalışma başlattık. Takriben 750-800 milyon tutarındaki bu yolda büyük oranda çalışmalarımız bu sene tamamlanacak. Reşadiye'de ve Koyulhisar arasında bir tünelimiz var, onun belki tamamlanamama durumu olabilir ama en geç 2011 yılında -bu güzergâh Gerede'den biliyorsunuz ayrılıyor, Sivas güzergâhından- Gerede-Merzifon-Reşadiye güzergâhını da bitirmiş olacağız. Böylece doğudan batıya devam eden bu ana koridorun yükünü Sivas üzerinden kısmen Amasya ve Tokat deresine aktarmış olacağız.

Diğer bir soru, Sayın Taner'in sorusu: Tabii, bu Kara Taşıtları Kanunu'nda diyelim ki bir belge alıyorsunuz, oraya bir araç aldığınızda, bu aslında yeni bir aracı nasıl alıp tescil edip ruhsatını çıkartıyor iseniz buradaki işlem de bununla tamamen aynı. Burada bir süre kısıtlaması yok. Tabii, aracın ruhsatı, muayenesi, vesairesi, evrakları hazır olmadan nasıl sefere çıkarılamayacaksa burada da doğal olarak beklemek durumunda kalıyoruz.

Sayın Köse'nin sorusu: Yollarla ilgili genel olarak, tabii Türkiye'de yolların yapımında yeterli kaynak ayrılamaması yüzünden bugün 80'li yıllardan başlayan ve hâlâ devam eden projelerimiz var. Proje stokumuz 54 katrilyonun üzerindedir. Dolayısıyla bu yollara başlıyoruz, kaynak yetersizliğinden para bitiyor yol bitmiyor, para bitiyor yol bitmiyor; yıllar geçiyor ihtiyaçlar değişiyor, tek yol başladığımızı bu sefer bölünmüş yola çevirmek gibi bir zorunlulukla karşı karşıya kalıyoruz.

Yollarda öncelikle erişilebilirliği öngörüyoruz. Bir sıcak asfalt kaplaması bölünmüş yol yapımından daha pahalı bir iştir. O yüzden bölünmüş yollarımızı öncelikle açıyor, sonunda da yol oturduktan sonra trafik yükünün fazlalığına göre sıcak kaplama işine başlıyoruz. Şu an itibarıyla 64 bin kilometre yolumuzun 10 bin kilometresinin üzerinde sıcak kaplama yapmış durumdayız. Bunun 6 bin kilometresi son beş yıl içerisinde yapılmıştır. Yaptığımız yol ister tek yol olsun ister çift yol olsun ister otoyol olsun eğer sıcak kaplama yapamazsak o yolu her sene ama en geç iki senede bir yeniden kaplama yapma mecburiyetinde kalıyoruz.

Adıyaman'ın yollarına bakıyoruz, bu sene daha yoğun bakıyoruz. Adıyaman'la ilgili, Adıyaman Kâhta'da 17 kilometrelik kısımda...

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Sekiz yıldır bitmedi yol, ne zaman bitecek?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Ama, takdir edersiniz ki son zamanlarda buradaki çalışmalar hızlandı. Üstyapı seviyesinde bu sene 17 kilometreyi tamamlamış olacağız.

Bu sene Adıyaman-Gölbaşı yolunu bitireceğiz, burada sözünü veriyorum.

Sayın Özkan, Burdur'un bütün yollarını saydı, tabii o çok kapsamlı bir şey. Ana güzergâh, biliyorsunuz, Denizli-Burdur-Korkuteli'nden aşağı hemen hemen tamamlanma seviyesine geldi. Denizli'den, Aydın'dan gelip, Antalya'ya inen ana bir güzergâhtır. Burdur'un içinden geçmiyor ama Burdur'un arazisini de kullanan bir yoldur. Orada Fethiye'ye inen yolu da programa aldık, proje çalışmalarını başlattık. Diğer tali yollarda da imkânlar nispetinde çalışmaları...

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Sayın Bakanım, tali yol değil onlar ana yol.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) - Sayın Özkan, neresi tali yol neresi asli bilmiyorlar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Bakan, bizim yaptıklarımızı millet biliyor, ondan emin olabilirsiniz. Biz gece gündüz yollardayız, neyin yapıldığını, neyin yapılmadığını gayet iyi biliyoruz. En azından neyi bilmediğimizi de biliyoruz. Onu da bu vesileyle ifade etmek isterim.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz.

Süremiz de iki dakika geçti.

ALİM IŞIK (Kütahya) - Sayın Bakan, bizim Kütahya üst geçide, 2 defadır sorduk cevap vermediniz.

OKTAY VURAL (İzmir) - Cevaplar yeterli değil herhâlde, bilmiyorum!

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, cevapları yazılı olarak mı vereceksiniz? Süremiz bitti.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Takdir edersiniz sorular çok kapsamlı ve detay içeriyor. Olabilen bilgileri hemen veriyoruz ama eksik kalan bilgiler varsa bunları da tekrar gözden geçirip değerli milletvekillerimizin sorularını daha detaylı olarak cevaplandıracağız.

Arz ederim.

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 122

Tarih : 23.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; Sayın Ağyüz'ün sorusunu cevaplandırıyorum: Kent içi toplu ulaşım ile ilgili, Bakanlığımız, raylı sistemlerde proje onayı yetkisine sahiptir. Dolayısıyla herhangi bir şehirde raylı sistem yapılması icap edip etmediğine, yerel yönetimlerin bu yöndeki müracaatları değerlendirilerek karar verilmektedir. Ancak, hepimizin bildiği gibi, büyük şehirler, altyapı gibi, raylı sistem gibi büyük projelere girişmekte ve bu işin üstesinden gelmekte zorlanmaktadır, bunu birçok büyük şehrimizde yaşamaktayız. O yüzden, bu konuda bir yeni düzenlemeye gidiyoruz ve böylece büyük altyapı işlerini yerel yönetimlerin yanı sıra, şüphesiz, Bakanlığın yapmasına imkân sağlayan bir düzenlemeye gidiyoruz.

Diğer yandan, esas itibarıyla şehirleri transit geçen ana koridorların yapımı da büyükşehir sınırları dışında Bakanlığımızın yetkisinde olup yapılan son düzenlemeyle büyük şehirlerde belediyelere devredilmiştir. Ayrıca, icap ettiği hâllerde çevre yolları gibi diğer yollar da Bakanlığın ağına her zaman alınabilmesi mümkündür, ihtiyaca göre.

Sayın Coşkunoglu'nun sorusu: Uşak-Eşme yolu. Bu yol tabii önemli bir yol. Bunu yatırım programına alacağız, bunun kararını verdik Sayın Coşkunoglu. Şu anda DPT'ye teklifi yapıldı. Yatırım kararı yıl içi kararnamesinde alındıktan sonra yapacağız.

Kula-Eşme arası yapım çalışmalarına da bu sene içerisinde başlıyoruz.

Ulubey-Eşme proje yapım çalışmasını bu sene yapacağız.

Uşak çevre yolunun projesi ihale edildi, proje çalışmaları devam ediyor, 2010'da proje çalışmaları tamamlanmış olacak.

Sayın Köse'nin sorusu: Evet, Malatya-Gölbaşı toplam 129 kilometre; 53 kilometrelik kısım tamamlanmıştır, 2010 yılında 10 kilometrelik kısım da tamamlanacak.

Ayrıca, 1.800 metrelik Erkenek Tüneli'nin -bu Malatya'yı da ilgilendiriyor, aynı zamanda Sayın Aslanoğlu'nun sorusuna da cevap- ihalesini yaptık, şu anda değerlendirme çalışmaları devam ediyor.

Adıyaman-Yeşilyurt-Malatya 111 kilometrelik bir yoldur; 77 kilometrelik kısmı tek yol olarak tamamlanmıştır, 34 kilometrelik kesimi ihale edilmiş olup 2011 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

Adıyaman Havaalanı konumu gereği ILS yapılmasına müsait değildir. Bu konuda gerekli tetkikler yapılmış, bugünkü teknolojiye göre ILS konulmasının mümkün olmadığı tespit edilmiştir ama zaman içerisinde teknoloji gelişmekte olup böyle bir imkân olduğunda ILS konulabilecektir. Bunun yerine VOR, NDB, DME gibi yine seyrüsefer cihazları mevcuttur.

Adıyaman-Kâhta yolu 34 kilometre; 17 kilometrelik kesiminde çalışmalar devam ediyor, 2010 yılında, bu sene tamamlayacağız. Adıyaman'a özel bir önem veriyoruz. Yalnız, tabii, takdir edersiniz ki bu sene yağışlar çok fazla, yol çalışmalarında hava şartları çok büyük önem arz ediyor. Maalesef...

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Üç aydır yağmur yağmıyor, çalışma yok Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Yok, epey yağış var.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Üç aydır yağış yok, çalışma da yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Biz takip ediyoruz, Ankara'da Meclisin içinde yok ama Anadolu'da bol yağış var, yağışlar da işimizi aksatıyor.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Sekiz yıldır yağış mı var yani?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Yani şu kanunu bir an önce çıkaralım, yollara gideceğiz yani sizden destek bekliyoruz. Yollarda şantiyeler, oradaki çalışanlar garip kaldı, gidip onlarla hemhâl olmamız lazım. Bir an önce şu kanunu... Çok teşekkür ediyorum verdiğiniz destekler için.

Evet, geldik Bartın'a. Bartın'da...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Erzurum cevap bekliyor.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) - Sayın Bakan, Erzurum yoluna bir cevap verin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Yavaş yavaş geliyoruz Erzurum'a da.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Bartın biliyor zaten. O hep cevap alıyor Sayın Bakanım. Bartın'ı boş verin, Bartın kalsın!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Peki, Bartın'ı kısa kesiyorum. Bartın-Aydınlar yolu 36 kilometre, 3,2 kilometresi yapıldı, geri kalan kesimin ihalesi yapıldı, 2012'de bitecek. Bak, her şey bitmemiş, 2012'de bitecek. Evet, Bartın'dan bu kadar.

Kahramanmaraş-Andırın ayırım yolu, toplam uzunluk 44,5 kilometre, 44,1 kilometresi tek yol olarak bitti kalan kısım da bitecek, çok az bir kısmı kaldı.

Sayın Şandır'ın sorusu: Olur-Ardanuç yolu 41 kilometre uzunluğunda kara yolu ağındadır, şu anda proje çalışması yapılıyor, proje çalışması bu yıl içerisinde bitecek, önümüzdeki yıl da yatırım programına alacağız.

Mersin-Anamur yolu bölünmüş yol olarak ihalesi yapılmıştır, 255 kilometre yolun 150 kilometresi bitti geriye kalan 105 kilometrede çalışmalar devam ediyor. Malum, o yolda zor bir coğrafya var, dokuz tane tünel var. Dolayısıyla bu çalışmalar biraz zaman alacak ama 2012 sonu itibarıyla bitirmeyi hedefliyoruz.

Silifke-Mut yolu 112 kilometre, 31 kilometresi trafiğe açıldı, 2010 yılında 5 kilometrelik kesim tamamlanacak. Bu yolun da 2013 yılında bitirilmesi planlanıyor.

Malatya-Darende yolu 90 kilometre. 45'i bitti, 2010 yılında 22 kilometre bitecek, kalan tünelli kesimle birlikte 2011'de tamamlanmış olacaktır.

Adıyaman-Nemrut, Malatya-Elâzığ-Tepehan, bu yollar turizm yolları kapsamında olup, ancak Turizm Bakanlığının kaynakları yetersiz olduğundan bu yolları biz yapacağız. Bunu Turizm Bakanlığıyla bir protokol yaptık, bu çerçevede tamamlayacağız.

Soruların geri kalan kısmına da yazılı cevap vereceğim.

Ben, bu vesileyle bu yasanın tamamlanmasında tüm grupların gösterdiği destek için teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 124

Tarih : 25.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Değerli Konuşmacının özellikle Zafer Havaalanıyla ilgili sürece ilişkin sözlerine kısa bir açıklama yapmak istiyorum.

Bilindiği gibi, Kütahya, Uşak ve Afyon'un müşterek kullanacağı Altıntaş bölgesindeki havaalanıyla ilgili kamulaştırma çalışmaları, ÇED değerlendirme çalışmaları, havaalanı yapılmasına yönelik kurumların görüşleri toplanmış, bütün işlemler tamamlandıktan sonra ihaleye çıkmıştır. Bu havaalanı diğer havaalanlarından farklı şekilde tamamen sıfırdan yap-işlet-devret modeliyle yapılacak bölgesel bir havaalanıdır. Yani bir arazi vereceğiz, araziye pist yapılacak, taksi yolu yapılacak, park alanları, terminali vesaire bütün müstemilatıyla birlikte yapılacak bir havaalanıdır ve ilk denemedir. Türkiye'de yap-işlet-devret modeli çok başarılı şekilde uygulanmış ancak terminal ile sınırlı olarak yapılmıştı. Bu, sıfırdan anahtar teslim bir projedir. Dolayısıyla, Sayın Hatibin dediği gibi bu havaalanı yapılacak mı, yapılmayacak mı tartışması artık çok geride kalmıştır.

İlk ihalede teklif gelmemesinin sebebi: Dokuz dosya alınmasına rağmen gelmemiş, bazı öneriler dikkate alınarak ihale yenilenmiş, bu kez de beş firma, teklifi yetiştiremeyeceklerini ifade ederek süre istemişlerdir. Dolayısıyla, 28 Haziran olan süre bir ay uzatılmış, 28 Temmuzda da nihai teklifler alınacaktır. Yapılan düzeltmelerle daha rekabetçi, daha fizibl hâle getirildiğini düşünüyoruz ve bu ihalede teklifi alıp inşallah, havaalanının yapımını başlatacağız bu sene içerisinde.

Bu açıklamayı yapmakta yarar gördüm.

Teşekkür ederim.

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 124

Tarih : 25.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz Karayolları Teşkilat Kanunu'nun 39'uncu maddesi ve yeni bir madde ihdas edilmesiyle ilgili söz almış bulunuyorum. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Efendim, bu yeni ihdas edilen maddenin gayesi, Kamu Finansmanı ve Borç Yönetimi Hakkındaki Kanun'un 4'üncü maddesinin (a) bendine bir hüküm ilavesiyle ilgilidir. Burada ilave edilen hüküm şudur: "3996 sayılı Kanun hükümlerine göre yap-işlet-devret modeli ile genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri tarafından gerçekleştirilen yatırım ve hizmetlere ilişkin sözleşmelerin süresinden önce feshedilerek tesisin ilgili idareler tarafından devralınması hâlinde sözleşmelerinde öngörülmüş olmasıyla şartıyla, kaydıyla söz konusu yatırım ve hizmetler için sağlanan dış finansmanı üstlenecek kuruluşu ve üstlenim koşullarını belirlemeye Hazine Müsteşarlığının görüşü ve Bakanın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu yetkilidir."

Yani getirilen hüküm, genel bütçeli idarelerin üstlendikleri sözleşmelerin işin belirli bir yerinde feshedilmesi hâlinde Hazinenin görüşü, Bakanlar Kurulu kararıyla bu kredi borçlarını devralması ve buna karşı sorumlu olmasıdır. Dolayısıyla bu konu da aslında Hazine Müsteşarlığının, bağlı Bakanlığın ve Bakanlar Kurulunun kararıyla yapılabilecek bir işlemdir. Bu, esasen başka kurumlar için mevcut olup genel bütçe içerisinde, merkezî bütçe içerisinde yer alan ve bu şekildeki projelere giren kuruluşlar bakımından mevcut olmayan bir düzenlemedir. Bu maddeyle birlikte bu yasal boşluk giderilmiş oluyor. Esasen, Hazinenin bir anlamda yasal yetkiye sahip olması anlamına geliyor, yoksa, Ulaştırma Bakanlığının Hazinenin yerine geçip onun yerine borçlanma yapması anlamına gelmiyor.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Hazinenin yetkisi zaten vardı Sayın Bakanım, niye koydunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu gibi kuruluşlar için yok.

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) - Bu nereden ihtiyaç oldu Sayın Bakanım? Ne tür ihtiyaç, nereden kaynaklandı? Sorulan soru o Sayın Bakanım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Hangi kurumun ihtiyacı var?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, bu madde hazırlanırken Hazineyle birlikte çalışılmış bir hükümdür. Hazinenin yetkisi var ama merkezî bütçeli kuruluşlar bakımından bir yasal boşluk olduğu için bu hükmün yer alması kararlaştırılmıştır.

BEYTULLAH ASİL (Eskişehir) - Komisyondayken niye gelmedi efendim?

ABDÜLKADİR AKCAN (Afyonkarahisar) - Sayın Başbakanın imzasıyla tasarı buraya gelirken niye getirmediğiniz?

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, soru-cevap bölümü de vardır bunda, o zaman sorularınızı sorunuz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Belki gerek olmaz Sayın Başkan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şöyle: Yani, sizde biliyorsunuz ki sayın milletvekilleri, yasalar hazırlanırken tasarı şeklinde Bakanlar Kurulundan geldiğinde, komisyonlarda, alt komisyonlarda, üst komisyonlarda enine boyuna inceleniyor ve iyileştiriliyor, rafine hâle getiriliyor. Bazen bu da kâfi gelmiyor, Genel Kurulda da verilen önergelerle, bu şekilde, olabildiğince daha mükemmel hâle gelmesi için çalışılıyor. Yani, Genel Kurulda görüşülen yasa tekliflerinde madde ihdası bizim icat ettiğimiz bir şey değildir ve bu, uygulanan doğrudan görüşme, uygulanan bir yöntemdir. Bu da o uygulamalardan bir tanesidir.

Tabii, ben, bütün parti gruplarına teşekkür ediyorum. Yani, bu önemli bir yasadır. Bu yasa, esas itibarıyla Karayollarımızın değişen şartlara göre yeniden yapılanmasını öngören bir yasadır ama dolaylı olarak yine Karayollarımızın daha etkin çalışması, kamu kaynağının kâfi gelmediği durumlarda alternatif finans yollarının da kullanılmak suretiyle daha kısa sürede büyük projelerin gerçekleşmesine imkân sağlayacak bir düzenlemedir. O bakımdan ben bu yasada getirdiğimiz bu hususlar için verdiğiniz destekten dolayı bütün parti gruplarına teşekkür ediyorum. Verdiğiniz destek sizlere hizmet olarak dönecektir diyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 124

Tarih : 25.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri arkadaşlarım; sayın milletvekillerimizin sorularını cevaplandırmak istiyorum.

Sayın Genç'in Tunceli'nin yollarıyla ilgili gündeme getirdiği soruyu cevaplandırmaktan başlıyorum. 2002 yılı sonu itibariyle Tunceli'de sadece 2 kilometre bölünmüş yol yapılmış iken, bu dönemde, 2003-2009 arası 15 kilometre bitirilmiş ve diğer yollarda da çalışmalar devam etmektedir.

Elazığ-Bingöl ayrımı Tunceli devlet yolu 26 kilometre. Bu yolda 2003-2008 yılları arasında altyapı çalışmaları yapılmış, 2009'da 7 kilometresi asfalt seviyesinde bitirilmiştir. 2010 yılında da sanat yapıları ihalesi yapılmış. 2010'da 19 kilometre daha bitirilmesi hedeflenmektedir.

Tunceli-Pülümür yolu: Bu yol 89 kilometre uzunluğundadır. Pülümür'e kadar 22 kilometresinin ihalesi 97 yılında yapılmış, bu yolun 19 kilometrelik kısmı bu dönemde tamamlanmıştır. Yani, 22 kilometrenin ihalesinden 2002'ye kadar yapılan miktarı sadece 3 kilometredir. 2010'da da yolun yapımına hız verilecektir. Arazi şartlarının çok çetin olduğunu Sayın...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Bakanım, bir tek araç orada çalışıyor. Sizden rica ediyorum, bu tozdan bizi kurtarın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, oraya hız vereceğiz ama arazi şartlarının ve çalışma şartlarının zor olduğunu biliyorsunuz. Geçen sene orada güvenlik sorunları yaşadık ve şantiye, biliyorsunuz, baskına uğradı, sıkıntı yaşandı. Bu sene tedbirleri arttırarak çalışmaları hızlandıracacağız.

Diğer yol projeleriyle ilgili detaylar var. Bunları yazılı olarak...

KAMER GENÇ (Tunceli) - Davet edelim de bir orada gezdirelim sizi Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim?

KAMER GENÇ (Tunceli) - Tunceli'ye davet edip size ilçe yollarını gezdirelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Geleceğim, geleceğim, beraber gezeriz.

ZEKİ ERGEZEN (Bitlis) - Beraber gidin...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Beraber gezeceğiz ama ha!

KAMER GENÇ (Tunceli) - Beraber gezeriz...

Zeki Bey orada konuşuyor; sen de yapmadın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Nalcı, uyarılarınız için teşekkür ederiz. Zaten programımızda bu çalışmalar. Onları takip edeceğiz.

Sayın Engin Altay'ın bahsettiği konu biraz yargıyla ilgili. Bunun da takipçisi olacağız.

Arz ederim.

Konu : Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 124

Tarih : 25.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı Genel Kurulda kabul edilerek yasalaşmıştır. Ben, tasarının hazırlanmasından itibaren, Ulaştırma Bakanlığı çalışma arkadaşlarıma, Karayollarındaki arkadaşlarımıza, Alt Komisyonunda tasarının rafine edilmesinde, tasarının daha da geliştirilmesinde katkı sağlayan tüm Komisyon üyelerine, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyelerine ve Genel Kurulda bulunan tüm milletvekilleri ve gruplara bu önemli tasarının yasalaşması için verdikleri destekten dolayı öncelikle teşekkür ediyorum.

Hepimizin bildiği gibi, altyapı, kara yolları, demir yolları, deniz yolları, hava yolları, ülkelerin kalkınması, refahı ve küresel rekabette yarışması için çok büyük önem arz etmektedir. 1950 yılından beri yürürlükte olan Karayolları Teşkilat Kanunu bu değişikliklerle güncelleştirilmiş ve bundan sonra yapılacak yol çalışmalarında sadece kamu kaynağı kullanmakla yol yapımı değil, bunun yanı sıra alternatif finans modellerini de kullanabilecek şekilde imkânlar getirilmiştir.

Özellikle, tasarıyla birlikte, kara yollarının yapımı, bakımı, onarımı konusunda daha etkin, hızlı, verimli hizmet sunulabilmesine imkân sağlayan düzenlemeler mevcuttur. Teşkilat yapısında yapılan değişikliklerle, akıllı ulaşım sistemlerine imkân veren, bilgi teknolojilerini daha fazla kullanacak yeni bir yapılanmaya fırsat sağlanmaktadır.

Bilhassa yol yapımında, kamulaştırmada karşılaşılan sorunların sulhen çözümü konusunda da bu yeni yasayla bazı iyileştirmeler söz konusudur.

Ayrıca, kara yollarının geçtiği güzergâhlarda imar planlarına bu güzergâhların işlenmesi konusunda yerel idarelerle bir iş birliği imkânı getirilmiştir ve böylece süreçlerin kısaltılması imkânı sağlanmıştır.

Trampa yetkisi alınmıştır. Böylelikle kamulaştırma için kaynak ihtiyacı asgari düzeye indirilmeye çalışılmıştır.

Burada bu vesileyle Kuzey Marmara ve Boğaz Köprüsü ile raylı sistemler hakkında Genel Kurulu, değerli milletvekillerimizi kısaca bilgilendirmek istiyorum çünkü birçok konuşmada bu konuya özellikle temas edildi. Burada bazı yanlış anlaşılmalrı, bazı eksik bilgileri gidermek bakımından bu bilgilendirmenin yararlı olduğunu düşünüyorum. Kuzey Marmara ve 3'üncü Boğaz köprüsü esasen 1992 yılında dönemin hükümetleri tarafından teklif edilmiş ve DPT yatırım programına girmiş bir projedir ancak projeyle ilgili, 90'lı yıllarda çok fazla ilerleme sağlanamamış, yapılan fizibilite etütleri de zaman geçtiği için güncelliğini kaybetmiştir. Biz, bu Kuzey Marmara Otoyolu ve 3'üncü Boğaz köprüsüyle ilgili toplam altı güzergâhta çalışma yaptık. Bir buçuk yıl süren bu çalışma sonucu güzergâh belirlenmesinde bir sonuca ulaşılmış ve bu güzergâh belirlenirken üzerinde durduğumuz hususiyetler de kısaca řu şekildedir: Mevcut yerleşim alanları üzerinden geçmemesi ve yerleşim alanlarına olumsuz etki sağlamaması ve bilhassa köprü ayaklarından Anadolu yakasına ve Avrupa yakasına ortalama 25 kilometre mesafe içinde giriş çıkışlar verilmemesi, dolayısıyla da bu bölgelerde yerleşimin yani yeşil alanların tahrip edilmesinin önüne geçilmesi.

Bir başka üzerinde durduğumuz husus, bu da çokça tekrarlanıyor: Bu bir transit yoldur ve buradaki trafik hacmi de oldukça azdır.

Değerli arkadaşlar, yollar bugünün ihtiyacına göre yapılmaz, gelecek yirmi yılın, otuz yılın, elli yılın ihtiyacı düşünölmek mecburiyetindedir. Kaldı ki bu oranlar da doğru değildir. Bugün, 50 bin aracın, ağır vasıtanın bu köprüden geçmesi günlük öngörölmüştür. Bildiğiniz gibi, bir diğer...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen, sözlerinizi tamamlayınız.

Buyurunuz efendim.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Daha önceki yapılan köprülerde öngörölen kapasite bugün 2 katına, 2,5 katına çıkmıştır, burada da aynı şey yaşanacaktır. Bilhassa bu güzergâhta kömür ocakları ve makilik alanlar tercih edilmiş, bu bakımdan da çevrenin korunmasına özen gösterilmiştir.

Sayın Şandır'ın raylı sistemle ilgili... Tabii ki bilgimiz var. Bu, bir zorunluluktan doğmuştur. Belediyelerimiz, kaynak sıkıntısıyla birlikte başladıkları büyük altyapı projelerinde -burada muhalefet iktidar ayrımı yok-sıkıntı yaşamaktadırlar. Bunların, bu projeleri tamamlayıp o şehirde yaşayan

insanların beklentilerini karşılama imkânları yoktur. Projeler gecikmekte, ihtiyaçlar bir başka bahara ertelenmektedir. Hâlbuki, bütçe imkânları, değişik imkânlarla merkezi Hükûmetin, Bakanlığın bu projeleri belirli bir takvime göre yapması mümkündür. Bir ihtiyaçtan doğmuştur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bitiriyorum sözlerimi Sayın Başkanım.

Hiçbir belediyeye mahsus, kişiye özel bir düzenleme olarak dikkate alınmamıştır, bu hususu ifade ediyorum.

Ayrıca, tüm görüşmeler süresince Başkanlık Divanına, Sayın Meclis Başkan Vekiline, kâtip üyelerine, emeği geçen bütün arkadaşlarımıza bir kez daha teşekkür ediyorum.

Bu yasanın, ülkemize, milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ, CHP ve MHP sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM

BÖLÜM VI

**BÜTÇE KANUNU TASARISI
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : 2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 36

Tarih : 11.12.2007

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 2008 yılı Ulaştırma Bakanlığının bütçesi vesilesiyle söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi ve bizi dinleyen vatandaşlarımı saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığı, benden önceki konuşmacıların da ifade ettiği gibi, demir yolu taşımacılığından deniz yolu taşımacılığına, hava yollarından kara yollarına, posta hizmetlerinden telefon hizmetlerine, uydu işletmeciliğine günlük yaşamımızı düzenleyen, günümüzün yirmi dört saatinde sürekli iç içe olduğumuz önemli bir hizmet sektöründen sorumludur. Bu sektörün, gayet tabii ki, hizmet sektörü olması dolayısıyla, verilecek hizmetlerin hem kalitesinin artırılması hem de vatandaşımızın memnuniyetinin sağlanması bizim en önemli önceliğimizdir. Buna yönelik olarak, sektörün bir bütünlük içerisinde gelişmesi, insanımızın yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve ülkemizin ticareti ile ekonomisinin geliştirilmesine yönelik rekabet gücünün artırılması ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin en önemli yanını oluşturmaktadır.

Bu amaca yönelik olarak, gayet tabii ki, her sektörde hayati önemi haiz projeleri öncelikli olarak ele almayı hedef ediniyoruz ve buna göre de son beş yılda yaptığımız çalışmalar milletimizin gözü önündedir.

Ben bu vesileyle, projelere kısa kısa, ana başlıklarıyla değineceğim ve 2008 yılında da yapmayı planladığımız çalışmalardan bir nebze olarak bahsedeceğim.

Yaptığımız çalışmaların burada ayrılan sınırlı süre içerisinde anlatılması pek mümkün gözüküyor. Ama, bugün sizlerin ofislerine dağıtılan bu iki kitapta, yaptığımız çalışmaların tamamı kapsamlı bir şekilde yer almaktadır. Eğer zaman bulabilerseniz, bu projelere, yapılan hizmetlere bakarsanız, ulaştırma ve haberleşme alanında son beş yılda nasıl bir yol alındığını, cumhuriyet tarihinin elli yıllık gecikmiş hizmetlerinin nasıl beş yıla sığdırıldığını göreceksiniz ve bunlardan bilgi sahibi olacaksınız.

Değerli arkadaşlar, demir yolları cumhuriyetimizin kuruluşuyla birlikte, Büyük Atatürk'ün “Demir yolları ümran ve refah vaat eder.” görüşüyle bir seferberlik içerisinde geliştirilmiş, 1946 yılından itibaren dünyada gelişen otomotiv sektörüyle beraber demir yolları, maalesef, bir duraklama, hatta gerileme dönemine gelmiştir. Ta ki, 2003 yılında demir yollarını, Hükümetimiz, yeniden devlet politikası olarak, öncelikli sektör olarak ele almış ve buna yönelik olarak yıllarca Türkiye'nin gündeminde olan projeleri, adım atılamayan projeleri teker teker hayata geçirmeye başlamıştır. Taa, tasarlaması Sultan Abdülhamid dönemine kadar uzanan Marmaray Projesi -1904 tarihi-dönemimizde, 2004 yılında fiilen inşaatına başlanmıştır. Bu Proje'nin, önceki hükümetler döneminde de gerçekleştirilmesine yönelik bazı çabalar olmasına rağmen, inşaatının başlaması, Proje'nin başlaması fiilen Hükümetimiz döneminde gerçekleşmiş ve yapımı hâlen devam etmektedir.

OKTAY VURAL (İzmir) - Projesini biz yaptık, kredisini biz bulduk.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burada, tabii bazı arkadaşlar, “bazı projeleri biz yaptık” diyorlar. Gayet doğaldır. Bunu, yapılan işe sahip çıkma noktasında bir gayret içerisinde olmayı asla ve asla yadırgamıyoruz. Bu da, projelerin yapıldığının bir ikrarıdır, bir teyididir. Önemli olan düşünmek değildir, düşünceyi hayata geçirmektir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Çok şeyi hayal edebilirsiniz, çok şey düşünebilirsiniz, ama önemli olan düşünce bazında kalmamasıdır, hayata geçmesidir.

OKTAY VURAL (İzmir) - Vallahi, bizim düşüncelerimize bile erişemezsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben bir üniversite öğrencisiyken, 73 seçimlerinde -kulaklarımda çınlıyor- Ankara-İstanbul arası sürat demir yolu olacak, seyahat süresi iki buçuk saate inecek... O günün anlı şanlı siyasetçileri, aradan otuz üç yıl geçmesine rağmen hiçbir çivi çakmamış, bırakın çivi çakmayı, demir yollarını kaderine terk etmişlerdir. Ama bugün, Ankara-Eskişehir arası -gidiş-geliş çift hat 250 kilometre-250 kilometre/saat hızla seyahat edilecek hızlı demir yolu hattı bitirilmiştir, deneme çalışmaları devam etmektedir. Hızlı tren setleri de Ankara'ya gelmiştir, çalışmalar başlamıştır. Önemli olan düşünmek değil, düşünmeyi bir an önce hayata geçirmektir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Değerli arkadaşlar, demir yollarında yaptığımız Marmaray, Ankara-İstanbul'la sınırlı değil, Ankara-Eskişehir tarafını da başladık. Kars-Tiflis Projesi 1992'den 2004 yılına kadar konuşulmuş. Gitmişler gelmişler, orada toplanmışlar burada toplanmışlar, ama hiçbir şey olmamış. 2004'te bu

Proje'yi de ele aldık ve bu sene bu Proje'nin ihalesini de gerçekleştirdik. Bu Proje, Orta Asya'nın, Türkiye'nin, Avrupa'dan Uzak Doğu'ya bağlantısını sağlayacak en önemli, asırlar boyu hizmet eden İpek Yolu Projesi'nin devamı niteliğinde çok önemli ve stratejik bir ulaşım koridorudur. Kars-Tiflis-Bakü hattıyla, Azerbaycan'a, Kazakistan'a, Çin'e, Türkiye üzerinden Avrupa'nın en kuzeybatısına kadar uzanacak hatta, Türkiye, çok önemli, stratejik bir avantajı sağlamış olmaktadır.

Değerli arkadaşlar, tabii, zaman az; demir yollarında söylenecek çok şey var. Bunları belki soru-cevaplarda daha kapsamlı anlatma şansına sahip olacağız. Şu kadarını söyleyeyim: Türkiye, bu dönemde, demir yollarında 6 milyar YTL yatırım yaparak son kırk yılın yatırımının 2 katından fazla yatırımı demir yolu sektörüne ayırmıştır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Başlayan projeler: Ankara-Konya Demir Yolu Hızlı Tren Projesi devam ediyor. Üst yapısının yapımına başlandı. Şimdi, Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas hattını ihale ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Oradan aşağı mı inecek, yukarı mı gidecek efendim?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) -Efendim, tabii, deniz yollarıyla ilgili de burada bazı şeyler söylendi. Denizcilikte Türkiye altın çağını yaşıyor. Türkiye, gemi inşa sektöründe 23'üncü sırada iken bugün 5'inci sıraya yükselmiştir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Geleneksel gemi inşa ülkeleri arasında Türkiye yerini almıştır. Yat imalatında Türkiye dünya üçüncüsü olmuştur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Türkiye ve Türk bayraklı gemiler Türk kara sularından çıkınca tutuklanıyordu, gemilerimizi kara listeden beyaz listeye geçirdik, Türkiye'nin denizcilik itibarını en üst düzeye çıkardık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Yapılanlar bununla sınırlı değil, bütün sahillerimizde denizcilikte kullanılan yakıtı da üçte 1 fiyatına düşürdük, ondan sonra deniz taşımacılığımızda yüzde 200 artış oldu, taşıma fiyatlarında da ucuzlama oldu. Böylece, balıkçılarımız bir aydır İstanbul'da bedava balık dağıtıyor vatandaşa. İşte bu, denizciliğe yapılan teşviklerin, hizmetlerin bir sonucudur. Bugün, Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara'daki bütün deniz trafiğini takip edecek otomatik kontrol sistemi kurulmuş ve büyük bir başarıyla ifa etmektedir.

Değerli arkadaşlar, tabii, hava yolları için de burada bazı şeyler söylendi, ben ibretle ve esfle dinledim, dehşete düştüm. Türk sivil havacılığının son beş yılda yaşadığı gelişmeleri, ne söylerseniz söyleyin, kimsenin gözünden

kaçıramazsınız. 8,5 milyon insanımız uçakla seyahat ederken bugün 32 milyon insanımız seyahat ediyor. Bu bir gerçektir.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Problem burada Sayın Bakan, yani gelişmeyi yolcu sayısıyla ölçüyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bildiğiniz gibi, 2005 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü yeniden yapılandırdık, müstakil bütçeli kuruluş hâline getirdik ve buraya atanacak genel müdür, genel müdür yardımcıları, daire başkanlarının hepsinin yasada tanımı var.

Öyle, söylendiği gibi, Türk sivil havacılığında bir şey yapılmıyor görüşlerine asla katılmamız mümkün değil. Bakınız, SAFA denetimi, SANA denetimi: Yıl 2002, sıfır, hiç yok; yıl 2007 Aralık, SAFA denetimi 375, SANA denetimi 185. Bu diyagram her şeyi söylüyor, başka bir şey söylemeye gerek yok. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Kâğıt üzerinde, kâğıt.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Uluslararası kuruluşların...

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Kâğıt üzerinde Sayın Bakan. Kara kutusunu denetlediniz mi düşen uçağın?

OKTAY VURAL (İzmir) - Şirketi kontrol ettirdiniz mi, var mı SANA kontrolü?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bir uzman olarak,” düşen uçağı denetlediniz mi?” sorusu size yakışmıyor.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Hayır, SANA denetlemesi ne zaman yapıldı düşen uçağın?

OKTAY VURAL (İzmir) - Ne zaman yapılmış SANA denetlemesi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Uçak kazaları dünyanın her tarafında olur.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - SANA denetlemesi ne zaman yapılmış bu uçağın?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepsinin detayı var, ben bunun detaylarını size, tarihiyle, yapılan denetlemelerle, her şeyiyle size sunarım.

OKTAY VURAL (İzmir) - Otel odasında mı yapıldı?

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Denetleme yapamazsınız, personel yeterli değil.

BEKİR BOZDAĞ (Yozgat) - Sayın Başkan, müdahale ediniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, personel yetersizliği... Güzel söylediniz, personel yetersizliğine bakalım. O da burada, bu da kâğıt üzerinde, gidip sayabilirsiniz Bakanlıktan, var mı, yok mu. 103 personel varken 136 personele çıkmışız.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Bir tane kaptan pilot var mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yeterli mi? Yeterli mi, yetersiz mi? Peki, bu 103 personelin oluşumu nasıl? 2003'te 103 personel varken 26 mühendis, 136 personel varken 52 mühendis olmuş. Yani, mühendis sayısı yüzde 100 artmış. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Pilotları denetleyecek bir tane kaptan pilot var mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, başkalarının yaptığı gibi, teknik öğretmen lisesi öğretmenini getirip Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı yapmadık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İşte, bunun için sivil havacılığa gereken önemi veriyoruz ve Türk sivil havacılığı bunun için gelişmeye devam ediyor.

OKTAY VURAL (İzmir) - Ağır cezada yargılananları getirdiniz genel müdür yaptınız değil mi.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Şirketlere faturasını ödetenleri genel müdür yaptınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bir isnat vardır Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü hakkında. Bunun için de, bildiğiniz gibi, gerekli incelemeyi başlattım.

Siz, burada konuşmanızda dediniz ki: Sivil havacılıkta akçeli işler var. Ben sizi davet ediyorum, bildiğiniz ne varsa lütfen açıklayın.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Hepsini vereceğim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Açıklamazsanız, sizi müfteri olarak ilan ediyorum. (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Benim söylememe gerek yok, gazetelerde var Sayın Bakan. Siz gazetelere cevap verin önce.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet... Değerli arkadaşlar, ben her şeye cevap veririm. Cevap veremeyeceğim hiçbir soru da yok. Yaptığım her işin her detayına, her zerresine kadar, her yerde, her zaman cevap veririm ve sorumluluğunu da yüzde yüz üstlenirim. Bundan da asla kimsenin şüphesi olmasın. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

OKTAY VURAL (İzmir) - Oger'lerde verirsin, Oger'lerde...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Oger'i de söyleyeyim size. Oger'i mi söyleyeyim? Belki Sayın Milletvekilimiz daha iyi söyler, orada danışmandı milletvekili olmadan. Ne var ne yok, o size anlatsın. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

OKTAY VURAL (İzmir) - Oger'de verirsin öyleyse.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, Cumhuriyet Halk Partisinden bir milletvekili arkadaşımız yolların kalitesizliğinden bahsediyor. Ben de diyorum ki, sizin de taksiratınız var. 156 kilometre yolun bakımını da siz yapmışsınız 2006'da. Eğer yollarda bir yanlış iş varsa, bakımında bir yanlış varsa, bunda sizin de payınız var diye düşünüyorum.

ŞİNASİ ÖKTEM (İstanbul) - Kim yaptı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama ben yanlış olduğunu düşünmüyorum. Gayet tabii ki müteahhit olacak, iş yapacak, toptancı bir yaklaşımla her şeyi kötülemek siyasetin ilkesi olmaması lazım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Denetlemek sizin göreviniz değil mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Denetlemek bizim görevimiz. Yapılan yolları denetliyoruz, yollarımızda da hiçbir sorun...

OSMAN ERTUĞRUL (Aksaray) - Dört defa söktünüz, yenilediniz, dört defa... Aksaray-Nevşehir, Aksaray-Şereflikoçhisar...

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Cumhuriyet Halk Partisinin ne alakası var bununla?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, arkadaşlar, şimdi gelelim...

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Cevap veremeyince polemik yapıyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yok, her şeyin cevabı var, burada bakın. Zaman verilsin bana, bana zaman verilsin her şeyin ince ayrıntılarına kadar cevabını vereyim.

Ben, cevap..

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Sanal onlar, sanal...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sanal mı? Sanal olup olmadığını söylerim.

Peki, arkadaşlar, şimdi geliyoruz, tabii ki...

ERGÜN AYDOĞAN (Balıkesir) - Cumhuriyet Halk Partisiyle ne ilgisi var?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...kara yollarımızdan, Karadeniz sahil yolundan bahsedildi. Karadeniz sahil yolu 87 yılında başlamış ve Hükümetimiz dönemine kadar sadece 2,2 milyar dolar harcanarak, on beş yılda, üçte 1'inden az kısmı yapılmış. 2003-2005 yılları arasında 3,2 milyar dolar harcanarak tamamı bitirilmiş ve trafiğe açılmıştır.

Yol hakkında her şey söyleyebilirsiniz, doğrudur egridir, ama bizim geçmiş dönemde yapılan işleri kenara atıp “Bu, bizim başladığımız proje değil.” diye bir anlayışımız olamaz. Başlanan projeler elbette ki devam edecektir, çünkü kamu kaynağı harcıyorsunuz. Kamu kaynağı harcadığımız işlerde her şeyin hesabını inceden inceye yapmamız lazım.

Sorularla ilgili tabii birçok konu var, ama kısa kısa cevap vermek istiyorum. Burada, haberleşmenin çok pahalı olduğundan söz edildi. Haberleşmede, Telekom'la ilgili konulara değinildi. Şunu kısaca ifade etmek istiyorum: 2002 yılında bu ülkede cep telefonu abonesi 23 milyondur, şu anda 62 milyon, 3 kata yakın artış var. Sabit telefonda, abone sayısında fazla bir değişiklik yok, biraz azalma var, 400 bin azalma var. İşletmeci sayısı 97 iken 245'e çıkmış. Geniş bant, ADSL yokken, 4,3 milyona çıkmış.

Türk Telekom'un yatırımı, tamamen kamudayken 190 milyon dolar 2002'de, bu sene ekim sonu itibarıyla 410 milyon dolar olmuş. Telekom'un, Telekom sektörünün toplam cirosu 5,7 milyar dolarken, 15 milyar dolara yükselmiş. Yurt dışı -buraya dikkat edin lütfen- aramaları 77 kuruşken, 10,6 kuruşa inmiş. Hani Telekom satıldı, pahalalandı? (AK PARTİ sıralarından alkışlar) 7,5 kat ucuzlamış.

GÜLTAN KIŞANAK (Diyarbakır) - Şehir içi kaç para?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şehirler arası arama 29 kuruşken, 9,3 kuruşa inmiş ve cep telefonlarının kendi şebekesindeki

azalış 49 kuruştan 31 kuruşa inmiş, Türkiye, Avrupa içerisinde en ucuz beşinci ülke konumuna gelmiş.

Türk Telekom grevi oldu. Arkadaşlar grev olmadan bana geldiler “Sayın Bakan, sizden bir ricamız var, bu grevi ertelemeyin.” Ben de, “pekâlâ ertelemeyeceğim, sizin emekten gelen gücünüzü kullanmanıza engel olmayacağım” dedim. Sözümde durdum, ama kırk beşinci gün “Aman Sayın Bakan, bu grevi bitirin.” İşte, bu, haberleşmede serbestleşmenin başarisidir.

GÜLTAN KIŞANAK (Diyarbakır) - Tekelleştirdiniz, ne serbestleşmesi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Telekom grevi olmasına rağmen haberleşme eksiksiz bir şekilde yürümüştür ve bu ucuzlama, bu rekabetin sonucu gerçekleşmiştir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, lütfen, sözlerinizi tamamlayınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Başkan.

Tabii, Telekom’un gelirlerinin satıldığı... Telekom’un satıldığı filan yok. Konunun doğrusu nedir? Telekom’un isim hakkı yirmi yıllığına kiraya verilmiştir. Her şeyi Telekom’a aittir, yirmi yıl için de 7,5 milyar dolar para alınmıştır. 2005 yılı sonunda verildi, 2006 yılı kârı -2007 daha çıkmadı- 2,3 milyar dolardır. Bunun yüzde 45’i, 1 milyar doları kamunundur, ortağa giden miktar 1,2 milyar dolardır. Ona göre hesabını yapın. Kaç yıllık oluyor, kaç yıllık olmuyor, siz daha iyi bilirsiniz.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Zarar ediyor o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Abone kaybetmeye devam ediyor sabit telefon. Hanginiz sabit telefonu kaç sefer kullanıyorsunuz, onu söyleyin.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Çok üzüldüm!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Beni ilgilendirmez, zarar eder, kâr eder; biz vatandaşın kâr etmesine bakarız, bunun için çalışıyoruz.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 36

Tarih : 11.12.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, bir buçuk dakika süre kaldı, ama kısa kısa...

PTT'nin özelleştirilip özelleştirilmeyeceği soruldu. PTT 2008'de özelleştirme kapsamında değil. Ancak, posta sektörünün serbestleştirilmesine yönelik yeniden yasal düzenleme, ilgili yeni PTT yasası Parlamentonun gündemine gelecek.

PTT, son yıllarda yaptığı çalışmalarla, zarar ederken, 230 trilyon kâr eden kuruluş hâline gelmiştir.

Diğer bir soru Malatya Havaalanı pisti: Tabii ki, amacımız havaalanını kapatmadan pistin tamir ve bakımını yapmaktır. Bunun için de önce paralel taksi yolu yapacağız, ondan sonra havaalanı pistini bakıma alacağız.

Adıyaman Havaalanı'na teknik olarak ILS koyma imkânımız yoktur.

Devlet Demiryolları birçok vilayetimizde lojistik köyler kuruyor. Bunun bir tanesini Samsun'da, Kayseri'de, Eskişehir'de, İzmit'te, İstanbul'da, Balıkesir'de, Erzurum'da, Mersin'de, Uşak'ta, Konya'da, Denizli'de hâlen bu lojistik projeleri devam ediyor ve Demir Yolları arsa ve arazilerinin şehrin belediyeleriyle birlikte, kentsel dönüşümle şehre kazandırılması yönünde de müşterek çalışmalara devam edilmektedir.

Bir başka soru: Gaziantep-Şanlıurfa yolu, 2007 yılında, Nizip-Birecik arası hariç, trafiğe açıldı. Nizip-Birecik arasını da 2008 yılında bitirip, trafiğe açmayı amaçlıyoruz.

Araç muayene istasyonu ile ilgili: Özel sektöre devri konusunda yargı süreci tamamlanmış ve idarenin lehine karar verilmiş, ondan sonra da devir işlemleri devam etmektedir. Bu işletmeci hangi alt işletmecilerle çalışacağına

kendi karar verecektir. İdare olarak bizim bu konuda bir dahlimiz söz konusu değildir.

Mersin yöresine havaalanı için geçmişte bir yer belirlenmiş, ancak zemin çok bozuk olduğu, karstik boşlukların çok fazla olması nedeniyle uygun görülmediğinden yeni yer tespit çalışmalarımız devam etmektedir.

Bundan sonraki sorulara da, izninizle Sayın Başkanım, yazılı olarak cevap vermek istiyorum.

Arz ederim.

Konu : 2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 34

Tarih : 22.12.2008

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, yüce Meclisimizin saygıdeğer üyeleri, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığının 2009 bütçe görüşmeleri münasebetiyle söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. Bizi izleyen vatandaşlarımıza da en kalbî duygularımı sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, ulaşım ve iletişim, insan ve toplum hayatının olmazsa olmaz en önemli ihtiyaçlarından biridir. Aynı zamanda ülkemizin kalkınması, rekabet gücünün kazanılması, insanımızın yaşam kalitesinin artırılması, hayatının kolaylaştırılması da geliştirilmiş, yaygın, erişilebilir, ulaşılabilir bir altyapının gerçekleştirilmesine bağlıdır.

Bakanlığımız bir yandan ulaşım ile ilgili temel altyapı projelerini gerçekleştirirken, diğer yandan da ülkemizin iletişimini, altyapısını en iyi şekilde gerçekleştirmek, İnternet otoyollarıyla ülkemizin 780 bin kilometrekare topraklarını donatmak için altı yıl boyunca gece gündüz demeden çalışmaya devam etmektedir.

Şüphesiz, Genel Kurulumuzda bütçemizin görüşmeleri esnasında gerek iktidar partisi sözcüleri gerek muhalefet partisi sözcüleri bütçeyle ilgili görüşlerini dile getirdiler, önerilerini sundular, şikâyetlerini de ifade ettiler. Biz, bütçenin daha da ayrılan kaynaklarla en iyi şekilde kullanılması için katkı sağlayan, önerilerini burada ifade eden değerli milletvekillerimize şükranlarımızı sunuyoruz. Tenkitlerini de düzeyli bir şekilde dile getiren sözcülere de ayrıca teşekkür ediyoruz.

Tabii, Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Cumhuriyeti tarihinin kuruluşundan bugüne kadar ulaşım ve iletişim ile ilgili bütün yetkilerin tek bakanlıkta toplandığı bir dönemi yaşıyor. Dolayısıyla vatandaşımız günde yirmi dört saat, haftada yedi gün, yılda üç yüz altmış beş gün boyunca tüm yaşamında ulaşım ile, iletişim ile iç içe, devletle olan işlerinde, ticaretle olan işlerinde, seyahatlerinde, alışverişlerinde sürekli bizim hizmetlerimizi görmekte, bizim hizmetlerimizin

getirdiği yaşamı kolaylaştırıcı sonuçları fiilen yaşamaktadır. İşte ulaştırmadan (kara yolundan, deniz yolundan, demir yolundan, hava taşımacılığına) posta hizmetlerinden, iletişime (telli-telsiz iletişimden uydu iletişimine) varıncaya kadar geniş bir alanda hizmet vermeye çalışan bu Bakanlık, son altı yılda altmış yıla sığdırılamayan hizmetleri gerçekleştirmiştir. Bunun tabii ki bazı çevrelerce kıskançlık konusu yapılması gayet doğal karşılanabilir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hayır, kıskanmıyoruz da altmış yıllık hizmet yok ortada.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, değerli arkadaşlar, âyinesi iştir kişinin, lafa bakılmaz.

Şimdi, bizim yaptığımız işlerde illüzyon olmaz. Yaşarsınız, yol varsa gidersiniz, telefon çekiyorsa mutlu olursunuz, uçağa binerseniz onun konforunu yaşarsınız. Türkiye’de son altı yılda ne olmuş, hep beraber bakalım: Türkiye...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa’daki havaalanı ne olmuş?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bir görelim bakalım, neler olmuş bir görelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dinle, dinle, önce dinle bakalım.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Dinliyorum ben, dinliyorum.

BAŞKAN - Sayın Soysal...

BEKİR BOZDAĞ (Yozgat) - Sayın Bakan, siz anlatın.

BAŞKAN - Lütfen, arkadaşlar karşılıklı konuşmayalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Daha dün gelip bugün ortalıkta aslı astarı olmayan iddialar ortaya koyma, ona da geleceğim.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Geleceksin tabii. Aslı var mı, astarı var mı, hep beraber göreceğiz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tecrübeye ihtiyacın var.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Bu azarlamayı Başbakan’dan öğrendiniz herhâlde!

AHMET YENİ (Samsun) - Dinleyeceksin!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, Hükûmetimizin 2003 yılında ortaya koyduğu bir hedef var: 15 bin kilometre bölünmüş yol. 6.100 kilometreyle devraldık, 15.350 kilometreye

ulaştık, 15 binden daha fazla. 2011 hedefi ne? 22.500 kilometre bölünmüş yoldur.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Köy yolları dâhil mi buna?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, değerli arkadaşlar, Türkiye'nin yıllardır kangren olan yolları var, kazalarda binlerce insanımızı kaybettiğimiz önemli yolları var. Bu yolları hepimiz biliyorsunuz. Nedir bu yollar? Ankara-Samsun, Ankara-İzmir, Antalya-Mersin, Bursa-İzmir, Karadeniz Sahil Yolu, Afyon-Antalya, Şanlıurfa-Habur, Delice-Yozgat-Sivas-Refahiye-Erzincan-Erzurum-Doğubeyazıt, Bozüyük-Mekece-Adapazarı, Ankara-Çankırı, Afyon-Konya-Ereğli, Pozantı-Adana, Gaziantep-Urfa Otoyolu, İzmir Çevre Yolu ve Bolu Dağı Geçişi.

Dillere destan olmuş bu projelerin başlangıcı 90'lı yılların başıdır değerli arkadaşlar. 2002'ye geldiğimizde projelerde bir arpa boyu yol alınmıştır.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa çevre yolunun üçte 2'si bitmişti, üçte 1'ini bitiremediniz daha.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sadece 4.800...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Altı yılda üçte 1'i bitmedi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Arkadaşlar, siz her şeyi söyleyebilirsiniz ama rakamlar doğruyu söyler. Biz rakamlarla konuşuyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Hani yolda giderken anlaşıyordu?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şakşakçılığı bırakın!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, sadece bu saydığım yolların toplam kilometresi 4.805 kilometredir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şakşakçılığı bırakın!

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Kıskanmayalım! Kıskanmayalım!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şakşakçılığı bırakın! Bakanla ne işin var? Şakşakçılığı bırakın!

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Mezitler durdu, mezitlerde hiçbir şey yok. Ödenek yok, ödenek!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Oluşturulan şirketleri...

MUHARREM SELAMOĞLU (Niğde) - Sus da dinle be adam!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunların 3.574 kilometresi trafiğe açılmıştır. Bu sene içerisinde de 1.231 kilometre yol trafiğe açılacaktır. Son bir yıl içerisinde bu saydığım yollara harcanan para 2 katrilyon 526 milyon Türk lirasıdır. Bu, Karayolları bütçesinin tamamından 1 katrilyon fazladır. İşte, fark budur arkadaşlar! Laf yok, bizde laf yok, iş var. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu yollardan giden gelenler çalışmaların ne şekilde yürüdüğünü, Türkiye'nin 1.560 noktada şantiyeye döndüğünü çok rahatlıkla görecektir.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Mezitler niye durdu Sayın Bakan, mezitler?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Dönen dolapları da görüyor millet!

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Dolap yok!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2008 yılında Karayollarına ayrılan kaynak 1,7 katrilyondur ama 2008 sonu gerçekleşmesi 6,5 katrilyondur. İşte yatırım budur! İşte başarı budur! Laf yok, iş var. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Açtığınız tüneller çöktü, tüneller!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hepsi size bağlı. Şakşakçılık yapıyorlar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar... (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Terbiyesizlik yapma terbiyesizlik! Hep sustuk ya!

MUHAMMED SELAMOĞLU (Niğde) - Ağzından çıkana bak! Utanmaz herif!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bırakın bu işleri!

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Şakşakçı sensin!

AHMET YENİ (Samsun) - Terbiyesizlik yapma!

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Şakşakçı sensin! Ne ayıp bir şey ya!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Nesi ayıp? (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, arkadaşlar; lütfen Sayın Bakanı dinleyelim. Sayın Selamoğlu, Sayın Yeni...

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Ne ayıp bir şey ya!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şakşakçılık yapıyorsun.

AHMET YENİ (Samsun) - Terbiyesizlik yapma!

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Sensin şakşakçı.

BAŞKAN - Arkadaşlar, Sayın Bakanı dinleyelim lütfen.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sen “kıskançlık” diyeceksin, ben “şakşakçılık” diyorum, cevap veriyorum sana.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Ayıp ya!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Cevap veriyorum sana.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Çok ayıp ya!

BAŞKAN - Sayın Öz, lütfen...

MUHARREM SELAMOĞLU (Niğde) - Kıskançlık yapma. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Cevap veriyorum. Bunun nesini kıskanacağım! Bu şakşakçılıktır.

BAŞKAN - Sayın Yeni... Lütfen Sayın Bakanı dinleyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, şu haritaya bir göz atın. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Ölçü ve izan lazım. Şu, 2003 yılındaki Türkiye'nin bölünmüş yol haritasıdır. Görüyorsunuz, şehir çıkış... Şunları saymayın, bunlar otoyol.

AHMET GÖKHAN SARIÇAM (Kırklareli) - Sayın Bakanım, biraz daha çevirin, göremiyoruz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, sadece şehir çıkışlarında 1-2 kilometre bölünmüş yol var. Peki, 2008'de...

OSMAN ERTUĞRUL (Aksaray) - Sayın Bakan, Koçhisar Aksaray arasını 4 defa söktünüz yaptınız, hâlâ bir şeye benzemiyor.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Yanlış ARGE çalışmalarıyla yatırımlar yarım bırakılıp yeniden...

BAŞKAN - Sayın Milletvekilleri... Sayın Soysal... Sayın Ertuğrul...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte arkadaşlar bu da 2008 yol ağıdır, 2008 bölünmüş yol ağıdır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bu yollardan geçtiniz mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2008 bölünmüş yol ağıdır. Görüyorsunuz, Türkiye'nin tıkanan damarlarını açıyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Türkiye'yi tıkadınız, tıkadınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ulusal... Doğudan batıya, kuzeyden güneye otoyollarla, bölünmüş yollarla donatıyoruz. KÖYDES projesiyle Türkiye'yi Atatürk'ün işaret ettiği çağdaş uygarlık seviyesine çıkardık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Atatürk'ün demir yollarına ne oldu Sayın Bakan, Atatürk'ün demir yolları projesine ne oldu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demir yollarına da geleyim.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa Havaalanı çalışmıyor, Bursa havaalanı. 2,5 milyonluk şehrin havaalanı çalışmıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bak... Demir yollarını mı merak ediyorsun? Dinle, dinle.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Dinliyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demir yollarında bak neler yapmışız... Kara yollarını geçiyorum. Madem demir yollarını istiyorsun, hemen oraya geleyim.

YUSUF COŞKUN (Bingöl) - Rüya görüyorlar rüya.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Kara yollarını bitirdiniz mi Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kara yolları çok. Bana verilen süre yirmi dakika. Burada yirmi saat konuşurum, hepinizin söylediğini de teker teker çürütürüm.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Haydi çürüt, çürüt; çürüt de görelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben boş konuşmam. Konuştum mu Türkiye'nin gerçeklerini konuşurum, yaptığımız işleri konuşurum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sen bulaştığın işleri anlat.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kafa karıştırma, iftira atma, illüzyon yapma bizim kitabımızda yok.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Belgeler burada! Belgeler burada!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bizde iş var, sonuç var. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Belgeler burada!

BAŞKAN - Sayın Bakanım...

OKTAY VURAL (İzmir) - Kim boş konuşuyor Sayın Bakanım?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Ben de konuşsam yüz saat konuşurum. Belgeler burada!

BAŞKAN - Arkadaşlar, bir dakika, sakın...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Lütfen, Sayın Bakanı da uyarın.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) - Sayın Bakanı uyarın.

BAŞKAN - Sayın Ayhan, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, değerli arkadaşlar...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Ne demek? "Boş konuşuyorlar." diyor.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar... (MHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Lütfen... Arkadaşlar... Arkadaşlar...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - İllüzyonu yapan kendisi!

BAŞKAN - Sayın Bakanım, birkaç saniyenizi...

Saygıdeğer arkadaşlarım, bakınız, burada konuşan bütün milletvekilleri, Sayın Bakan da dinledi, diğerleri de dinledi. Lütfen dinleyin.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - İllüzyon yapmakla suçluyor, böyle bir şey olabilir mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye, cumhuriyet tarihinde...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Şakşak için arkadaşlarımız kızılıyordu.

BAŞKAN - Gereken ikazı yaparım ben.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye, cumhuriyet tarihinde, önce...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Onlar şakşak yapıyordu zaten. Biz boş konuşmadık, soru sorduk. Soru da mı sormayalım!

BAŞKAN - Her zaman yapıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 4.138 kilometre yol ağına sahipti demir yollarında.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - 11 bin kilometre... 11 bin kilometre... (AK PARTİ sıralarından “Dinle!” sesleri, gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dinle be kardeşim ya! Dinle be kardeşim ya!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Rakamı yanlış söylüyor, doğruyu konuşalım.

BAŞKAN - Arkadaşlar, lütfen dinleyelim.

Sayın Soysal... Sayın Soysal...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kardeşim, Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda demir yolu ağı 4.138 kilometre, Osmanlı devri zamanında 14 bin kilometre. Biz, Türkiye Cumhuriyeti’ni konuşuyoruz.

AKİF AKKUŞ (Mersin) - 1600 yılında nasıldı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 1853 yılıdır, Türkiye Cumhuriyeti’nin Osmanlı döneminde demir yoluyla tanışma tarihi yüz elli iki yıl öncedir. Şimdi, cumhuriyet tarihinde, 1923-1950 yılları arasında fevkalade önemli bir demir yolu yatırımı yapılmıştır. Neden? Büyük Atatürk’ün demir yollarının önemini görmesi ve 1920 yılında söylediği “Memleketin bütün merkezleri yek diğerine az zamanda şimendiferle bağlanacaktır.”

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa’ya ne zaman tren gelecek?

EYÜP FATSA (Ordu) - Sus Allah aşkına!

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Sana mı soracağız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu çerçevede seferberlik başlamış ve çalışmalar sonunda, 1951’e kadar 3.578 kilometre ilave yol yapılmıştır. 1951’den sonra, Türkiye’de demir yolu unutulmuş. Ne zamana kadar? 2003’e kadar.

BEKİR BOZDAĞ (Yozgat) - Kaç kilometre Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yapılan yol miktarını söyleyeyim: 1951’den 2002’ye kadar yapılan yol miktarı, elli bir yılda 541 kilometredir arkadaşlar.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Kaç?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 541 kilometre, 541. Yılda ortalama 11 kilometre yol yapılmış. Atatürk döneminde yapılan ortalama yol miktarı 128 kilometredir. 2003'ten günümüze devam eden projelerin toplamı 537 kilometredir. Yılda...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Proje mi, yapılan mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Devam eden işleri kastediyorum, inşaatı devam eden işleri kastediyorum, projeleri değil.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bitirin de ondan sonra söyleyin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İnşaatına başlanan 537 kilometredir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Siz aldığınız zaman 11 bin kilometreydi. Şu ana kadar yaptığınız... (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Soysal...

Lütfen arkadaşlar.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Rakamı çarpıyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Arkadaşlar, bak, böyle bir görüşme yapamayız. Kusura bakmayın.

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer biz bunu panel şeklinde, tartışma şeklinde yapacaksak bunun da usulü var, hepinizle her platformda konuşurum.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap edin.

Buyurunuz.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Rakamları doğru konuşalım.

NURİ USLU (Uşak) - Siz de konuşurken biz de böyle habire laf atalım.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Yapıyorsunuz zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2003'te başlanan, inşaatı devam eden projelerin uzunluğu 537 kilometre, yıl başına ortalaması da 107 kilometredir.

ŞİNASİ ÖKTEM (İstanbul) - Biten ne kadar Sayın Bakan?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Ne kadar harcadınız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 250 kilometresi bitmiştir.

Şimdi, elli yılda, elli bir yılda 500 kilometre yol yapacaksınız, yılda 11 kilometreye bu ülkeyi mahkûm edeceksiniz... Yılda 107 kilometre yol yapacağız, Türkiye'yi hızlı trenle tanıştıracacağız, 250 kilometresini bitireceğiz, 537 kilometresini de yapacağız. Neye itiraz ediyorsunuz?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - 250 kilometre İstanbul-Ankara.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Neye itiraz ediyorsunuz, anlamak mümkün değil.

LÜTFİ ÇIRAKOĞLU (Rize) - Hayalleri almıyor, ondan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Haa, arkadaşlar, şunu diyebilirsiniz: "Daha çok yap." "Daha çok yap." diyorsanız daha çoğunu da yaparız. Bizim insanımız daha fazlasına da layıktır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sayın Bakan, ifadeniz var "6 milyar dolar harcadık." diye. Şunu bir açar mısınız? 500 kilometrelik yola mı harcadınız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, arkadaşlar...

Sayın Başkanım, lütfen, vaktimi, kaybolan zamanlarımı istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap edin.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Hızlıdan vazgeçtik biz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, tabii, konuşmacılar burada demir yollarıyla ilgili "Efendim, koalisyon hükûmeti döneminde biz Ankara-İstanbul demir yolunu başlatmıştık."

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Neyse, demir yollarında iflas ettiniz de şu Hayat-N'e bir gelsene Sayın Bakanım.

BAŞKAN - Sayın Soysal, istirham ediyorum...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hayat-N'e bir gel bakalım.

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen efendim...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şu Hayat-N'e bir gel bakalım, şu Gayret Denizcilik'e bir girelim bakalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, evet, bu Ankara-İstanbul Demiryolu Projesi 2000 yılında ihale edilmiş -koalisyon hükûmeti döneminde- ancak 2002 yılına kadar hiçbir şey yapılmamış. Geldik, bir karar vermek zorundaydık, ya bu ihaleyi iptal edecektik ya da devam edecektik. İhale sadece mevcut demir yolu hattının rehabilite edilmesini öngörüyor. Biz ise bunu yeniden iki yüz elli kilometrelik demir yolu yapılması şekline dönüştürdük ve sözleşmeyi imzaladık, ihalesini yaptık.

Şimdi, Ankara-Eskişehir hattı bitti, test çalışmaları yapılıyor. Ankara geçişinde, Atatürk Orman Çiftliği'nde alt geçit yapacağız, idari yargı durdurdu. Bak, millete şikâyet ediyorum: Sizin belediyez durdurdu.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Niye durdurdu? Kentin göbeğine yapıyorsun, onun için durdurdu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu hızlı tren gecikiyor. Ankara Garı'nın yapımını da durdurdu. Bunları Ankaralılara şikâyet ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Çünkü hukuka aykırı yapıyorsun! Hukuka aykırı yapıyorsun!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bak, burada şikâyet ediyorum: Bu gecikmelerin sebebi CHP'li belediyedir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Kentin göbeğinden demir yolu geçiriyorsun! Hızlı treni kentin göbeğinden, yolu uzatarak geçiriyorsun!

Neyse... Şu Hayat-N'e gelelim, şu Hayat-N'i bir konuşalım. Şu Siemens'e bir gelelim.

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, şimdi, diyorlar ki: "Efendim, demir yolları... 6 milyara şu kadar yol yapıldı, bu kadar yol yapıldı." Rakamlar burada var. Her şey açıktır, şeffaftır, halkın gözü önündedir. Bizde öyle işlerde gizli saklı, kapılar arkasında ihaleler, pazarlıklar olmaz.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Buna kargalar bile güler!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yaptığımız işler, her şey kamuoyunun önündedir, yargı denetimindedir, milletin denetimindedir. Her yaptığımız işin hesabını da baştan sona vermeye hazırız.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Vereceksiniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bizi ikide bir Yüce Divanla, onunla bununla tehdit etmeye kalkmayın.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Vereceğiz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz buraya gelirken her türlü işin hesabını vermeyi peşinen kabul ederek geldik, buna da hazırız.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Meclis araştırması yapalım, yüreğiniz yetiyorsa Meclis araştırması yapalım, şüpheli konuları daha geniş konuşalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, milletimize iş yapmaya devam ediyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdi, Ankara-İstanbul demir yolunu yargıya taşıdılar, iki yıl kaybettik, Eskişehir-İstanbul bölümünü.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Kentin göbeğine yapıyorsun, yanlış yere yapıyorsun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İki yıl sonra yargı bizi haklı buldu, bizi haklı buldu.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Tercihini yanlış kullanıyorsun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben sevinemedim. Niye sevinemedim? Çünkü iki yıl kaybetti bu ülke, Türkiye iki yıl kaybetti. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Yanlış yere yapıyorsun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, tabii denizcilikle ilgili, havacılıkla ilgili birçok soru soruldu.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Tren kazasına gel, tren kazasına!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burada, Sayın Sözcü, efendim, havacılık çok gelişirse kaza olurmuş. O zaman hiç havacılık yapmayalım, kaza olmasın, vatandaş da yaya gitsin.

Böyle bir şey olur mu değerli arkadaşlar? Vatandaşın uçağa binmesini çok mu görüyorsunuz? Bugün hava yolu halkın yolu hâline geldiyse bunu kim başardı değerli arkadaşlar? (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Resmen şakşakçılık yapıyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, efendim “İşten anlamayan adamları iş başına getiriyorsunuz kaza oluyor...”

Çok üzüldüm, kendisi hakikaten havacılıkta değerli bir insandır ama unutmayın, Diyarbakır kazası Sayın Bakanın getirdiği genel müdür döneminde oldu. Genel müdür mü suçlu peki? Diyarbakır kazası neden oldu? Yani genel müdür mü verecekti bunun hesabını?

OSMAN KAPTAN (Antalya) - Bakan, bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bakan gitti, hesap filan veremedi. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

OKTAY VURAL (İzmir) - Sorsaydın hesabı, varsa yüreğin sorsaydın. Ne var ki soracak? Ne var ki soracak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Bakan “Ne var ki soracak?”

OKTAY VURAL (İzmir) - Ne var ki soracak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben de o soruyu soruyorum.

OKTAY VURAL (İzmir) - Ee o zaman ne soruyorsun, cevabını bildiğin soruyu niye soruyorsun?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bir kazanın oluşunu incelemeden, bir kazanın neden olduğunu ortaya koymadan çıkıp hemen bileti birine kesmek işin kolaycılığıdır.

OKTAY VURAL (İzmir) - İşte, rapor var.

Demir yollarında gaza bastırdınız, 37 kişinin ölümüne sebebiyet verdirdiniz.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hayat-N gemisinde beş kişi öldü.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz her türlü incelemeyi yaptırıyoruz. Isparta kazası da...

OKTAY VURAL (İzmir) - Hızlandırılmış demir yolu...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Hızlı treni kim devirdi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Isparta kazası da, Bağdat kazası da soruşturma raporları hazırlanmış, yargıya intikal etmiştir. Yargı, gereken neyse onu yapacaktır. Bu konuyu gensoru konusu bile yaptınız. İşte her şey ortaya çıktı. Bu sigorta poliçesinin tahrif edildiğini Moldova Hükûmeti kabul etti, yazılı olarak bize bildirdi. İşte burada sorumlular da belli, sonuçlar da elbette ki bellidir. Şimdi arkadaşlar, havacılıkta böyle.

Denizcilikte geldiğimiz mesafe ortada. Bunları küçültmeye çalışmak, yok göstermeye çalışmak için siz siyaset yaptığınızı düşünebilirsiniz ama milletimiz bunları yaşıyor, görüyor, ona göre de takdirini veriyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 22 Temmuzda bunu takdir etti, cevabını da verdi. Bundan sonra 29 Martta da yine milletin önüne gideceğiz, hesabımızı göreceğiz.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hayat-N gemisini anlat... Hayat-N gemisini anlat... Oradaki ilişkilerini anlat, Gayret Denizcilik'i anlat, Serhat Feribotçuluk'u anlat, Marmara-N'i anlat, orada ölenleri anlat! Nasıl yönergeyi değiştirdiğini anlat! Anlat onları da bilelim, anlat da bilelim bunları... Onlara şunları anlat: Kan ve gözyaşı olduğunu anlat! Orada ölenlerin sorumluluğunun üzerinde olduğunu anlat!

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen...

Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayınız.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bırakın, kimse şakşakçılık yapmasın! Bu bir hesaplaşma... Şakşakçılık yapmayın!

YUSUF COŞKUN (Bingöl) - Niye kıskanıyorsun?

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Ne kıskanacağım, neyini kıskanacağım Allah aşkına? Kan ve gözyaşı var orada, sen kıskançlık diyorsun. Hangi kıskançlıktan bahsediyorsun? Onun cevabını versin de görelim. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen...

Sayın Bakanım, buyurun.

Konuşmanızı tamamlayınız.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Yazıklar olsun be! Objektif değerlendirmeler yapıyorsunuz değil mi? Hayat-N gemisinde kan ve gözyaşı var.

BAŞKAN - Sayın Soysal lütfen... Sayın Soysal...

BEKİR BOZDAĞ (Yozgat) - Sayın Başkan, lütfen... Böyle bir usul yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, burada yine bir muhalefet sözcümüz, yatırımlarda Doğu'ya, Güneydoğu'ya ayrımcılık yapıldığı ve bu bölgelerin ihmal edildiğini söyledi. Bunları...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bu Hayat-N'i sorgulayacağız. Ona geleceksin, ona.

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Ona geleceksin ona... (AK PARTİ sıralarından gürültüler) Ona geleceksin... Ona geleceksin...

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen...

Sayın Kılıçdaroğlu, istirahat ediyorum.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Gayret Gemicilikteki ilişkilerini, Salih Zeki Çakır'la ilişkilerini anlatacaksın. Mehmet Koç'la ilişkilerini anlatacaksın. (AK PARTİ sıralarından "Sayın Başkan!" sesleri, gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Soysal...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Oraya geleceksin... Oraya geleceksin...

BAŞKAN - Sayın Soysal, lütfen.

BEKİR BOZDAĞ (Yozgat) - Sayın Başkan, burada, Sayın Üye kendisine ikazınızı kabul etmiyor, siz müdahale etmiyorsunuz.

BAŞKAN - Ediyorum, ediyorum...

Sayın Bozdağ, lütfen.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Ben cevap istiyorum ya! Demokratik hakkımı kullanıyorum.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Demokratik hak böyle mi kullanılır?

BAŞKAN - Sayın Soysal... Sayın Soysal, böyle bir demokrasi yok. Lütfen...

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Ayıp be!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Demokratik hakkımı kullanıyorum. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hakaret ediyor, "Oyun oynuyorsunuz burada. İllüzyon yapıyorsunuz." diyor, sesinizi çıkarmıyorsunuz.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Ayıp be!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Kimin yaptığı ayıp, göreceğiz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, GAP...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, birkaç saniyenizi rica edeyim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...bölgesinde bölünmüş yollar için...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, mikrofon kapalı, lütfen...

Sayın Soysal, lütfen, bakınız Sayın Bakan çıktığından beri sürekli olarak söz atıyorsunuz. Böyle bir demokrasi varsa ben bilmiyorum, bağışlayın yani.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Demokrasi, sorularımıza sağlıklı cevap verilmesidir.

BAŞKAN - Hayır. Kimsenin konuşmasına fırsat vermiyorsunuz.

Bakın, siz konuştuğunuz için...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sorularımıza cevap versin.

Sorularımıza cevap versin, çarpıtmadan, amenna.

SÜREYYA SADİ BİLGİÇ (İsparta) - Senin istediğin gibi mi cevap verecek?

BAŞKAN - Lütfen... Lütfen...

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Sanki mahalle kahvesi, Meclis değil de!

BAŞKAN - Demokrasi hem kendi konuşmak hem de başkalarının konuştuğunu dinlemektir. Lütfen...

Sayın Bakanım, buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, değerli üyeler; Cumhuriyet Hükûmeti, 58, 59, 60'ıncı Hükûmet yatırımlarda bölgesel hiçbir ayrıcalık yapmamıştır. Aksine, ayrıcalığı doğuya, Ankara'nın doğusuna yapmıştır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) GAP projesiyle yapmıştır, Doğu Anadolu Projesi'yle yapmıştır, KÖYDES projesiyle yapmıştır, BELDES projesiyle yapmıştır.

GÜLTAN KIŞANAK (Diyarbakır) - Rakamları söyleyin, rakamları...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte bakın rakamları söylüyorum: GAP bölgesinde bölünmüş yol miktarını...

GÜLTAN KIŞANAK (Diyarbakır) - Yüzde kaç? Oran kaç, oran?

BAŞKAN - Sayın Kışanak, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...350 kilometreyle devraldık 1.256 kilometreye artırdık. 4 kat artış. 4 kat... (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÖZDAL ÜÇER (Van) - KÖYDES battı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte, rakamlar burada, daha ne söyleyeyim.

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Çevre yolu olmayan tek büyükşehir hangisi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bölgede yapılan yatırımın toplamı 5 katrilyonun üzerindedir.

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Yetmiyor Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu, cumhuriyet tarihinde yapılan yatırımların 5 katından fazladır değerli arkadaşlar.

ÖZDAL ÜÇER (Van) - Yaptığınız yolların hepsi altı ay içinde darmadağın oldu!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Niye Doğu'ya, Güneydoğu'ya hizmetlerin gitmesinden rahatsızlık duyuyoruz? Böyle bir şey olabilir mi? Oradaki de bizim insanımız, Kırklareli'ndeki de bizim insanımız, Samsun'daki de bizim insanımız, Antalya'daki de bizim insanımız.

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Daha fazla gerekiyor!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - “Başbakan diktatörlük yapıyor.” diyorsunuz. Başbakan diktatörlük yapsa siz burada olmazsınız. Hepimiz demokrasinin ürünüyüz, hepimiz demokrasinin ürünüyüz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar; MHP sıralarından gürültüler)

OKTAY VURAL (İzmir) - Ne demek ya, ne demek?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demokrasi olduğu için hepimiz geldik, sorunlarımızı burada görüşüyoruz. Başbakanın dediği... (MHP sıralarından gürültüler)

OKTAY VURAL (İzmir) - Başbakan kim oluyormuş? Kim oluyor, kim oluyor? Biz milletin iradesiyle buradayız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Başbakan ne diktatördür, Türkiye Cumhuriyeti de ne de diktatörlük rejimidir.

(AK PARTİ sıralarından alkışlar) Türkiye Cumhuriyeti demokrasiyle yönetilir, demokrasisini de günden güne geliştirmektedir.

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Başbakan diktatör olsaydı Başbakan buraya gelemezdi, Başbakan. Buraya milletvekilleri gelir!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Başbakan ne diyor: “Tek Bayrak; tek millet, tek devlet, tek bayrak altında...”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım... Sayın Bakanım...

OKTAY VURAL (İzmir) - Sözüğü geri al!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bırak bu sloganları bırak! Bırak bunları yahu! Siemens'e gel, Siemens'e!

BAŞKAN - Sayın Bakanım...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...istiklal mücadelesini verdiksek, nasıl omuz omuza mücadele ettiysen istikbal mücadelesini de aynı şekilde yapacağız.” (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Siemens'e gel, Siemens'e!

ÖZDAL ÜÇER (Van) - Yaptığınız yolsuzlukların hesabını verin her şeyden önce!

BAŞKAN - Sayın Bakanım...

Dinler misiniz? Sayın Bakanım...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kültürel ayrılıklarımızı zenginliklerimiz sayacağız ama etnik siyaset yaparsak, kimlik siyaseti yaparsak o zaman ülkenin birliğine ve beraberliğine hizmet vermiş olmayız. (DTP sıralarından gürültüler) Onun için, değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın Bakanım dinler misiniz?

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Bu nasıl demokrasi, Bakan kürsüyü işgal ediyor Sayın Başkan.

BAŞKAN - Sayın Bakan, mikrofon kapalı, bir dinler misiniz?

Saygıdeğer arkadaşlarım...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Sayın Bakanım, burası AKP Kongresi değil!

BAŞKAN - Sayın Günal, değil, doğru söylüyorsunuz. Değil zaten öyle bir şey yok.

ÖMER FARUK ÖZ (Malatya) - Niye rahatsız oldunuz? Rahatsız olmayın!

MUHARREM VARLI (Adana) - Siz rahatsız olmayın siz!

BAŞKAN - Arkadaşlar, bakınız...

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Sayın Başkan, bakın, milletvekillerimiz eleştiri yaptılar, Sayın Bakan da eleştirilere cevap versin. Böyle hakaret edemez. Bizim konuşmalarımızda en küçük hakaret oldu mu?

BAŞKAN - Tamam, Sayın Demirtaş veriyor. Fakat Sayın Bakana o fırsat verilmiyor.

Yani Sayın Bakanın vurgulamak istediği...

Sayın Bakanım...

Arkadaşlar...

Sayın Demirtaş, lütfen...

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Biz sanki Başbakanın iki dudağının arasından çıkan lafla buraya gelmişiz, Başbakan diktatör olsaymış biz burada olamazmışız!

Biz atanarak gelmedik, biz KPSS'yle gelmedik Sayın Bakan buraya; seçilip geldik, atamayla gelmedik, dikkatinizi çekerim!

BAŞKAN - Sayın Bakanım... Sayın Bakanım, bir dakika süre veriyorum, teşekkür cümlelerinizi alayım, tamamlayalım.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye Cumhuriyeti diktatörlükle idare edilen bir ülke değildir, Başbakan da diktatör değildir.

ÖZDAL ÜÇER (Van) - Edilemez de!

SIRRI SAKIK (Muş) - Böyle bir şey dediğimiz yok! Bravo!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepimiz demokrasinin verdiği nimetlerle, milletimizin verdiği oylarla buradayız. Benim dediğim budur, çarpıtmaya, saptırmaya lüzum yok.

Şunu diyorum: Ülkenin zenginliklerini, farklılıklarını zenginliğimiz kabul edeceğiz...

SELAHATTİN DEMİRTAŞ (Diyarbakır) - Biz de öyle yapalım diyoruz Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... farklılıklarımızı kaşıyıp ayrılıkçılığı körüklemeyeceğiz. Benim dediğim budur arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) O zaman el ele bu ülkenin her türlü sorununu çözeriz.

GÜLTAN KIŞANAK (Diyarbakır) - O zaman “Çekin gidin” lafını geri alacaksınız Sayın Bakan. Kimse bir yere gitmiyor, buradayız!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Benim dediğim budur.

Şimdi, sözlerimin sonunda şunu söylüyorum: Bir arkadaşımız konuşmamın başından beri laf atıp duruyor. Şahsımla ilgili...

BAŞKAN - Sayın Bakanım...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...hizmetlere bir şekilde değinmedi, zaten değinmesini beklemiyorum...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Kısaydı, daha değineceğiz! Daha değineceğiz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...ama yapamadıklarımızı keşke söyleseydi de biz de ondan bir istifade etsek, bir şeyler yapsaydık.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Vakit kısaydı, daha değineceğiz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bana dedi ki: “Ulaştırma Bakanlığı, bulaştırma bakanlığı.” Yani Bakanlığımın adının önüne...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, son bir dakika veriyorum...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben bir dakika istiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Tamam, lütfen konuşmanızı tamamlayınız.

OKTAY VURAL (İzmir) - Yarım saat oldu Sayın Başkan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ulaştırma Bakanlığının başına, “U”nun başına bir “B” koydu. Ben bunu Binali Yıldırım olarak kabul ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) “Ulaştırma Bakanlığı, bulaştırma bakanlığı.” dedi.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Bulaştığın işlerin “B”si o!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Umarım bu bir dil sürçmesidir.

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Hayır, değil!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer öyle değilse bir atasözünü size hatırlatayım: “Üslubu beyan, aynıyla insan”dır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bizim işimiz bulaştırmak değil, bizim işimiz ulaştırmaktır arkadaş!

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Şu Hayat-N’i bir anlat! Hayat-N’i bir anlat! Bulaştığın işleri bir anlat! Gayret Denizciliği bir anlat! Gayret Denizciliği bir anlat! Bulaştığın işleri bir anlat!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bizim işimiz buluşturmak, eristirmek, vatandaşımızın gönlünü fethetmektir. Şimdi, böyle düzeysiz bir konuşmaya, sataşmaya...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...burada cevap vermeye terbiyem elvermiyor...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Cevap veremiyorsun! Cevap veremiyorsun! Belgeler burada!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...ama ben size Hazreti Mevlânâ’nın bir sözünü hatırlatıyorum...

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Sığınma, hoşgörüyü sığınma! Sende var olmayan şeye sığınma!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - “Cehalet insanı çirkinleştirir / Suskunluğum asaletimdir / Her lafa verilecek cevabım vardır...”

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Yok! Yok! Yok! Cevabın yok!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - “...Lakin, lafa bakarım laf mı diye / adama bakarım adam mı diye.”

ÇETİN SOYSAL (İstanbul) - Cevabın yok! Belgeler burada.

Burada belgeler, cevabı yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar; CHP, MHP ve DTP sıralarından gürültüler)

Konu : 2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 34

Tarih : 22.12.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Kaptan'ın "Antalya'da batı ilçelerine havaalanı düşünülüyor mu? Antalya'ya ne zaman tren gelecek?" sorusu... Antalya'da, biliyorsunuz, Antalya Havaalanı var, uluslararası standartta hizmet veren, 10 milyon yolcu kapasitesinde. Bir de son zamanlarda, yeri çok uygun olmamasına rağmen, daha önce başlayan ve zamanımızda bitirilen Gazipaşa Havaalanı var. Gazipaşa Havaalanını yap-işlet-devretle bir işletmeciye verdik. O şu anda pist genişletme, uzatma çalışmaları yapıyor, ondan sonra işletmeye açılacak.

Antalya'nın çok zor bir coğrafyası var, tarihî dokuya da zarar vermeden havaalanı yapılması kolay bir şey değil ama bu konuda bir etüt çalışmamız var.

Yine, Antalya'nın Batı Çevre Yolu'yla ilgili olarak Sayın Hüsnü Çöllü'nün söylediği... Batı Çevre Yolu yapılacak şüphesiz. Şu ana kadar 2,5 katrilyon ayrıldı, harcama yapıldı ama orada en büyük problem kamulaştırma problemidir. Belediye "18 uygulaması" yapmak suretiyle kamulaştırmayı tamamladıktan sonra kalan kısmını da yapacağız. Biz de bu projenin öncelikli olduğunu biliyoruz.

Antalya'ya bir demir yolu bağlantısı çalışması uzun süreden beri devam ediyor. O da Isparta-Burdur üzerinden 130 kilometrelik bir hattır ama oldukça zor bir araziden geçiyor ve maliyeti yüksek. Proje çalışmaları devam ediyor, ileride bunu yap-işlet-devret modeliyle yapmayı planlıyoruz. Sayın Kaptan'ın bir sorusu.

Yine Sayın Tayfur Süner'in sorusu var Atatürk Havaalanı'yla ilgili.

0624 pistinin kısa olduğunu biliyoruz. Bu, havaalanının fiziki yetersizliklerinden kaynaklanıyor. Şimdi bunun paralelinde bir başka pist daha yapacağız, bu pisti bakıma alacağız. Öyle 2 bin metre falan uzatma söz konusu değil. Zaten yaklaşımlarına göre bu mümkün de değil. 500 metre

civarında bir uzatma olabilirse, fizibl çıkarsa düşünülüyor; olmaz ise, mevcut pist uzunluğunu başka yöntemlerle, farklı kaplama, LCN değerlerine uygun olarak yeniden gözden geçirip kullanmaya devam edeceğiz.

Hava trafiği çok arttı, Türkiye’de iç hatlarda 8,5 milyondan 33 milyona çıktı. Sabiha Gökçen’de trafik yoktu, şu anda 4,5 milyona çıktık. Bütün bunlara rağmen Atatürk Havaalanı’ndaki trafiğin payı 64’ten yüzde 46’ya geriledi ama miktar olarak 20 milyona çıktı. Yani şimdi havacılığımız geliyor, turizmimiz geliyor, ekonomimiz geliyor, taşımacılığımız geliyor. Sorun yaşayacağız diye bizim bu gelişmelerin önünde engeller çıkarmamızı kimse bizden beklemesin. Engelleri de teker teker olarak hem havacılığımızı geliştireceğiz hem de bu sorunları çözeceğiz.

Sayın Atılgan “Bir bilgi...” dedi. “ATCOS, efendim, bir müteahhidin adı.” dedi, burada da bir yanlış bilgi var. ATCOS, 06 pistinin 9 DME açığında Marmara’da bulunan izafi bir noktadır. Siz de çok iyi bilirsiniz, uluslararası kurallara göre, beş harften oluşan bir kısaltmayla bunların tanımı yapılır. Havaalanı... Yani Marmara’nın içinde ne müteahhit çalışmıştır ne de orada bir müteahhidin ismi söz konusudur. Bu yanlış bilgiyi düzeltmek istiyorum. Bu vesileyle bunu da söylemiş olayım.

Şimdi, Sayın Işık milletvekilimiz Kütahya ile ilgili sorular sordu. Tabii Kütahya Zafer Havaalanı Uşak’a, Afyon’a, Kütahya’ya hizmet eden bir bölgesel havaalanı olacak. Kamulaştırmalar büyük oranda tamamlandı, yüzde 95 oranında; yüzde 5’i vermek istemiyor, takasa girmek istemiyor. Bunların da parası verilerek tamamlanacak ve bu havaalanı 2009 yılında yap-işlet-devret modeliyle ihaleye çıkacak. Buradaki durum da budur.

Mersin Havaalanı, Adana Havaalanı, Mersin-Adana kavgası... Maalesef çok anlamsız buluyorum. Çukurova’ya...

ALİM IŞIK (Kütahya) - “2010 yılında bitecek.” deniyor Sayın Bakan, 2010’da bitebilecek mi dersiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Daha başlamadan bitecek olur mu ya? Kamulaştırma için birbuçuksenedir uğraşıyoruz. Ama kamulaştırmayı yapacağız önce...

ALİM IŞIK (Kütahya) - Bu ilanı o ilçemizin belediye başkanı veriyor, bakınız: “2010’da tamamı bitecek” diyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, ben size ne yaptığımı söylüyorum: Kamulaştırmayı bitireceğiz, ihaleye çıkacağız,

ondan sonra bitiş tarihini de sizinle paylaşacağız. Benim söylediklerimden ben mesulüm.

Şimdi bir başka konu, Çukurova Bölgesel Havaalanı'dır. Bu havaalanı sadece Mersin'in, Adana'nın değil, orada yaşayan 5 milyona yakın nüfusa hitap edecek bir bölgesel havaalanı projesidir, bunun da etütlerini yapıyoruz. Bu ne Adana Havaalanı'na alternatiftir ne de bir başka havaalanına alternatiftir, bu bölgenin ihtiyacıdır. Orası bir turizm bölgesi olmaya adaydır. Bir sanayi endüstri bölgesi, liman bölgesi ve petrol dağıtım bölgesi, enerji bölgesi olmaya adaydır. Buna yönelik bir çalışma sürdürülmektedir.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süreniz doldu efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Son olarak, zamanım kalmadı...

Sayın Coşkunoglu bir şey söyledi.

S. NEVZAT KORKMAZ (Isparta) - Isparta kazası Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Tabii bu Türk Telekom özelleştirilmeden önce kurumlar vergisi indirildi, dolayısıyla yarar sağlandı. Bu konu çokça konuşuluyor. Bu konunun yapılacağı 2005 yılının başında ilan edildi. Türk Telekom'da özelleştirme 2005'in Kasım ayında -15'inde- gerçekleşti. 2006'da bundan altı bin tane firma yararlandı yani altı bin firma yüzde 30 yerine yüzde 20 kurumlar vergisinden yararlandı.

ALİ KOÇAL (Zonguldak) - Onlar da Telekom ayarında mı? Diğer firmalar da Telekom ayarında mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bunun içinde Akbank var, İş Bankası var, TUPRAŞ var, hepsi var. Yani bir firma yararlanmasın diye altı bin firmayı mağdur mu etseydik? Bu mantıkla biz bir yere varamayız, bu bir.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Satışı ona göre yapacaktık Sayın Bakan.

YAŞAR AĞYÜZ (Gaziantep) - Niye üç gün sonra satışlar?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - İkincisi, yüzde 30'dan yüzde 20'ye indirdiğimiz zaman toplanan vergi miktarları da 9 milyardan 11,9 milyara yükseldi yani oran düştüğü için kurumlar vergisi yüzde 15'in üzerinde arttı. Takip eden yıllarda bu artış yüzde 23 oldu. Diğer soruları da daha sonra...

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Yüzde 10'a düşürün daha da artsın Sayın Bakan, madem öyle! Vergiden anlamıyorsunuz!

S. NEVZAT KORKMAZ (Isparta) - Uçak kazası...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Uçak kazasıyla ilgili raporlar hazırlandı, savcılıklara verildi. Savcılıklar bundan sonra kimi suçlu bulduysa cezasını da verecektir. Arkadaşlar, bu işi istismar etmeyelim. Bakın, kaza her zaman olabilir.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Tazminatları Sayın Bakan?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Tazminatların da verilmesi için rapor hazırlanması gerekiyordu. Rapor hazırlandı, teslim edildi, artık tazminatlar ödenecek. Herhangi bir sigorta problemi yok. Her şey yerli yerindedir.

Şimdi, bir şey söyledi "Sayın Bakan yalan söylüyor, yalanları ortaya çıksın." dedi Sayın Vural. Ben şunu söyledim: Havacılıkta kaza olur ve nitekim, biz göreve gelir gelmez, 8 Ocakta Diyarbakır'da uçak düşmüş, kaza olmuştur. O zaman görevlerinin başında olan Serdar Cebeci'dir. Sayın Bakanın atadığı Genel Müdürdür. Yani, Genel Müdür mü suçlu bunda? Kaza raporu hazırlanmış, çıkmış, gereği de yapılmıştır. Dolayısıyla, bir kazada direkt birini suçlu olarak ilan etmek ne insafa ne hukuka ne de izana sığar değerli arkadaşlar.

Onun için, 2002 yılı öncesine kadar, kazalarda kaza soruşturma heyeti tamamen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden oluşturuluyordu. Bakın arşivlere, göreceksiniz.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, çok uzadı ama süreniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Oradaki kaza kırım heyeti başkanı da Genel Müdürdür. Biz, 2003'ten sonra, aynı kuruluş kaza kırım heyetinde olmasın dedik, buna bağımsız, dışarıdan insanları da dâhil ettik. Bizim yaptığımız, uluslararası uygulamalara daha uygun düşecek iş olmuştur. Bunu da bu vesileyle ifade etmek istiyorum. Amacım kimseyi suçlamak değil, bir gerçeği ortaya koymak.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Sayın Bakanım, biraz da doğuya gel, Adıyaman'a gel.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Adıyaman'ın projeleri devam ediyor, merak etmeyin. 2009'da daha fazlası yapılacak. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 38

Tarih : 21.12.2009

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Yüce Meclisimizin değerli üyeleri, değerli milletvekilleri; Bakanlığımın 2010 yılı bütçesi ve bağlı kuruluşları Denizcilik Müsteşarlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile ilişkili kuruluşu Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığının bütçeleri münasebetiyle söz aldım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Yoğun bir çalışma neticesinde önce Plan Bütçe Komisyonundan geçerek Genel Kurula sunulan tasarıya katkılarından dolayı Komisyonumuzun değerli üyelerine ve ayrıca Ulaştırma Bakanlığı çalışma arkadaşlarıma huzurlarınızda çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bilindiği gibi kara, hava, deniz, demir yolu ve haberleşme hizmetleriyle sorumlu olan Bakanlığımız son derece geniş bir hizmet yelpazesi nedeniyle yaptığımız faaliyetleri zamanı etkin kullanmak bakımından ve süreyi aşmamak üzere kısa kısa özetlemeye çalışacağım.

Sözlerimin başında, kendi süresinden bana on dakika veren Maliye Bakanımıza teşekkür ediyorum. Zira Maliye Bakanımız yarın, öbürkü gün de sizinle beraber. O, vakit bulacak konuşmaya. Bunun için bu yönden kendisine teşekkür ediyorum.

Sektör sektör gidersek:

Kara yoluyla isterseniz başlayalım. Kara yolu sektöründe ulaşım ve iletişim, insan ve toplum hayatının olmazsa olmaz bir ihtiyacıdır. Büyük Atatürk 1930 yılında ulaşımına verdiği önemi şu sözlerle ifade ediyor: “Ekonominin gelişmesi için başlıca gerekli olan yollar, demir yolları, limanlar, kara ve deniz ulaşım araçları millî varlığın maddi ve siyasi kan damarlarıdır; refah ve kuvvet vasıtasıdır.”

Medeniyet ve küreselleşmenin göstergesi de kalıcı bir ulaştırma politikasıyla mümkündür. Bu bağlamda, 2003 yılında başladığımız ve 2005 yılında tamamladığımız Ulaşım Ana Strateji Planı, Türkiye’de ulaştırmanın gelecek on yılını planlayan ve proje önceliklerini ortaya koyan devletin ilk ve tek resmî dokümanıdır. O güne kadar hiçbir ulaşım ana planı yapılmamış merkezî ulaşım ile ilgili, 1983 yılında bir deneme yapılmış ancak bu da başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Ayrıca, eylül ayı sonunda başladığımız 10’uncu Uluslararası Ulaştırma Şûrasında da Türkiye’nin 2023 vizyonunu ele alan ve cumhuriyetimizin 100’üncü kuruluş yıl dönümüne giderken dünyanın en hızlı büyüyen on ekonomisi içerisinde Türkiye’nin ulaşım ve iletişim altyapısının planlandığı çok geniş kapsamlı bir şûra düzenlenmiş ve burada projeler bir bir ele alınmıştır.

Ülkemizde gerek yolcu gerek yük taşımacılığında kara yollarının önemli bir ağırlığı olduğunu hepimiz biliyoruz. Kara yolu ulaştırması türler arasında yolcуда yüzde 90, yükte yüzde 83 mertebesindedir. Bakanlığımız, bir taraftan kara yolları üzerindeki yoğun yükü demir yollarına, deniz yollarına aktarırken, diğer taraftan da kara yollarımızın kalitesini, standardını geliştirmek için çalışma başlatmıştır. Bu amaçla, Hükûmet programımızda da yer aldığı üzere bölünmüş yollara öncelik verdik. 2002 yılına kadar toplam 6.101 kilometre bölünmüş yol var iken, son yedi yılda bunun üzerine 11.337 kilometre bölünmüş yol koyduk ve böylece bugün itibarıyla bölünmüş yol uzunluğumuz 17.438 kilometreye ulaşmıştır. Yıl sonu hedefimiz 17.500 kilometre idi ve bu hedefi de tutturacağız. 2012 hedefimiz ise 22.500 kilometre bölünmüş yol olup, cumhuriyetimizin 100’üncü yılında, 2023 yılında ise toplam 64 bin kilometre olan yol ağıımızın yarısı bölünmüş hâle gelecektir.

Değerli milletvekilleri, burada bir hususu sizlerle paylaşmak istiyorum. Bölünmüş yollarda şüphesiz yapılan çalışmaların daha iyi anlaşılması bakımından bir örnek vermek istiyorum: 2003 yılı başında doğrudan birbiriyle bölünmüş yol ile bağlanan illerimizin sayısı 6’ydı, bugün bu sayı 63’e çıkmıştır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İşte, bölünmüş yollarda yaptığımız çalışmanın en çarpıcı sonucu budur. Hedefimiz seksen bir ilimizi birbiriyle doğrudan bölünmüş yollarla birleştirmektir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Yolları bölüyoruz, hayatları birleştiriyoruz, ülkeyi birbirine kaynaştırıyoruz.

Burada Üstat Aşık Veysel’e gönderme yapıldı “Uzun ince bir yoldayım/ Gidiyorum gündüz gece.” diye. Herhâlde Aşık Veysel sağ olsaydı bu dizeyi “Uzun duble bir yoldayım/ Gidiyorum gündüz gece.” diye söylerdi. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET ŞANDIR (Mersin) - Aşık Veysel Türkçe kullanırdı Sayın Bakan.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) - Uymadı ama olsun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, değerli milletvekilleri, şimdi bu bölünmüş yollar ne işe yarıyor? Kimisi diyor ki: “Bunların bölünmüş yol dediği ne? Biraz kum, biraz toprak.” Bir başkası da diyor ki: “Bunların bölünmüş yol yapıyoruz dediklerine bakmayın, bunlar ceketin düğmelerinin yerini değiştiriyor.” Şimdi bunlara sormak lazım: Böyle bile olsa keşke yapsaydınız da böyle yapsaydınız. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdi, bölünmüş yol... Su böreği yapmasını bilenler varsa bölünmüş yolları su böreği gibi yapıyoruz, kat kat kat, kırk kat, böyle tabaka tabaka, işleye işleye yapıyoruz ve üzerine de...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Hiç kat yok, bozuk. Eski yola geçelim diye dua ediyoruz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Böyle değil, böyle değil Sayın Vekilim.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Eski yola geçelim diye dua ediyoruz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bak, eğer zamanımı almazsanız ben hepsini söyleyeyim.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Beraber gidelim Konya üzerinden.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bölünmüş yolları biz trafik altında yapıyoruz. Bir yandan yolda trafiğiniz devam ediyor, bir yandan bölünmüş yol yapıyorsunuz. Önce yanına iki şeritli bir yol yapıyoruz, ondan sonra trafiği buraya alıyoruz, mevcut yolu kaldırıyoruz, onu da yapıyoruz. Yaptığımız iş budur. Öyle kum atma, toprak atma, göz boyama işi bizim işimiz değil.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Nerede, nerede, kaldırılan yerler nerede Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, siz küçümseyebilirsiniz ama sizin Genel Başkanınız bölünmüş yollar için bize açıktan teşekkür etti. Genel Başkanınızı dinleseniz bu lafı söylemezsiniz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Sağ olun, teşekkür ediyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Sayın Bakanım, daha iyi olsun diye söylüyor.

Her hafta sonu gidip geliyoruz. 3 defa cam değiştirdim Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, şimdi, bu bölünmüş yollar esasında hayat kurtarmıyor. Bu bölünmüş yollar ekonomiye de hayat veriyor, can veriyor, soluk veriyor. “Nasıl?” diyeceksiniz: Şimdi, şu bölünmüş yollara bakın, 14.400 kilometre -yaklaşık, küsuratını almıyorum- yapmışız. Ha, buna önceki dönemlerde yapılanı da koyduğumuz zaman 17.500 kilometre yol yapmışız.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Önceki yapanlara da bir teşekkür ediyor musunuz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Müsaade et, ya, ne sabırsız adamsın. Müsaade et, hepsini söyleyeceğiz.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sizden öncekilere de bir teşekkür etmesini öğrenin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ya, bir dakika müsaade et. Nereden biliyorsun söylemeyeceğimi? Daha konuşmamın başındayım. Niye bu kadar sinirleniyorsun?

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - İki buçuk senedir konuşuyorsunuz, sekiz senedir de konuşuyorsunuz. Önce onu da bir öğrenin, teşekkür bekliyorsanız teşekkür edeceksiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, biz teşekkür etmesini de biliriz, yol yapmasını da biliriz, iş yapmasını da biliriz, laf yapmasını hiç bilmeyiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Hiç duymadık ağzınızdan. Ağzınız mı kirlenecek? Teşekkür ederken ağzınız mı kirleniyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, 1 kilometre bölünmüş yolun zaman tasarrufundan artı yakıt tasarrufundan ekonomiye katkısı 400 bin Türk lirası, 17.500 kilometre için bu hesabı yaptığınızda 7 milyar TL bir dönüşü olmuştur.

Peki, biz bölünmüş yollara ne harcadık? 33 katrilyon para harcadık. Daha şimdiden 7 katrilyonu geri gelmiş. Hesap bu. Beş yıl bilemedin...

MUHARREM VARLI (Adana) - Nereden geldi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim? Dinlemiyorsunuz herhâlde.

MUHARREM VARLI (Adana) - Para mı basıyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, neyse, siz şimdi laf atarken tabii ne söyledüğimin farkında değilsiniz, bunlar hesap kitap işi, kusura bakmayın.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Ne kadarı sıfırdan yapıldı Sayın Bakan, bir de onu söylesene!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, değerli arkadaşlar, bakınız, tabii, bölünmüş yolların sadece ekonomiye faydası yok, bölünmüş yolların aynı zamanda kazaların azalmasına da faydası var. Kazaların azalması belki de sağladığı faydaların en büyüğüdür, zira bir tek vatandaşımızın bile hayatının kurtarılması cihana bedeldir.

Şimdi, afaki konuşmayacağız, burada rakamlar var, rakamlara göre konuşmamızda fayda var.

Bölünmüş yollarla ilgili yapılan çalışmada, araç sayısında, Türkiye’de motorlu araç sayısında artış son beş yılda yüzde 77, seyahat sayısında da o kadar artış var. Bütün bunlara rağmen, yollarda kaza sayısının artmış olmasına rağmen, ölümlerde azalma yüzde 89’dur, bölünmüş yollarda. Bunlar istatistiki değerlerdir.

Ha, hâlâ yüksektir. Avrupa’yla kıyasladığımız zaman, yani “milyon kişi çarpı kilometre” bazından hesap yaptığımızda, Avrupa’da katsayı 3 iken, bizde bölünmüş yollardan önce 6 idi, şu anda 4,6. Demek ki daha hâlâ kazaları iyileştirmede yapmamız gereken çok şey var.

Şimdi, acaba kazaların şekli ne olmuş, buna da bakalım: Kazaların şekline baktığımızda, değerli milletvekilleri, yollardan kaynaklanan, yolun altyapısından, geometrisinden, standardından kaynaklanan kusurlarda 4 kat iyileşme var. Sürücü kusurundan kaynaklanan kazalarda da yüzde 8 artış var. Demek ki, eğitim. Toplumda, sürücülerimizi kazalara karşı eğitime aralıksız devam etmemiz lazım. Zira, yolların kralı olmaz, yolların kuralı olur. Biz bunu söylüyoruz, buna göre yollar yapıyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tabii burada, konuşmacılar yollarla ilgili maalesef biraz, doğrusu eleştiri yaptılar. Eleştiri yapılacak, eleştiriler bizi daha fazla heyecanlandırır, daha fazla hırslımızı artırır, daha fazla hizmet yaparız. Eleştirilerinizi her zaman bekliyoruz ama eleştirilerinizi yaparken lütfen, ölçülü olalım, insafı olalım. Cümle âlemin gördüğü ve kullandığı yolları, yapılan işleri de görmezlikten gelmeyelim. Bu yolu saklayamazsınız, yol varsa var, yoksa yok. Yol yoksa gidemezsiniz zaten.

Havaalanlarını gizleyemezsiniz. Ankara'nın meydanı köy meydanı gibiydi, şimdi Avrupa'nın en iyi havaalanını biz başladık biz bitirdik. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) “Hani, ne başladınız da ne bitirdiniz?” diyordunuz.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sekiz senedir yatacak değildiniz ya, tabii yapacaksınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Daha istiyor musunuz?

Değerli arkadaşlar, tabii, şimdi Antalya Terminali'ni alın, İzmir Terminali'ni alın.

Yollardan mı istiyorsunuz?

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa'daki havaalanı niye çalışmıyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yollardan mı istiyorsunuz?

Bakınız, Bursa Yenişehir Havaalanı'na hiç uçak gelmiyordu. Bugün üç yere uçuş var, daha da artacak.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Nereden var? Nereden var Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Daha da artacak.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Türk Hava Yollarının “T”si yok orada.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, Türk Hava Yolları yoksa diğerleri var. Uçuş...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Kim var?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte, havacılığı da serbestleştirdik. Türk Hava Yollarının yanı sıra, diğerlerinin de vatandaşı uçurmasını sağladık.

Şimdi, burada “Ne yaptınız? Hangi projeye başladınız? Hangisini bitirdiniz?” denildi.

Bozüyük-Mekece-Adapazarı, Bilecik rampaları, biz başladık, biz bitirdik. Elli yıldır şoförlerin korkulu rüyası hâline gelen o dağları yerle bir ettik, 2.200 kilometrelik 2 tane de tünel açtık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Tekirdağ Çevre Yolu'nu başladık, bitirdik. Tekirdağ-Malkara-Keşan'ı başladık, bitirdik. Şanlıurfa'dan Habur'a kadar yolu başladık, bitirdik. Ankara-Aksaray-Ereğli'ye kadar olan yolu başladık, bitirdik. Kayseri Kuzey Çevre Yolu'nu başladık,

bitirdik. Kayseri-Sivas yolunu bitirdik. Sivas-Erzincan yolunu bitirdik. Liste uzayıp gidiyor, bunlarla vaktinizi almayayım. Daha hangisinden başlayayım?

MUSTAFA ATAŞ (İstanbul) - Bolu Tüneli'ni bile açamadınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bolu Tüneli, 93 yılında başladı ve 2007 yılında tamamlandı.

MUSTAFA ATAŞ (İstanbul) - Yirmi sene Bolu Tüneli'ni açamadınız!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, on yedi yıl... (MHP sıralarından gürültüler)

Bir dakika sayın milletvekilleri. Lütfen dinleyin, burası çok önemli: On yedi yılda ne yapılmış? Yüzde 50'si yapılmış. Yani on yedi yıl demeyeyim, yanlış söyledim. On bir yılda, affedersiniz, yüzde 50'si yapılmış. Yedi yılda da diğer yüzde 50'sini biz yaptık. Bolu Dağı'nı açtık.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Abartacak bir şey yapmamışsınız!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Karadeniz Sahil Yolu'nu, 87'de başladı, 2003'e kadar yüzde 35'i yapıldı. 2003'ten sonra yüzde 65'ini biz yaptık, bitirdik. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

RAHİM GÜNER (Ordu) - Sayın Bakan, Karadeniz Çevre Yolu'ndan bahset!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ankara-Samsun'a 95'te başladı, yüzde 42'si 2003'e kadar yapılmıştı. 2003-2008 arasında yüzde 58'ini biz bitirdik ve hizmete açtık.

Ankara-İzmir yolunu tamamladık, 92'de başlayan yolu. İzmir Çevre Yolu'nu, 70 kilometrelik İzmir Çevre Yolu'nu yaptık, tamamladık, hizmete açtık.

Şimdi, daha...

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Sayın Bakanım, Silifke-Antalya, orayı da söyle, ne zaman bitecek?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Antalya mı? Antalya'yı söyleyeyim: Antalya-Alanya yolunu biz bitirdik, Antalya-Kemer yolunu bitirdik. (Gürültüler)

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Nerede, nerede? Doğruyu söyle!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte bitti, git...

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Bitmedi Bakanım, bitmedi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Siz hele bir gidin, tüneller de açıldı, on beş gün sonra açıyoruz.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Ne zaman bitecek Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - On beş gün sonra açıyoruz, on beş gün sonra. Siz de buyurun, beraber açalım.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Olur tabii, hayhay.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, Alanya'dan Mersin'e doğru, Mersin-Silifke-Mut'tan Alanya'ya doğru o kayaları yara yara on beş tane tünel açarak o yolu yapıyoruz. Mersin, Mut... (CHP ve MHP sıralarından gürültüler)

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Bu yol ne zaman bitecek Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yapıyoruz, yapıyoruz, harıl harıl çalışılıyor. Bakın, burada, değerli arkadaşlarım...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Yanlış yer olmasın? Kâğıtlara bir daha bakın, orada tünel yok Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Var, var, hem de dokuz tane tünel var Sayın Günel, hem de dokuz tane tünel var o projede.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Planlanan mı? Daha yapılacak...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O projede, devam eden projede dokuz tane tünel var. Kusura bakmayın, burada konuşulan...

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Projede...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yapılıyor, ihalesi yapılıyor, yapımı devam ediyor.

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Ha, ihalesi yapılıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Oranın ne kadar zor olduğunu siz bilirsiniz Ali Rıza Bey, bunlar yapılıyor, ihaleleri yapıldı, hepsi yapılıyor.

Burada söylenen hiçbir söz yanlış değildir, söylenenlerin eksiği vardır, daha fazlasını da biz yapmışızdır, onlara da vakit yok anlatamıyorum. Bakın, daha kara yollarındayım, dokuz dakikam kaldı, müsaade edin de biraz demir yollarından bahsedeyim.

Şimdi, bakın, demir yollarında Osmanlı Döneminde 14.500 kilometre yolumuz var, Osmanlı Misakımillî sınırlarımıza geldiğinde elimize kalan yol miktarı 4.500 kilometre. Atatürk'ün talimatlarıyla, Büyük Atatürk diyor ki: “Yurdu demir ağlarla öreceğiz dört baştan.” Ve bir seferberlik başlıyor. 1946 yılına kadar hızla demir yolu devam ediyor ve 8.700 kilometreye geliniyor ve bu dönemde yıl başına düşen demir yolu miktarı 124 kilometredir. 1950'den itibaren demir yollarında bir duraklama hatta geriye gidiş başlıyor. Bunu hepimiz biliyoruz. Bunda tabii çeşitli nedenler var.

2003'te göreve geldiğimizde Sayın Başbakanımız “Demir yollarını devlet politikası hâline getireceğiz ve projelere başlayacağız.” dedi. Biz de Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi, Bakü-Kars-Tiflis Projesi... Kemalpaşa-Turgutlu 2010'da açılıyor ve Tekirdağ-Murathı ile Edirne hattına bağlamak suretiyle demir yollarımızın yapımına başladık. Ankara-Eskişehir bir rehabilitasyon projesiyle başlamıştı, daha onun rehabilitasyon projesinde hız 140 kilometreydi. Bu ne demekti? Bir hattın, mevcut hattın yanına aynı bir hattı yapmaktı. Bunun hiçbir şey getirmeyeceğini gördük ve bu projeyi yüksek hızlı tren projesine dönüştürdük ve böylece...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa'yı iptal mi ettiniz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bursa-Bilecik'e de 2010'da başlıyoruz, tamam mı. Bak, burada söylüyorum: 2010'da Bursa-Bilecik'in inşaatına başlıyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - İnşallah...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Her şeye cevap veririm, neyi sorarsanız sorun buradayım.

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) - Karış karış biliyoruz Türkiye'yi.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - 2009'da da başlıyordu ama göremedik!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bakın, Edirne'den çıkın, Doğubeyazıt'a kadar yollara düşün; her 5 kilometrede bir kara yolu şantiyesi göreceksiniz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İşte, iş bu; işte, çalışma bu! Krize inat yol yapmaya devam ediyoruz ve yolları yapmaya devam ediyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Seçime daha çok var Sayın Bakan! Meydanlarda gibisiniz Sayın Bakan, daha var seçime!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, burada dendi ki: “Kara yollarına ödenekler kesiliyor, yatırımlar düşüyor.” Bakın,

2008’de 1,7 katrilyon ödenek almışız. 2008 sonunda kaçta gelmiş? 7 katrilyonluk iş yapmışız, hepsinin de parasını ödemişiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) 2009’da 2,5 katrilyon ödenek almışız ve 2009’un sonunda 8 katrilyona ulaşmışız. İşte iş böyle yapılır! (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Adamakla mal bitmez, adamakla!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onun için hiçbir şekilde krizde durmadık, “Yola devam.” dedik ve yolları yapmaya devam ettik, bundan sonra da devam edecek. 2010’da da durum bundan farklı olmayacak. “2010’da ne yapacaksınız?” dersiniz, burada uzun bir liste var. Bunu, bunları...

ALİ KOYUNCU (Bursa) - Ankara-İzmir...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ankara-İzmir’i açtık zaten, bitti.

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sayın Bakan, Gazipaşa Havaalanı’nı ne yapacaksınız?

RAHMİ GÜNER (Ordu) - Sayın Bakan, Ordu havaalanını ne yapacaksınız?

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Gazipaşa Havaalanı’nın pistini büyütecek misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, görüyor musunuz, arkadaşlar seksen altı yılın ihtiyaçlarının hepsini benden istiyorlar. Sağ olun, var olun hepsini yapacağım. Hepsini yapacağız inşallah. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Siz de yeter ki bunları takdir edin, ara sıra da “İyi olmuş.” deyin vatandaş gibi, bu bize yeter. Sağ olun, var olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Demir yollarında neredeydik? Şimdi, demir yollarında...

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sayın Bakan, Gazipaşa Havaalanı’nı büyütecek misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bakın, yarın Gaziantep-Çobanbey sınırını açıyoruz. Gaziantep-Halep seferlerini tekrar başlatıyoruz. Demir yollarında 2003’te başlattığımız çalışmalarla bugün 438 kilometre demir yolunun inşaatı tamamlanmıştır. Devam eden 1.554 kilometre demir yolu projesi vardır, yeni inşaatı devam ediyor. Bunlar nedir? Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya. 2010’da açıyoruz, artık Konya git gel altı saat değil, Konya git gel iki buçuk saat oluyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sayın Bakan, Gazipaşa Havaalanı’na bir gelseniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ankara-Sivas'ın altyapı inşaatını yapmaya başladık... Sesime inat, hizmetlere devam edeceğiz, çalışmalara devam edeceğiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Hiç kimse bizim sesimizi kısamaz! Bizim sesimizi açan da, gürleştiren de millettir, sesimizi kısacak olan varsa yine millettir! (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

HÜSEYİN YILDIZ (Antalya) - Sayın Bakan, şu Gazipaşa Havaalanı'na bir gelseniz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Bakanlar Kurulunda seçim kararı mı aldınız Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biraz Meclise hareketlilik getirelim dedik. Herkes böyle sessiz sedasız duruyor. Biraz, böyle, moralleri artıran, hizmetleri anlatan... Karamsarlıkları, karabulutları ortadan kaldıran hizmetleri paylaşalım dedik. Bunun için sesimizi gürleştiriyoruz. Sağ olun, var olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Havacılık... Havacılıkta...

ALİ RIZA ÖZTÜRK (Mersin) - Mersin Havaalanı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Havacılıkta Türkiye uçtu, Türk insanı uçtu.

RAHMİ GÜNER (Ordu) - Bizim havaalanımız yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, bakın, 2003 yılında, bu ülkede 8,5 milyon vatandaşımız uçakla seyahat ederken bugün 36 milyon insanımız uçakla seyahat ediyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Dünyada havacılık her yıl yüzde 5 büyürken Türkiye'de her yıl yüzde 53,5 büyüdü. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) 2009'da dünya havacılığı yüzde 12 küçülürken Türkiye sivil havacılığı iç hatlarda yüzde 12, toplamda yüzde 6 büyümeye devam etti. İşte Türkiye'nin farkı bu.

Türk Hava Yolları, milli bayrak taşıyıcımız...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa'dan Ankara'ya gidemiyoruz uçakla.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, bakın, Türk Hava Yolları, bizim milli bayrak taşıyıcımız, bugün dünyayla başa güreşir hâle geldi; rakamları sizinle paylaşıyorum:

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Bursa'dan Ankara'ya uçamıyoruz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Skytrax dünya ödülleriinde Güney Avrupa'nın en iyi şirketi Türk Hava Yolları seçildi. Türk Hava Yolları Avrupa'daki pazar payını yüzde 4'ten yüzde 8'e artırdı, yüzde 100 artırdı. Türk Hava Yolları dünyadaki uçakla seyahat pastasından on binde 5 pay alırken bugün yüzde 1,5 pay alıyor, yüzde 300 artırdık. Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı bugün artık bir dünya markası oldu. Atatürk Havaalanı 22'nci sıradaydı Avrupa'nın 14'üncü büyük havaalanı hâline geldi. Daha rakamlar uzayıp gidiyor. 150 uçaktan 300 uçağa çıktık. Denetimlerde Avrupa'nın 4'üncüsü olduk.

Bakınız, denetlemelerle ilgili şurada görüyorsunuz, diyagram her şeyi açıkça ortaya koyuyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Lütfen tamamlayınız Sayın Yıldırım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim.

MUHARREM VARLI (Adana) - Cenabı Allah kısıt sesinizi, Cenabı Allah kısıt! İnşallah seçimde de kısacak!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Denizciliğe giremedik, iletişime giremedik. Bunları da inşallah soru-cevaplarda anlatmaya çalışacağım.

Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Geçmiş iktidarlardan da taş üstüne taş koyanın başımız üstünde yeri var, teşekkür ediyoruz. (Alkışlar) Her yapılan iş bu ülke içindir, 72 milyon içindir, ülkemizin refahı içindir, geleceği içindir.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Konu : 2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 38

Tarih : 21.12.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Işık istimlak bedellerinden bahsetti, doğrudur. Kısa sürede çok fazla yol yapımı gerçekleştirdiğimiz için hukuki davalar zaman almakta ve ödemelerde bir gecikme yaşanmaktadır ama Maliye Bakanlığımızla da bu konuda mutabakata vardık, 2010'da ödemeleri daha da hızlandıracamız.

Ankara-İzmir Otoyol Projesi çalışması yapılıyor. Şimdi, otoyol çalışması yapılırken, tabii ulusal ve uluslararası kriterler var, bu kriterler dikkate alınarak yapılıyor. Şu anda Kütahya yahut Afyon diye bir güzergâh söylememiz mümkün değildir. Otoyol çalışması, 50 kilometrelik bir bant aralığında proje çalışmaları yapılıyor. Dolayısıyla en uygun güzergâh bu çalışmalar sonunda ortaya çıkacaktır. Şüphesiz zaten 50 kilometreyi dikkate aldığımızda bundan Afyon da Kütahya da yararlanacaktır.

Zafer Havaalanı'yla ilgili yap-işlet-devret modeliyle yapılması yönünde YPK kararını aldık, ihalesine 2010'un başında çıkacağız.

Sayın Tankut'un sorusu Adana-Karataş, Adana-Kozan yolları. Burada iki yıldır çalışmalarımız devam ediyor. 2010'da burada çalışmaları daha da hızlandıracağız.

Sayın Köse'nin sorusu... TCDD'de yaşanan, 24 Kasım'da başlayan eylem işçilerin değil, memurların bir eylemidir. Bunu bir kere düzeltmek istiyorum. İşçiler eylem yapmamıştır, memur statüsünde çalışanlar eylem yapmıştır. Esasen işçinin hak arama yönündeki yapacağı çalışmaların tabii ki başımızın üstünde yeri var ancak buradaki eylemler maksadını aşmış, yürüyen trenler gece yarısı durdurulmuş, yolcular, makinistler indirilmiş, sinyaller yeşilken kırmızıya çevrilmiş, trenin frenleri çekilmiş. Bu gibi eylemin içeriğiyle bağdaşmayan hareketlerde bulunan arkadaşlar için Devlet Demiryolları ve Ceza Kanunu maddelerine göre soruşturma başlatılmış, 16 kişilik gruptan 6'sının soruşturması tamamlanarak tekrar görevlerine iade edilmiştir. Bu soruşturma tamamlanınca diğerlerinin durumu da netlik kazanacaktır.

İşten çıkarılma diye bir şey söz konusu değildir. Açığa alınma hem işletmenin emniyeti için hem de araştırmanın daha sağlıklı yapılması için gereken bir uygulamadır.

Şüphesiz, değerli milletvekilleri, çalışanlarımızın büyük bir ekseriyeti ve yolcular bu mağduriyete doğrusu destek vermemişlerdir. Az da olsa bazı çalışanların başlattığı bu eylemde, hak arama mücadelelerine sonuna kadar saygımız var. Onlar yanlış yapmış olsa da onlara “serseri” veya bu gibi bir sıfatı yakıştırmak asla kimsenin kârı değildir. Öyle bir şey yoktur. Burada bir çarpıtma vardır. Arkadaşlarımız bu konuda gerekli açıklamayı da yapmıştır.

Sayın Paksoy, Kahramanmaraş-Göksun yolu çalışmalarımız devam ediyor. Bununla ilgili 2010-2011 programında da bu çalışmaları hızlandıracamız.

Diğer soru Sayın Uslu'nun. İpsala-Karpuzlu-Enez 30 kilometrelik bir yoldur. 2010'da bu yolun da iyileştirme çalışmalarına başlıyoruz, böylece Trakya'da yapılmayan yol da kalmamış olacak.

Adıyaman'ın yollarıyla ilgili, doğru, geçmiş yıllarda Adıyaman âdeta çıkmaz sokak şeklindeydi. 2008-2009'da Adıyaman-Gölbaşı-Kahta güzergâhında çalışmalara başladık. Önümüzdeki yıllarda bunları artırarak devam ettireceğiz.

Sayın Kaptan, Ankara-Eskişehir hattı 160 kilometre değildir, 250 kilometrelik yüksek hızlı tren standardındadır ve gerek altyapı gerekse üstyapı tamamen uluslararası standartlara göre yapmıştır.

Demir yolu işçileriyle ilgili cevabı vermiştim. Ankara-Eskişehir demir yolunda gerekli görülen tali yollara geçişler ya alttan ya üstten sağlanmıştır. Eğer bunlarda yetersizlik varsa bunları tekrar yapabiliriz. Bu konuda gereken neyse yapacağız.

Sayın Korkmaz'ın Marmaray'la ilgili bir sorusu var. Marmaray'la ilgili, doğrudur, 2009 Mayıs'ında sözleşme süresi sona ermiştir. Ancak, İstanbul'da yapılan üç yerdeki arkeolojik kazılar dört buçuk yıl sürmüştür. Bunlar, bizim irademiz dışında gerçekleşen gecikmelerdir, mücbir sebeptir. O bakımdan, proje hem uzamış hem de maliyet artışı kaçınılmaz olmuştur. Bu maliyet artışı ve süreyle ilgili, diğer kısımlarıyla ilgili hususlara detaylı olarak yazılı cevap vereceğim.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Yıldırım.

S. NEVZAT KORKMAZ (Isparta) - Uçak seferleriyle ilgili bir şey vardı. Bordeaux-Isparta arası uçak seferleriyle ilgili...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Bildiğiniz gibi, uçak seferleri her ülkede belirli aktarma alanlarına tarifeli sefer olarak yapılır.

Charter seferleri pekâlâ yapılabilir. Bu konuda biz firmalara gerekli tavsiyelerde bulunacağız ama tarifeli seferlerin Isparta'ya yapılması bu aşamada söz konusu değildir.

S. NEVZAT KORKMAZ (Isparta) - Antalya'dan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Antalya'ya yapılıyor zaten. Antalya da bundan istifade edecektir.

Teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

Konu : 2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 34

Tarih : 16.12.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Meclisimizin değerli üyeleri; 2011 yılı Bakanlığımız bütçesi, bağlı kuruluşları Denizcilik Müsteşarlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile ilişkili kurumu Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığının bütçeleri münasebetiyle söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bakanlığımızın 2011 yılı bütçesini sunmak üzere bugün dokuzuncu kez huzurunuzdayım. Sizlere bugün, dünden bugüne ulaşan ve erişen Türkiye gerçeğinden bahsetmek istiyorum.

Hizmetlerimiz vatandaşlarımızın hayatını nasıl kolaylaştırıyor, Türkiye nasıl değişti, nasıl değişiyor, nasıl geliyor? Bunlardan bahsetmek istiyorum. Siz sayın milletvekillerimiz de, sizler ve bizler, bütün vatandaşlarımız gibi ulaşım ve bilişim alanında yaptığımız hizmetlerden her gün yararlanıyor, günlük hayatımızda bizzat tecrübe ediyoruz. Hizmetlerimizi sadece milletimiz değil cümle âlem ilgiyle ve takdirle izliyor.

“Hava yolu halkın yolu olacak. Herkes uçağa binebilecek.” dedik, sözümüzü tuttuk. İşte rakamlar: Dünyada yolcu sayısını en fazla artıran 4’üncü ülke Türkiye’dir. Brezilya, Çin ve Rusya’dan sonra Türkiye dünyada yolcu sayısını en hızlı artıran 4’üncü ülke olmuştur. Dünya havacılık idareleri bile bu başarıyı tahmin edememişler ve dünya otoritelerinin 2015 yılı tahminlerini Türkiye 2005 yılında geçmiştir. Küresel krizin en şiddetli olduğu 2009 yılında dahi dünyada havacılık sektörü küçülmeye devam ederken Türkiye büyümeye devam etmiş ve toplam 86 milyon yolcu hava yoluyla seyahat etmiştir. Bu yıl havacılıkta 100 milyonu aşıyoruz. 2002 yılına göre dış hat yolcu sayısında 3 kat, iç hat yolcu sayısında 5 kat artış sağladık. Filomuzdaki uçak sayımız 110’dan 360’a yükseldi. Sektördeki doğrudan iş bulan personel sayısı 50 binden 110 bine çıktı. Bunlardan 7 bin civarında pilotumuz aktif hâle geldi, 2002 yılında bu sayı 1.300’dü. 2002 yılında sektörün toplam cirosu 3,3 milyar lira iken 2009

sonu itibarıyla bu rakam 18 milyara yükseldi. Havacılıkta sağlanan bu başarı sayesinde millî bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları saygın, etkili, küresel bir oyuncu hâline geldi. Avrupa 9'unculuğundan Avrupa 4'üncülüğüne yükseldi. 60 noktaya doğrudan uçuş yaparken 130 noktaya doğrudan uçuş yapar hâle geldi.

Havaalanlarına 4,5 milyar Türk lirası yatırım yaptık. Bununla da kalmadık, yaptığımız havaalanlarını tekrar kiraya verdik, hazineye 14,5 milyar TL bir katkı sağladık. Atıl havaalanlarını uçuşlar başlatmak suretiyle aktif hâle getirdik. 2003 yılında 36 havaalanımız vardı ve bunların sadece 25 tanesine uçak inebiliyordu. Şimdi, 46 havaalanımızın tamamına uçak iniyor. Bugün, 7 hava yolu şirketimiz 7 merkezden tüm havaalanlarımıza sefer yapıyor. Bununla da kalmıyor, çapraz uçuşları da gerçekleştiriyoruz. Artık, vatandaşlarımız, Ankara'dan Zonguldak Çaycuma Havaalanı'na, Çaycuma'dan Trabzon'a, Trabzon'dan İstanbul'a uçuş yapabiliyor.

Hedeflerimiz büyük. Şimdi, cumhuriyetimizin 100'üncü yılına, 2023'e kadar 60 milyon kapasiteli bir, 30 milyon kapasiteli iki, 15 milyon kapasiteli üç havaalanı yapmayı planlıyoruz. Yerli uçak üretimi konusunda çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Havacılıkla ilgili organize sanayi bölgeleri kurma ve Türkiye'yi bölgenin havacılık üssü yapmaya kararlıyız.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şunu söylemeliyim ki biz yüzdelerden ziyade vatandaşın yüzündeki mutluluk ifadesini, memnuniyetini daha fazla önemsiyoruz. Bu ülkede seksen yaşına kadar uçağa binmemiş vatandaşımız vardı, vatandaşlarımız vardı. İnsanlarımızı bu hasretten ve bu mahrumiyetten kurtardık. Cumhuriyetimizden sadece bir yaş küçük, seksen altı yaşında, Kars'ta yaşayan Mehmet Emin Atmaca adlı vatandaşımız hayatında ilk kez, dört yıl önce uçak yolculuğu yapabildiyse, torunlarına daha çabuk kavuşabiliyor ise, bunun mutluluğu hiçbir oranla, hiçbir yüzdeyle, hiçbir rakamla ölçülmez.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Büyük Atatürk ne diyor? “Demir yolları refah ve ümran tevlit eder.” Bakalım seksen yedi yılda Atatürk'ün bu öğüdüyle ilgili neler yapabilmişiz? Şimdi tabloya baktığımızda, 1923-1946 yılları arasında önemli bir demir yolu atılımı görüyoruz. Zaten bu çalışmalar da Onuncu Yıl Marşı'na konu olmuş ve “Demir ağlarla ördük yurdu dört baştan.” diye bugün de tekrarlanır hâle gelmiş, gururla ifade edilmektedir. Ancak 1946'dan sonra, özellikle de 1960'tan sonra demir yollarında ciddi bir kan kaybı, ciddi bir unutulmuşluğa rastlıyoruz. Bu, rakamlara da yansıyor. Yıllık ortalama yapılan demir yolu 1946'dan 2003'e kadar sadece yılda 18 kilometre ve yıl 2003, demir yolları tekrar ülkenin gündeminde. Hükümetimiz demir yollarını bir devlet politikası olarak ele alıyor ve yılların ihmalini ortadan

kaldıracak önemli projeleri birer birer hayata geçiriyor. 2003'te başlayıp 2010 yılına kadar devam eden ve yapımı tamamlanan demir yollarına baktığımızda her yıl için 135 kilometre demir yolu yaptığımız ortaya çıkıyor. Aynı zamanda sekiz yılda demir yolu ağıımızın yüzde 50'sini de tamamen yeniledik.

Bakû-Tiflis-Kars, Marmaray Projesi'yle Türkiye'yi Pekin'den Londra'ya uzanan İpek Yolu'nun kalbi hâline getiriyoruz. Tekirdağ-Muratlı demir yolu ile kırk yıl sonra ilk defa bir ilimizi, Tekirdağ'ı demir yoluna kavuşturduk. Şimdi Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi'yle Yozgat'ı da tarihinde ilk kez demir yoluyla buluşturuyoruz.

Milletimizin hızlı tren hayallerinin bir tünele gömülü bırakıldığı günü unutmayalım. 1976 yılında temeli atılan sürat demir yolu Sincan-Ayaş arasındaki tünelden bir türlü çıkamadı. 10 kilometrelik tünelin temel atma törenine katılan yeni mühendisler, tünel şantiyesinden emekli olarak çalışma hayatını tamamladı. Gönüllerdeki hızlı tren hasretini de yine bu dönemde dindirdik. "Kara tren gecikir." dönemi, yerini, "Hızlı tren yetişir." sloganına bıraktı. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bugün dünyanın hızlı tren işletmeciliğine sahip 8'inci ülkesi olabildiysek, bu, Türkiye'nin gururu, hepimizin gururu olmalıdır. Bugüne kadar 2,5 milyon insanımız hızlı trenle seyahat etti. Eskişehir-Ankara artık tek bir şehir gibi. Ankaradan Eskişehir'e gitmek, Kayaş'tan Sincan'a gitmek gibi oldu. Artık Eskişehir'de ve Ankarada oturan gençler, evinden barkından, ana babasından ayrılmadan üniversite eğitimi görebiliyor.

Şimdi bu kervana Konya da katılıyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Yarın Sayın Başbakanımız Ankara-Konya hızlı tren test sürüşlerini Konyadan başlatıyor. Eskişehir-İstanbul, Ankara-Sivas çalışmaları devam ediyor. Bursa-Bilecik'in yapımına başlıyoruz.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Adana'ya ne zaman gelecek Sayın Bakan? Adana'ya da gidecek mi Sayın Bakanım? Lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Milletimize söz verdik. "Türkiye'yi doğudan batıya, kuzeyden güneye duble kara yollarıyla donatacağız." dedik. Nasıl bu sözümüzü bugün yerine getirdiysek şimdi de yine milletimize söz veriyoruz.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Adana'ya ne zaman gidecek?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Demir yollarında duble demir yolları çağını başlatıyoruz. (AK PARTİ sıralarından

alkışlar) 2023 yılına kadar, cumhuriyetimizin yüzüncü yılına kadar demir yolları ağımızı 2 katına çıkaracağız.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Adana'ya gidecek mi Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Evet. Eş zamanlı olarak ülkemizi bölgesinde lojistik üs yapıyoruz. Ayrıca Türkiye'de demir yolu ağlarını genişletirken aynı zamanda yerli demir yolu sanayisini de kuruyoruz. Sakarya'da, Konya'da, Afyon'da, Erzincan'da, Karabük'te, Sivas'ta, Çankırı'da makas fabrikası, travers fabrikası, ray imalatı ve bağlantı elemanları gibi demir yollarının vazgeçilmez altyapı, üstyapı üretimini gerçekleştiriyoruz.

Kent içi ulaşımında da İzmir Egey'ı yaptık, hizmete soktuk, Marmaray, Başkentray projeleri de devam ediyor, gün sayıyor. Şehir içi raylı sistemi artık belediyelerin yanı sıra biz de yapmaya başladık.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Marmaray yüz elli yıllık hayalimiz, İstanbul'un toplu ulaşımının omurgası olacak büyük bir proje. Denizin altmış metre altından geçen bu muhteşem proje dünyanın en derin su altı tüneli olma özelliğine sahip. Bu proje 29 Ekim 2013'te hizmete girecek. Dünyanın dört bir yanından televizyon kanalları, basın organları projeyi adım adım takip ediyor, belgeseller yapıyor. Ülkemizi ziyaret eden yabancı konuklar, devlet adamları bu projeyi merak ediyor, bizzat görmek istiyor. Dünyanın gözünü kamaştıran Marmaray Projesi tamamlandığında her gün 1,5 milyon İstanbullu Avrupa'dan Asya'ya sadece dört dakikada geçecek. İstanbul'da toplu taşımada, bu proje tamamlandığında, raylı sistem payı yüzde 8'den yüzde 27'ye çıkmış olacak.

Şimdi kara yollarının geçmiş yıllarına bir göz atalım. 2000'li yıllarda şehirden şehre gitmek için yola düştüğümüzde önümüzdeki kamyonların, tırların yoldan çekilmesini bekler, bir türlü sollama yapamazdık. Bazen sabrımız taşar, hatalı sollama yapar ve bunun bedelini de çok ağır öderdik. Çünkü o günlerde sadece 6 ilimiz bölünmüş yollarla birbirine bağlanıyor idi, bugün 74 ilimiz bölünmüş yollarla birbirine bağlanıyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Artık araç sollamadan hemen hemen istediğimiz her ile gitme imkânına sahibiz. Amacımız, bütün şehirlerimizi bölünmüş yollarla birbirine bağlamak, komşu illeri birbirleriyle yakınlaştırmak.

2003-2010 yılları arasında yapılan toplam 13.556 kilometrelik bölünmüş yol ve diğer kara yolu çalışmaları için 40 milyon Türk Lirası para harcadık.

KÜRŞAT ATILGAN (Adana) - Milyar...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - 40 milyar para harcadık. Milletimize helali hoş olsun.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) - Yok yok... Özel idareden çoğu, özel idare bütçelerinden yapıldı bölünmüş yollar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, özel idareye biz gönderiyoruz. Özel idarenin cari harcamaları karşılamaya parası yok, onlara da biz para gönderiyoruz, merak etmeyin.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) - Köy yardımlarından, oradan buradan kesiliyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer bölünmüş yollar sayesinde tek bir vatandaşımızın hayatını kurtarabildiysek, buna vesile olduysak bunun değeri parayla pulla ölçülmez. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Onun için, bütün çalışmalarımızda önce insan diyoruz. Yolları böldük, hayatları birleştirdik. Yılda ortalama 2 bin kilometre bölünmüş yol yaptık. 2012 sonunda toplam 22.500 kilometre bölünmüş yola ulaşacağız. Bölünmüş yollarda seyahat süresinden yüz elli beş milyon saat tasarruf sağladık. Yine 658 milyon litre yakıt tasarrufu sağladık. Bolu Tüneli'yle Ankara-İstanbul arası seyahat süresi üç buçuk saate indi. 569 kilometrelik Ankara-İzmir bölünmüş yolunun hizmete girmesiyle seyahat süresi on iki saatten yedi saate indi, böylece ekonomiye 194 milyon TL katkı sağlandı. 134 kilometrelik çile yolu, ölüm yolu Adapazarı-Mekece-Bozüyük yolunun tamamlanmasıyla dört saatlik seyahat süresi bir buçuk saat kısaldı, ekonomiye katkı yıllık 118 milyon TL. 404 kilometrelik Ankara-Samsun yolunda seyahat süresini bir buçuk saat kısalttık. 78 kilometrelik Ankara-Kırıkkale-Elmadağ rampaları çile yolunu tamamladık, bir buçuk saat olan seyahat süresini bir saate indirdik. Bu örnekleri çoğaltmak mümkün. Liste uzayıp gidiyor. Vaktinizi almak istemiyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; kara yolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması konusunda da prensibimiz “Yolların kralı olmaz, yolların kuralı olur.” dedik ve bu sektörde kaosa, kargaşaya son verdik. Belge sistemi getirerek kara yolu taşıma sektörünün yüzde 95’ini sisteme dâhil ettik. Yetmiş dokuz yılda sadece 4.176 işletme yetki belgesi almışken 2003-2010 yıllarında 407.420 işletmeye yetki belgesi verdik. Taşımacılığa mesleki, mali kriterler getirerek saygınlık kazandırdık. 1,5 milyon kişiye mesleki yeterlilik eğitimi verdik, belgelerini sağladık. Ruhsat üzerinden masa başında araç muayene devrini kapattık, Avrupa standartlarında araç muayene istasyonları kurduk. Bu istasyonlarda bugüne kadar 14 milyon 511 bin araç muayene oldu ve bunların emniyeti, teknik donanımı tamamen yenilendi. Yollarımızı trafik canavarı olmuş, hurda araçlardan kurtardık. Vatandaşlarımızın geçim kaynağı gördüğü, miadını doldurmuş, vergi borcunu dahi ödeyemediği, trafikten kaydını da düşüremediği, atsa atamadığı, satsa satamadığı araç sahiplerine

kolaylık getirdik, “Getir aracını, al bedelini.” dedik. Bu şekilde 23.621 aracı aldık, hurdaya çıkardık ve hak sahiplerine 120 trilyon ödedik. Kısa vadede 100 bin aracı, aynı şekilde atıl olarak sektördeki bulunan bu kapasiteyi de bertaraf edeceğiz, hurdaya çıkaracağız.

Duble yolları 6.101 kilometreden 19.657 kilometreye çıkarmasaydık, araç muayene istasyonlarını kurmasaydık, ağırlık ve boyut kontrolü istasyonları kurup denetlemeler yapmasaydık 2002 yılında 8 milyon 600 bin olan motorlu araç sayısının bugün 14 milyon 900 bine ulaştığını ve bir günde yaklaşık 40 milyon insanımızın bu taşıtlarla yolculuk yaptığını dikkate aldığımızda Türkiye bu yükün altında kalırdı. Yeni yaptığımız bölünmüş yol ağımızın sadece kullanıcılara, vatandaşlarımıza, sürücülere yakıt ve zaman tasarrufu 7 milyar lira civarındadır. Bunun anlamı şudur: 40 milyar harcadığımız bölünmüş yolların her yıl 7 milyarı geri gelmektedir. Bu da altı yıl gibi bir sürede yaklaşık olarak bu yollara harcanan paranın tekrar Türkiye’ye, Türk ekonomisine yakıt ve zaman tasarrufu olarak dönmesi demektir. Bölünmüş yollarda yol kusurundan kaynaklanan kaza oranı neredeyse sıfıra yaklaşmıştır. Bu yollardaki genel kaza oranlarında ise eski hâline göre yüzde 60 azalma görülmektedir. 100 milyon taşıt/kilometre başına düşen can kaybı 2002 yılında 6 iken bu değer 2009 yılında 4,41 seviyesine gerilemiştir. AB ortalaması 3’tür. Yani bu alanda daha fazla, yapacağımız çok şey vardır. Sürücülerin eğitiminden tutun, diğer bütün önlemler konusunda daha fazla çalışmamız gerekir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul-İzmir arasını üç buçuk saate düşürecek İstanbul-İzmir Otoyol Projesi’nin temelini attık. Bu proje için şunu söylemek istiyorum: 1950 yılında Türkiye’nin millî geliri 9,5 katrilyonu. Bu proje tek başına, yap-işlet-devret modeliyle yapılan bu proje bile 1950 yılındaki Türkiye Cumhuriyeti’nin bir yıllık millî gelirinden daha büyük. Türkiye’nin nereden nereye geldiğini gösteren en açık proje, en açık örnektir. Proje üzerindeki İzmit Körfez Geçiş Köprüsü açıklık itibarıyla Japonya Kobe’deki Akashi Köprüsü’nden sonra, 1.700 metreyle ikinci köprüdür. Dünyanın ikinci büyük köprüsünü de İzmit Körfezi’ne yapmış olacağız. Devlet bütçesinden kaynak ayırmadan 11 milyarlık yatırım yapılacak, beş yıl sonra bu proje hizmete girecek.

Şimdi, sırada daha birçok otoyol projesi var. Kuzey Marmara otoyolu, Ankara-Niğde, Aydın-Denizli, Ankara-Delice ve toplam 19 otoyol projesini de 2023 hedefleri içerisinde yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirmeyi planlıyoruz.

İstanbul’un yakında üçüncü bir gerdanlığı olacak. Türkiye’ye yaraşır üçüncü boğaz köprüsünün hazırlıklarını tamamladık.

Değerli milletvekilleri, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kapasitesi günlük 250 bin araç. İki köprüden her gün 500 bin, 550 bin araç geçiyor. On dakikalık geçiş süresi yaşanan yoğunluktan dolayı doksan dakikaya kadar çıkıyor, bu da yüzde 300'lük işletme kaybı anlamına geliyor. Kuzey Marmara Otoyolu Projesi köprülerde yaşanan bu yoğunluğu ve zaman kaybını ortadan kaldıracak aynı zamanda da transit trafiğin yükünü alacak, ayrıca köprülerin büyük bakımının yapılmasıyla birlikte onların daha rahat çalışmasına imkân sağlayacak.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, 2003 yılında kara listede olan ve her 4 gemisinden 1'i uluslararası limanlarda tutulan denizciliğimizi beyaz bayrak ülkesi hâline getirdik. Kıyı yapılarıyla, denizcilere verdiğimiz destekle sekiz yılda denizciliğimizde önemli bir mesafe katettik. Deniz ticaret filomuz 19'uncu sıradan 15'inci sıraya yükseldi. 2003 yılına göre gemi adedinde yüzde 47, gemi sahipliği oranında yüzde 156 artış sağlandı. Yakıt desteği sayesinde kıyılarımızda, kabotaj hattında yük ve yolcu taşımacılığında yüzde 100'lere varan artışlar sağladık.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bilişim... Büyük Atatürk Anadolu'da gittiği her yerde kendisinden okul ve yol istendiğini söylerdi. 2010 yılında, bu ülke insanı artık bizden yol yerine daha ziyade bilişim otoyolu istiyor, ADSL istiyor, geniş bant erişim hizmeti istiyor. Talepler yalnızca vatandaşlarımızla sınırlı kalmıyor, Türkiye'nin komşuları da aynı talepleri bizden istiyor: "Gelin, bizim e-devlet kapımızı yapın, MOBESE sistemimizi kurun, VEDOP, UYAP projelerini bize de verin." Bilişim Türk insanının günlük yaşamında artık vazgeçilmez hâle geldi. "Orada bir köy var uzakta, gitmesek de gelmesek de o köy bizim köyümüzdür." demiyoruz artık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bakın, Trabzon Uzungöl'de yaşayan yetmiş yaşındaki Havva Hanım kışın Ankara'ya, oğullarının yanına geliyor ama memleket hasretini İnternet'ten gideriyor. Köyünde kar mı yağıyor, yağmur mu yağıyor, bilgisayardan görüntülü olarak izleyebiliyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

İstanbul'da yaşayan seksen yaşındaki Orhan Tezcan isimli vatandaşımız 100 konuttan oluşan yazlık sitenin yöneticiliğini yapıyor. Site sakinlerine duyurularını İnternet'ten gönderiyor, ödemeleri İnternet üzerinden takip ediyor.

Yetmiş dört yaşındaki Yüksel Özbey'in en önemli tutkusu seyahat etmek. Gitmek istediği şehirleri önceden İnternet'ten araştırıyor, daha sonra turlara katılıyor. Yüksel Bey hangi doktora gideceğini, doktorların özgeçmişlerini de İnternet'ten araştırıyor, ona göre karar veriyor.

Biz eğer Ankara Bilkent'te yaşayan altmış beş yaşındaki Ayşe Boyar'ın Çin'in Şanghay şehrinde okuyan oğlu Fatih, gelini Elif, torunu Ömer'e hasretini İnternet'ten görüntülü olarak giderebiliyorsa ne mutlu bize, ne mutlu bu ülkeye ki böyle bir teknolojiye kavuştuk. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) - Sayın Bakan, hangisini keşfettiniz? Bunlardan hangisini siz keşfettiniz? Ayıp ya! Ayıp! Böyle politika olmaz, böyle politika olmaz! Avrupa'da bunları yapmayan ülke yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bütün okullarımıza İnternet altyapısı kurduk. Kablolı erişimin olmadığı 5 bin civarındaki köy okuluna da uydu üzerinden İnternet sağladık. 40 bin okulumuzun, 620 bin dersliğin tamamını üç yıl içerisinde akıllı sınıf hâline getiriyoruz. Bu projeyi de Millî Eğitim Bakanlığıyla birlikte yapıyoruz.

2002 yılında bu ülkede geniş bant yoktu. Bugün 8,5 milyon ev halkı, 35 milyon vatandaşımız geniş bant İnternet ile dünyayla iletişim kuruyor.

e-devlet kapısını hizmete aldık. 223 kamu hizmetini e-devlet kapısından veriyoruz.

2002'de 23 milyon olan cep telefonu sayısını 62 milyona çıkardık.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Bravo! Çok pahalı ama çok. En pahalı cep telefonu Türkiye'de.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Üçüncü nesil hizmetini, görüntülü cep telefonu hizmetini vatandaşlarımıza kazandırdık. İletişimde yaptığımız gelişmelerle telefon görüşme ücretlerini yüzde 60 ucuzlattık.

ALİ UZUNIRMAK (Aydın) - Kaçak giren telefonları önleyemiyorsunuz yalnız, o sıkıntı!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; PTT, başlı başına bir başarı öyküsü. PTT Bank Projesi'yle bugün, vatandaşlarımız 1.357 yerde, banka olmayan, hizmetleri elde eder hâle geldi. Listeler, hizmetler uzadıkça uzuyor. Zamanımız ne yazık ki hizmetlerin tamamını anlatmaya yetmiyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Ben bunları söyledikten sonra...

ALİM İŞİK (Kütahya) - PTT postaları haftada bir geliyor Sayın Bakan. PTT, postaları Meclise haftada bir getiriyor, Türkiye Büyük Millet Meclisine.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Siz değerli milletvekilleri, bu bütçe görüşmeleri sırasında yaptığınız katkılar için,

tenkitler için teşekkür ediyoruz. Bu bütçenin hazırlanmasında ve buralara gelmesinde emeği geçen bütün çalışma arkadaşlarıma, Plan-Bütçe Komisyonu arkadaşlarıma ve Hükümetimize, başta Sayın Başbakanımız olmak üzere, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum ve arkadaşlarımız dedi ki: “Geçmiş dönemlere teşekkür etmediniz.” Bu ülkeye, taş üstüne taş koyan herkese teşekkür ediyorum, sağ olsunlar, var olsunlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Önemli olan, bu ülkeye hizmet etmektir.

Onun için, ben bu duygularla yüce Meclisi sevgiyle, saygıyla selamlıyorum. Bütçemizin ülkemize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve
2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı
Münasebetiyle

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 34

Tarih : 16.12.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmamın başında, şehit olan uzman çavuşumuza Allah'tan rahmet diliyorum. Milletimizin başı sağ olsun.

Evet, sorular bir hayli kalabalık. Tabii, cevaplarının da hazırlanması gerekiyor ama bir kısmını burada cevaplayacağım, yetiştiremediklerimi de yazılı olarak izninizle cevaplandırmak istiyorum.

Sayın Aydoğan duble yolların kalitesi konusunda bir soru gündeme getirdi. Duble yolların kalitesini artırma yönünde 2010 yılında fevkalade önemli çalışmalar yaptık ve bu sene kara yolları tarihinde rekor miktarda sıcak karışım asfalt kaplaması gerçekleştirdik. Şehirlerimizin birçoğu, giriş çıkışları, 10 kilometrelik kısımdan başlayarak sıcak asfalt kaplaması yapılmış ve programa 2011 yılında da aynen devam edilecektir.

Köprü, otoyolların satışı söz konusu değildir. Özelleştirme idaresi Başkanlığı köprü ve otoyolların uzun vadeli işletme hakkının devriyle ilgili bir çalışma yürütmektedir. Bu konu henüz daha hazırlık aşamasındadır.

Sivil havacılık tazminatını öngören yasa geçtiğimiz aylarda Meclisten çıkmıştır. Bu yasaya göre hangi branşlarda tazminat alacaklar detaylı bir şekilde yasada tatad edilmiştir, o çerçevede ödemeler yapılmaktadır.

Sayın Yıldız'ın sorusu: Antalya-Alanya yolu, doğrusu, hakikaten gittikçe ağır trafik yükü altında sorun teşkil etmektedir. Biliyorsunuz bu yol tek yoldu, göreve geldiğimizde ilk yaptığımız bölünmüş yollardan birisi Antalya-Alanya bölünmüş yoludur ve şimdi bir paralel başka bir yol çalışmasını şu anda proje ve etüt çalışmalarını sürdürüyoruz.

Gazipaşa Havaalanı malum mâniaları olan bir havaalanıdır. Esasen kurulduğu yer yanlış. Ancak, 50 trilyon harcanarak yapılmış bu havaalanını işletebilmek amacıyla neredeyse bedava denecek bir ücretle bir işletmeciye kiraladık ihale yoluyla. 1.825'e 30 metre ebadında olan mevcut pist 2.000'e

45 metreye yükseltilmesi yönünde izin verilmeyi kararlaştırdık. Şu anda havaalanı faaldir, uçuşlar havaalanında yapılmaktadır ancak, dediğim gibi, kısıtlı, mâniah bir havaalanıdır. Pistin uzatılmış olması bile bu mâniahları ortadan kaldırmaya yetmeyecektir. O bakımdan bu havaalanına uçuş yapan pilotların önceden eğitim alması ve görerek şartlarda uçuşlarını gerçekleştirmeleri mümkün olacaktır.

Sayın Alim Işık'ın sorusunu cevaplandırmak istiyorum. Zafer Havaalanı, ihalesi yapılmıştır. Geçtiğimiz haftalarda YPK kararı da çıkmıştır. 2011'in ilk veya ikinci ayında temeli atılacak, yapımına başlanacaktır.

Diğer bir soru: Ankara-İzmir otoyolu. Ankara-İzmir otoyolunun proje çalışmaları devam ediyor. Kütahya ile Afyon şehirleri arasından geçecek olup bu iki ilimize bağlantılar sağlanacaktır.

Tabii, demir yolu için de proje çalışmaları tamamlanma aşamasındadır. Daha önce de ifade ettim, otoyollar veya hızlı demir yolları, hangisini yaparsanız yapın yolu coğrafya belirler. Eğer yolu coğrafyanın belirlemesine izin vermezseniz o zaman ciddi sorunlarla karşı karşıya kalırsınız.

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, süreniz, size ayrılan süre doldu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, Bakanımızın sorusu yok.

RIDVAN YALÇIN (Ordu) - Sayın Bakan, Ordu-Giresun Havaalanı, cevap vermediniz

BAŞKAN - Size soru yok muydu efendim?

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI MEHMET VECDİ GÖNÜL (İzmir) - Yok.

BAŞKAN - Peki, o zaman devam ediniz.

Buyurunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Dolayısıyla Emet-Tavşanlı yolunun da çalışmaları, Emet-Tavşanlı şehir geçişleri yapılmış olup diğer kesimlerde çalışmalar devam etmektedir.

Diğer soru, Sayın Çalış'ın sorusu: Karaman-Konya büyük oranda zaten bitirilmiştir.

Taşağıl-Kuşyuvası, bu zor bir yoldur, Toroslardan Antalya-Manavgat arasına inen bir yoldur. Proje çalışmaları devam etmektedir. Bir kesiminde de çalışma yapılmaktadır.

Tokat-Niksar, Tokat çevre yolu da büyük oranda yapılmasına rağmen belirli bir kesiminde kamulaştırmayla ilgili hukuki sorunlar yaşamaktayız. Bu hukuki sorunları da çözmek üzereyiz. Bunlar bittiğinde kısa sürede tamamlanacaktır.

Bir başka soru: İzmit köprüsünde demir yolu geçişinin de olması konusunda ta baştan beri çalışmalar yapılmış olup ancak teknik bakımdan bunun mümkün olmadığı köprü açıklığı dikkate alındığında ortaya çıkmış ve uygulamanın demir yolu olmadan yapılmasına karar verilmiştir.

Pilot sayımız... 1.300 pilotumuz faal iken 2003'te, bugün bu sayı 7 bine ulaşmıştır. Aslında sağ koltukta oturan pilot yani ikinci açığımız yoktur, fazlamız vardır. Açığımız olan, sol koltukta oturan kaptan açığıdır. Bunların da çeşitli tip eğitimlerden geçmiş olması lazım. Bu da bir süreye ihtiyaç gösteriyor, açık bu yüzdendir yoksa keyfi olarak yabancı pilot istihdamı yapılmamaktadır. Bunun bilinmesinde fayda var.

Sayın Bulut'un sorusu: Balıkesir-Edremit yolunun ihalesi yapıldı, iş yeri teslimi de yapıldı ve çalışmalara 2011'de faal olarak başlanacak.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Adıyaman Nissibi Köprüsü ne oldu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sırayla... Geliyoruz şimdi.

Edremit-İzmir otoyol çalışması şu anda gündemimizde yok. Edremit'e bir liman projesi de yine gündemimizde yoktur.

Sayın Enöz K1 belgesiyle ilgili...

Evet, Nissibi Köprüsü'nün proje yapımı devam ediyor. 2011 yılı yatırım programına alındı, proje bitince ihalesi de yapılacaktır.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Ne zaman bitecek? Yılan hikâyesine döndü Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, proje yapıyoruz. Oradaki köprü bir küçük boğaz köprüsüdür.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Dokuz yıl efendim... Sayın Bakan dokuz yıldır proje bitmedi mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Böyle zor bir projedir. Proje süresi iki buçuk yıldır, proje iki buçuk yıldan beri yapılıyor. Bunlar çocuk oyuncağı değil. Bu işler ciddi çalışmalar ister.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Çocuk oyuncağı değil. Proje biter efendim. Dokuz yılda bitmez mi proje?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Görüyorsunuz, hizmetleri yaptıkça sabırsızlıklar artıyor. Daha kısa sürede daha çok iş yapmamızı istiyorsunuz. Bunda da haklısınız ama ne yapalım seksen yılın ihmalini sekiz yıla sığdıramadık. Bu konuda da tabii ki üzüntülüüz.

Teşekkür ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Bravo, çok güzel cevaplar verdiniz Sayın Bakan!

BAŞKAN - Süreniz doldu Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum. Bundan sonraki soruları da yazılı olarak cevaplandıracağım.

Çok teşekkür ediyorum, sağ olun, var olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

23. DÖNEM
BÖLÜM VII
SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR



Konu : *Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çevre ve Orman Bakanından Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 25

Tarih : 27.11.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Malatya Milletvekilimiz Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun sorduğu sözlü soru önergesini cevaplamak üzere söz almış bulunuyorum. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Malatya Çat Projesi kapsamında, 2006 yılı sonuna kadar, borulu sulama şebekesi tamamlanan kesimde, toplam 4 bin 700 hektar arazi sulamaya açılmıştır. Yani, fiziki gerçekleşme oranı yüzde 59'dur. Projeye 2007 yılı için ayrılan ödenek çerçevesinde 9 milyon YTL bulunmakta olup ayrıca projeler arasında aktarma yapmak suretiyle de 4 milyon YTL ilave edilmiştir.

İkinci soru da: Malatya Karakaya Projesi baraj inşaatında ise bugüne kadar malzeme ocak yolları, ulaşım yolları ve derivasyon tüneli, kazı beton enjeksiyon işleri tamamlanmış, suyun derivasyonu gerçekleşmiş ve aynı iş sezonunda da, batardo inşaatı tamamlanarak gövde sıyırma kazıları, kapak ve perde enjeksiyonları, dolu savak birinci kademe kazıları hâlen devam etmektedir. Gövde dolgusuna başlanmış olup bugüne kadar 1 milyon 580 bin metreküp dolgu işlemi de gerçekleşmiştir. Projeye, 2007 içerisinde ayrılan ödenek bağlamında 4 milyon YTL, ayrıca başka projelerden aktarma yapmak suretiyle 3 milyon YTL olmak üzere, toplam 7 milyon YTL'lik ödenek tefrik edilmiş ve kullanılmaktadır.

Malatya Kuruçay Boztepe Barajı, 2006 yılında iz ödenekten çıkarılıp proje memba batardosu bitirilmiş, sol sahilde 371 metrelik kısmın enjeksiyonu tamamlanmış ve diğer işler devam etmektedir. Bununla ilgili fiziki gerçekleşmesi yüzde 32'ye ulaşmıştır. 2007'de, tarım sektöründen 4 milyon YTL, projeler arası aktarmadan 2 milyon YTL ilave ödenek tefrik edilmiş, işler hâlen devam etmektedir.

Malatya Yoncalı Barajı, Yüksek Planlama Kurulu kararı gereği, iz ödenek olarak yatırım bütçesinde devam etmektedir. 2008 yılında, iz ödenekle yine yatırım bütçesine alınmıştır.

Darende Gölpınar Projesi'nin Gölpınar sulama inşaatı, 95 tarihinde ihale edilen ödenek ihtiyaçları çerçevesinde, 2010 yılında tamamlanması hedeflenen bir projedir. Yine, 2007'de, projeye ayrılan miktar 6 milyon YTL'dir.

2008-2010 yılları arasında, DSİ Genel Müdürlüğünün ödenek tavanı içerisinde, Malatya Çat Projesi için 9 milyon YTL, Malatya Kapıkaya Projesi için 4 milyon YTL, Malatya Kuruçay Projesi'ne 4 milyon YTL, Malatya Yoncalı'ya bin YTL iz bedeli, Darende Gölpınar'a 4 milyon YTL, böylece toplam, 2008 yılı için, DSİ ödenek tavanı artırılmak suretiyle, Malatya Kapıkaya Projesine 10 milyon YTL...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun, tamamlayın konuşmanızı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Malatya Kuruçay'a 12 milyon YTL, Malatya Çat Projesi'ne 51 milyon YTL, Darende Gölpınar Projesi'ne 10 milyon YTL ödenek ayrılması teklif edilmiştir.

Bilgilerinize arz olunur.

Sayın Aslanoğlu, ne var ne yok hepsini sormuşsun Malatya'yla ilgili.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Devamı var efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederiz.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Daha, ulaştırmayla ilgili de var, onları da sırası geldiğinde cevaplayacağız.

Saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Artvin Milletvekili Metin Arifağaoğlu'nun,, Bursa Milletvekili İsmet Büyükataman'ın, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 25

Tarih : 27.11.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Malatya Milletvekilimiz Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun sorusundan cevaplamaya başlıyorum.

Sorular okundu. Ben direkt, izninizle, cevaba geçmek istiyorum: Bildiğiniz gibi, 2003 yılında başlattığımız bölünmüş yol projesi 58'inci ve 59'uncu Hükûmet döneminde tam süratle devam etmiş ve 2007 sonu itibarıyla, 2003 öncesinde yapılan yolların 2 katından fazla, ülke genelinde bölünmüş yol yapımı gerçekleştirilmiştir.

Şimdi, Malatya'da Sayın Aslanoğlu tabii bir şey yapılmadı kabilinden soruda bir şey söylüyor. Tabii, biz ne söylersek söyleyelim rakamlar yalan söylemez.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Tabii.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bakın, Malatya'da 2002 yılı sonuna kadar 38 kilometre bölünmüş yol yapılmış.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Bu kadar!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama şimdi ne yapmışız onu söyleyeyim: 2003 yılında 15; 2004'te 24; 2005'te 47; 2006'da 12; 2007'de 22; devam edende 55, toplam 120 kilometre bölünmüş yol yapılmış. Yani, beş sene içerisinde 38'e karşı 120. Bunu söyleyelim.

Şimdi buradan detaylara geleyim. Detayları da izninizle vermek istiyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Bakanım yollar kaç kilometre, bir de onu söyleyin?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi zamanı etkin kullanacağız...

BAŞKAN - Sayın Aslanoglu, lütfen müdahale etmeyiniz.

Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap ediniz efendim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi tabii, gerek Malatya gerek memleketimizin diğer vilayetlerinde yol çalışmaları 1.461 şantiyede devam ediyor ülke çapında. Tabii, Sayın Aslanoglu konulara duyarlı ama diğer milletvekillerimiz de aynı şekilde duyarlı. Bütün milletvekillerimiz Malatya'nın yol sorununu, baraj sorununu, diğer altyapı sorunlarını takip etmekte ve eldeki imkânlarla da bu projeler gerçekleştirilmektedir.

2003 yılında başladığımız Gölbaşı-Mersin 5. Bölge hududundaki yolun 29 kilometresi tamamlandı; 2003-2006 yılları arasında bu 29 kilometrelik kısmı hizmete girdi.

Malatya-Gölbaşı yolunda Darende ayrımından itibaren Cumhuriyet köye kadar 10 kilometrelik kesim de tamamlandı. Cumhuriyet köy-Kelhalil arası 18 kilometresi toprak işleri seviyesinde tamamlandı, 9 kilometrelik Suçatı mevkiisi de asfalt olarak bitirildi. Geri kalan kısım da 2008 senesinde bitirilecek, temel seviyesinde bitirilmiş olacak, asfalt kaplaması da yapılacaktır.

Doğanşehir ayrımı arasında 10 kilometrenin 2008'de çalışmaları devam edecek. Doğanşehir'den Sürgü-Çelikhankavşağına kadar olan bölünmüş yol çalışmaları daha önce bitirildi, şu anda hizmete girdi.

Yatırım programında yer almayan ancak gerçekleştirilen Hekimhan geçişinde de 3 kilometrelik bir bölünmüş yol çalışması yapılmıştır. Malatya-Pötürge il yolunda, Elâzığ ayrımından Pötürge'ye doğru, Pötürge Bakımevine kadar 23 kilometrelik kısım iyileştirmeler yapılarak kurp düzeltmeleri sonucunda trafik güvenliği bakımından gerekli çalışmalar yapılmış ve asfalt seviyesinde bu kesim tamamlanmıştır. Ayrıca, Pötürge'den Malatya'ya 16 kilometrelik kesimde yol standardı iyileştirilmiş ve asfalt çalışması yapılarak trafiğe açılmıştır.

Malatya-Nemrut yolunda Pötürge ayrımından Tepehan yoluna doğru olan kesimde temel takviyeli üstyapı iyileştirmeleri gerçekleştirilmiştir.

Kayseri-Malatya yolu toplam 221 kilometre civarındadır.

Sadece Malatya'yı değil, görüyorsun, bütün çevre illeri de soruyorsun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Hep Kayseri'ye yaptınız, bu tarafa yapmadınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dolayısıyla, İç Anadolu'nun tamamını kapsıyor. Kayseri-Malatya yolu 221 kilometre, 96 kilometresi bitti.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - O taraf...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Nasıl bitmiş, onu söyleyeyim: 48 kilometrede çalışma devam ediyor, kalan 77 kilometresinin de projeleri yapılıyor.

Şimdi, Malatya tarafındaki 111 kilometrenin seyrine gelelim. Malatya-Yeşilyurt-Adıyaman yolunun 55 kilometrelik kısmı, Adıyaman-Çelikhan arası daha önceki yıllarda yapılarak trafiğe açılmış. Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan arası 56 kilometrelik kısmın, Malatya-Yeşilyurt arası, 4 kilometre asfaltlanmış, bitmiş vaziyette, 1 kilometresinde de çalışma temel seviyesinde tamamlanmış, tek yol olarak. 11 kilometre asfalt, üstyapı bitmiş hâlde, 4 kilometresi toprak seviyesinde olmak üzere 22 kilometrelik kısmında ihaleli çalışma devam etmektedir. Arada kalan 34 kilometrelik bölüm ise projesi yapılmakta olup ihale edilecek seviyeye gelecektir yakın zamanda. 9 kilometrelik Malatya-Battalgazi yolunun 8 kilometresi bitmiş, tamamlanmış, 1 kilometrelik kısmı da devam ediyor, bitirilecek.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Yedi yıldır...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Arapgir-Kemaliye yolu 55 kilometre, asfalt sathi kaplama düzeyindedir. Tabii, bu yolun fiziki standartları iyi değildir.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Orası Erzinan'a bağlı, biliyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Benim de bizatihi gittiğim bir yoldur. 4 kilometresinde bir çalışma yapıldı ve asfalt yapıldı. Ayrıca, burada bulunan Kozluk Köprüsü'nün de yapımı gerçekleştirildi.

Şimdi, bu detayları verdikten sonra ben bir şey söylemek istiyorum. Karayolları ağında 63.500 kilometre yol var. Bu 63.500 kilometre yolun yaklaşık 33 bin kilometresi vilayetten vilayete geçen yollar, 30 bin kilometresi de bir vilayet içerisinde başlayıp o vilayette nihayetlenen yollar. Yani "kılcık yollar" dediğimiz yollar. Bunlar, tabii, ilçeleri ile veya bucakları ilçeye veya köylere bağlayan yollardır. Dolayısıyla, KÖYDES kapsamında yer almayan yollar olarak tanımlayabiliriz. Eldeki bütçe imkânlarıyla bu yolların tamamının standardını çok kısa sürede tamamlama imkânı yoktur. Onun için, bu yolların bir an önce yapılabilmesine yönelik karayolları mevzuatında bir çalışma yapıyoruz. Bunu

gerçekleştirdiğimizde, mahallî idarelerin de işin içine girmesiyle birlikte, bu yolları çok daha hızlı bitirip hizmete sokma imkânına sahip olacağız.

Gayet tabii ki, yol ve su, bir ülkenin insanların yaşam standardını yükseltmek, yaşam kalitesini iyileştirmek ve ülkenin rekabet gücünü artırmak için olmazsa olmaz bir altyapı hizmetidir. Bunun için, eldeki imkânları en iyi şekilde kullanarak, öncelikle, bitmesi muhtemel yollara ağırlık vermek suretiyle ve fiziki ilerlemesi daha fazla olan yolları tercih ederek, trafik debisini de dikkate alarak çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Ne yazık ki, geçmiş dönemlerde birçok projeye birden başlanmış, ancak yeterli kaynak olmadığı için de bu projeler vaktinde bitirilememiştir diyoruz.

İkinci soru, Sayın Reşat Doğru, Tokat Milletvekilimizin sorusu. Sorunun cevabını veriyorum: Tarihî bir köprü var, Talazan Köprüsü; bu, Buzköy sınırları içerisinde bir köprü. Bu köprünün yapımıyla ilgili sayın milletvekilimizin bir sorusu var. Tabii, tarihî köprüler hem geçmişimize olan saygımız, hatıramız nedeniyle hem de bu eserlerin günümüzden geleceğe, medeniyetimizin birer nişanesi olarak yaşatılması bakımından çok önemli eserlerimizdir. Birçok tarihî yapılarımız vardır, köprülerimiz vardır. Bunların onarımı şu şekilde yapılmaktadır: 5226 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu çerçevesinde -bu tip tarihî köprüler de buna dâhil- tarihî yapıların, o bölgenin yerel ve mahallî idarelerinin iş birliğiyle yapılmasını bu Kanun hükme bağlamıştır. Bu çerçevede, eldeki imkânlarla, kara yollarımızın da teknik destek, gereğinde mali destek vermek suretiyle yapımı gerçekleştirilecektir. Tokat'taki bu köprümüzle ilgili de 2008 yılında Tokat Valiliğimizle koordine etmek suretiyle yapımı hedeflenmiştir. Bilgilerinize arz ederiz.

Efendim, diğer bir sorumuz -yine Sayın Reşat Doğru, Tokat Milletvekilimiz- bir yolla ilgili. Yol, Tokat-Zile'den Çorum-Alaca arasındaki bir yoldur. Bu yolun toplam uzunluğu 77 kilometre. Bu yolun 67 kilometrelik kısmı Samsun bölgesinde, 10 kilometrelik kısmı Kayseri bölgesinde kalmakta olup, bu yolun 20 kilometresinin ihalesi 2000 yılında yapılmış. Şu andaki gerçekleşme oranı yüzde 88. Kayseri bölgesinde, 10 kilometrelik kısmı; hâlâ orada da çalışma var, ama oradaki fiziki gerçekleşme daha düşük, yüzde 18. Her ikisinin, yani bu toplam 77 kilometrelik -Zile'den Alaca'ya kadar olan önemli bir yoldur doğu-batı aksında- bu yolun 2010 yılına kadar bitirilmesi planlanmıştır, hedef buna göre belirlenmiştir.

Diğer bir soru, Artvin Milletvekili Sayın Metin Arifağaoğlu'nun sorusu. Milletvekilimizin Borçka-Murgul il yoluyla ilgili sorusu vardır. Malum, Borçka, baraj bölgesinde kalan bu yolun yerinin değiştirilmesi söz konusudur. Bu tip yolları Devlet Su İşleri ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bir protokol

çerçevesinde işin içerisinde yapımı öngörülmüştür. 27 kilometrelik bir yoldur ve on bir adet tünel bulunmaktadır. Bu tünellerde -sizin de ifade ettiğiniz gibi- aydınlatma hâlen mevcut değildir, ama şunu ifade etmek isterim ki, bu yolların ve özellikle de tünellerin teslimatı, henüz iş tamamlanmadığı için Karayolları Genel Müdürlüğüne teslim alınmamıştır, 2008 yılında teslimi öngörülmektedir. Teslimden önce neler yapılacaktır? Aydınlatma sistemi, enerji sistemi, havalandırma sistemi, acil durum ve yangın algılama sistemi, trafik kontrol sistemi, kapalı kamera sistemi ve anons sistemi gibi sistemlerin tamamı, DSİ'yle imzalanan protokol çerçevesinde yapıldıktan sonra yol teslim alınacaktır. Bunun da -işaret ettiğiniz gibi önemli- trafik güvenliği bakımından bir an önce yapılması için ilgili genel müdürlüğü nezdinde Karayolları Genel Müdürlüğümüz gerekli takibatı yapacaktır. Durum bilgilerinize sunulur.

Efendim, yine, Artvin Milletvekilimiz Sayın Metin Arifağaoğlu'nun iki sorusu var. Bir tanesi, Camili ayırım yolu, bir tanesi de meşhur bizim Ardanuç Geçidi, Ardahan Artvin arasındaki bir yolumuz. Efendim, bu önemli bir yoldur, 31 kilometrelik bir yoldur. Doğrudur, çok uzun zamandan beri ihale edilmiş ve tamamlanamamış bir yoldur.

Üç kesim hâlinde ihale edilmiş: Birinci kesim 12,5 kilometre. Bunun şu ana kadar 9 kilometresi tamamlanmış, asfaltı da yapılmıştır, geri kalan kısmı da 2008'de bitirilecektir.

İkinci kısım 8,5 kilometre. Burada da çalışmalar devam ediyor, 5 kilometresi temel seviyesinde, bitirilmesi hedefleniyor. Ancak her hâlükârda 2008'de bunun tamamını, 8,5 kilometreyi bitirmiş olacağız, gerekli ödeneklerde bir sıkıntı çekmezsek. Ama bunu tamamlamak istiyoruz, çünkü bu yol önemli bir yol, Karadeniz'i Ardahan'a, yani önemli sınır vilayetimize bağlayan bir yoldur. Bu yoldan da geçtim ben, bunun önemli olduğunu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Üçüncü kesim uzunluğu 10 kilometre. Bunda da hedef 2008, en kötü ihtimalle 2009'da bitirmeyi planlıyoruz. Yani, 2009 yılı sonunda bu güzergâhta sorunumuz kalmayacak.

Kamulaştırmasıyla ilgili de burada bir sorunuz var. Bu yolun genel olarak kamulaştırmasında bazı sorunlar var, kamuya ait yerler var, ormana ait yerler var, özel mülkiyete konular var. Ama şu anda kamulaştırmayla ilgili konuların -detaylarla boğmak istemiyorum- yolun ilerlemesine engel olacak bir durumu kalmamıştır, büyük oranda çözülmüştür ve toplam kamulaştırma ihtiyacı da 2 milyon YTL civarında öngörülmektedir.

Efendim, diğer bir sorumuz, yine, Artvin Milletvekilimiz Sayın Metin Arifağaoğlu'nun sorusu. Bugün Artvin'e çalışıyoruz, Malatya, Artvin.

Artvin-Borçka-Camili ayrımı, aşağı yukarı 43 kilometre. Aslında, Artvin-Camili toplam 50 kilometre, ama burada, önemli olan kısmı, ayrım-Camili kısmı 43 kilometredir. Bunun 21 kilometresi şu anda bitmiştir. Kalan kısmı için hedefimiz, sayın milletvekilleri, 2009 yılı sonudur. 2009 yılı sonunda, bu yol tamamen, kalan kısmı da bitirilerek hizmete verilecektir.

Artvin Milletvekilimiz Sayın Metin Arifağaoğlu'nun diğer bir sorusu, Batum Havaalanı'nın Gürcistan ile Türkiye arasındaki uçuşlarda ortak kullanımıyla ilgilidir. Bu havaalanının, malumunuz, bir Türk firmasınca, girişimlerimizle Tiflis Havaalanı ile birlikte yap-işlet-devret modeliyle yapılması temin edilmiş ve havaalanları bitmiştir. Tiflis, tam kapasiteyle hizmet vermekte, Batum Havaalanı'nın da âdeta tek ülke gibi, bir iç hat havaalanı olarak kullanılmasını öngören protokol imzalanmıştır. Gürcistan'la Türkiye arasında, bakanlıklarımız arasında bu protokolü imzaladık. Bu protokol Gürcü tarafında henüz yürürlüğe girmedir. Bizde de iki husus var; bir tanesi, bunun için Bakanlar Kurulu kararı gerekiyor. Birçok işlem var, hepsi bitti. En son işlem, buranın hava hudut kapısı ilan edilmesi ve buradaki geçişlerin bir ülkeden başka ülkeye geçiş gibi değil, yurt içi geçişleri gibi olmasını temin eden bir karar gerekiyor, bu kararı da aldık. Şu anda, bugün yarın da Cumhurbaşkanımızca Bakanlar Kurulu kararı onaylanacak ve hemen seferler başlayacak. Hopâda bir terminalimiz var. Onun bazı eksiklikleri var güvenlikle ilgili, donanıyla ilgili. İlgili firmaya bu konuda talimatları da verdik. Onlar da eksiklikleri tamamlayınca, böylece Batum'dan Artvin'deki, Rize'deki vatandaşlarımız, icabında isterse Trabzon'a, isterse Batum Havaalanı'na gidip, oradan İstanbul'a veyahut Trabzon'a veya oradan bağlantılı olarak yurt dışına, her tarafa gitme imkânına sahip olacaklar. Bu, komşu ülkelerle iş birliği çerçevesinde çok güzel bir projedir. Âdeta, bizim yıllardır Avrupa Birliğine girme gayretimiz var ve bu gayretimiz devam ederken, biz Gürcistan'la, Azerbaycan'la birçok önemli projede bunu bölgemizde gerçekleştirdik. Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum-Nabucco Projesi ve en son geçtiğimiz hafta temelini attığımız Bakü-Tiflis-Kars demir yolu gibi projeler, bu iş birliğinin çok somut örnekleridir. Bu da bölgemizde, doğuyla batı arasında stratejik konumda olan bu ülkelerin gerek ulaşım gerek enerji gerekse iletişim alanında çok ciddi iş birliklerini artırarak devam ettirmesi sonucu başarılmıştır.

Diğer bir soru, Bursa Milletvekilimiz Sayın İsmet Büyükataman'ın demir yoluyla ilgili sorusudur. Kemal Demirel Bey bunu sorardı, ama demek ki bu sefer...

KEMAL DEMİREL (Bursa) - Benimkileri gönderdim ben size.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet.

Efendim, bu proje de yıllardan beri tabii, gündemde olan bir projedir. Proje Bandırma-Bursa, Bursa'dan Ayazma-Osmaneli'ni ana demir yolu güzergâhına bağlamayı öngören bir projedir. İlk defa 1981 yılında gündeme gelmiş ve 2002 yılında etüt proje çalışmaları tamamlanmış.

Ancak, bu fizibilite çalışmasını incelediğimizde yeterli olmadığını gördük, yani projenin... Tabii, bu demir yolu projeleri, dönüşü geç, yatırımı yüksek projeler olduğu için genel bütçe imkânlarıyla kısa sürede yapılamıyor, barajlar gibi. Barajlara da hepsine birden başlamışız, ancak yeterli kaynaklar bulunamamış, ülke zaman zaman ekonomik krize girmiş, yatırımdan çıkarılmış, gerekli ödenekler konamamış, dolayısıyla projeler gecikmiş. Bu, 81'de konuşulup aradan bu kadar süre geçmiş, bir şey yapılmamış. Aynı akıbeti yaşamamak için biz bunun uygulama projelerini yeniden yapmaya karar verdik. Tabii, geçen süre içerisinde ihtiyaçlar da değişmiş, standartlar da değişmiş, dolayısıyla bir teknik ve ekonomik zorunluluk olarak da bunu yenilemeye karar verdik ve bunu yatırım kapsamına aldık, ihalesini de yaptık. Şu anda, yer teslimi de yapıldı. 2008 yılı sonu, en geç, bunun proje çalışmaları bitmiş olacak, ama bu proje çalışmaları tamamen inşaata yönelik uygulama projeleridir. Bu çalışma devam ederken, 2008 yılı içerisinde kamu-özel sektör ortaklığı veya yap-işlet-devret modeliyle bu projenin gerçekleştirilmesi için, bir yandan da uluslararası düzeyde projeyi ilan ettik, gerekli yerlere bununla ilgili duyuruları yaptık. Amacımız, bu projeyi, proje çalışmaları bitinceye kadar, yap-işlet-devretle gerçekleştirebilecek bir altyapıyı hazır hâle getirmektir. Durum bilgilerinize arz olunur.

Ordu Milletvekilimiz Sayın Rıdvan Yalçın'ın soru önergesi, Ordu-Ulubey devlet yoluyla ilgili. Bu yol da toplam 22 kilometredir. Bunun 8 kilometrelik kısmı bölünmüş yol programı dâhilindedir ve bu kısmın 6 kilometrelik bölümü yapılmış ve trafiğe açılmıştır.

Diğer bir yol, Aybastı-Gölköy yolunun projesi şu anda tamamlanmış, 2007'de asfalt çalışmaları devam etmektedir. 2008'de de çalışmalar sürdürülerek, 2008'de de Aybastı-Gölköy yolu tamamen bitirilmiş olacaktır.

Diğer bir yol, Fatsa-Çatalpınar-Kabataş-Aybastı-Reşadiye arasındaki yoldur. Bu yolla ilgili de gerekli proje çalışmaları daha önceden yapılarak tamamlanmıştır. Fatsa-Aybastı arası "onarım ve iyileştirme" adıyla yatırım programına alınmıştır ve Fatsa-Aybastı arasındaki yolun 6,8 kilometrelik kısmının ihalesi yapılma aşamasındadır. Bu proje için toplam 4,6 milyon YTL, bugüne kadar harcama yapılmıştır. Eldeki bütçe imkânlarıyla kalan kısmın tamamlanması için çalışmalar sürdürülmektedir. Kamulaştırma, projenin yürütülmesine engel teşkil etmemektedir.

Yine bölgede diğer bir yol, Ordu-Ulubey-Gürgentepe-Gölköy-Mesudiye yoludur. Kabadüz ayırımından Mesudiye'ye kadar olan kesimin hâlen proje çalışmaları devam etmektedir. Ordu Çevre Yolu Projesi tamamen bitirilmiştir, proje bazında bitirilmiştir, 2008 programına teklif edilmiştir. 2008'de de ihalesi gerçekleştirilecektir.

Zannediyorum, bir sorusu daha vardı, Sayın Ordu Milletvekilimizin, atlamış olmayalım.

RIDVAN YALÇIN (Ordu) - Havaalanı ve liman Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Havaalanı ve liman, evet.

Efendim, bildiğiniz gibi, 553 kilometrelik Karadeniz Sahil Yolu yüzde 98 oranında tamamlanarak hizmete girmiştir.

EŞREF KARAİBRAHİM (Giresun) - Sayın Bakanım, dün bir kişi öldü, bir öğretmenimiz öldü. Giresun girişinde, biliyorsunuz büyük sıkıntılarımız var. Bir öğretmenimiz dün vefat etti, belki gazeteden, basından okumuşsunuzdur. Acayip bir kavşak var Giresun girişinde.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, tabii, yol standardını iyileştirince, iki gidiş iki geliş, asfalt kaplı, virajsız yol olunca millet de artık gazdan ayağını çekmiyor, ama bunlar mazeret değil. Şu anda Karadeniz Sahil Yolu'nun birçok bölgede erişim noktaları var, yani yüzlerce erişim noktası var. Bu erişim noktalarının, kontrollü hâle getirilmesi, üst geçitlerle veya diğer tedbirlerle, çalışmaları hâlen devam etmektedir. Bu sorunun en fazla Giresun bölgesinde olduğunu biliyoruz, buraya da ağırlık veriyoruz, bunu ifade etmek istiyorum.

Benim söylemek istediğim başka bir şey var; tabii, Giresun, Ordu; doğusunda Trabzon, batısında Samsun. İki ilimizde de havaalanı var. Şu andaki yol da iyileştirildiği için Giresun'dan gidecek vatandaşlarımız Trabzon'a, Ordu'dan gidecek vatandaşlarımız da Samsun'a, yaklaşık bir saat, bir saat on beş dakikalık bir süre içerisinde gidebiliyorlar. Eskiden bu havaalanlarına ulaşmak...

EŞREF KARAİBRAHİM (Giresun) - Sayın Bakanım, ORGİ havaalanı gündemde değil mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bir dakika müsaade edin... Biz, mevcut durumu söylüyoruz.

Eskiden buralara iki buçuk, üç saatte gidilebiliyordu, şimdi bu meydanlara bir saat, en fazla bir buçuk saatte gidilebiliyor.

Gelelim ORGİ havaalanı meselesi...

EŞREF KARAİBRAHİM (Giresun) - Sayın Bakan ORGİ havaalanı gündemde değil mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, 1998 yılında Ordu ile Giresun arasında havaalanı yapımı gündeme gelmiş. Ordu'ya 19 kilometre, Giresun'a 25 kilometre mesafede Gülyalı mevkinde, denizden tamamen dolgu yapmak suretiyle bir havaalanı projesi, fikri ortaya atılmış. Bunun için Bakanlığımız DLH Genel Müdürlüğünün yatırımına teklif edilmiş dış kredili yapılması için. Burada, tabii, dış kredi izinleri, yatırım önceliği, fizibilitesi bakımından ısrarla teklif edilmesine rağmen, maalesef, gerekli izinler o dönemde sağlanamamıştır Hazine'den, DPT'den.

RIDVAN YALÇIN (Ordu) - Efendim, milyarlarca bağış toplandı vatandaşlardan, oraya mendirek yapıldı, atıl şekilde bekliyor şu anda.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi tabii, bu hâlde devam ederken -şimdi devam ediyoruz, yani devamı- mendirek, deniz dolgusu, uçuş üniteleri, üstyapı, müteferrik işler inşaatı bu yatırım programında devam ederken, Hazine Müsteşarlığı 2001 yılında, yani koalisyon hükûmeti döneminde bu yatırımı programdan çıkarmış. Şimdi, 2003 yılında da tekrar, milletvekillerimiz bunu gündeme getirmiş ve takip eden yıllarda da bu talep tekrarlanmıştır. Şimdi de, sizin ifade ettiğiniz gibi, bu havaalanının kısa vadede, Karadeniz bölünmüş yolu yapıldığı için, Trabzon ve Samsun havaalanlarıyla bu ihtiyaç bir ölçüde giderilmektedir. Ancak, 2008 yılı içerisinde biz, bu havaalanıyla ilgili projeyi tekrar gündeme alıyoruz, gerekli etüt çalışmalarını yapıp orta vadede bunun yapılması konusunu değerlendireceğiz. Neden? Çünkü bu, tamamen denizden dolgu yapılmak suretiyle yapılacak bir havaalanıdır. Kamu kaynaklarının çok idareli kullanılması lazım.

Bakın, biz geldiğimizde Trabzon Havaalanında hava trafiği çok zayıftı. Şu anda Trabzon Havaalanı 1,5 milyona ulaştı. Haftalık seferler, zannediyorum, yazın 55, kışın 35 günlük sefer yapılabilir. Dört-beş şirket sefer yapıyor. Şu anda pistin, tabii ömrü, bu çok kullanımdan dolayı kısılıyor.

Trabzon'a ikinci bir pist yapılması orta vadede gündemimizde. Sadece bir ikinci pist yapılması, yine ORGİ havaalanı gibi denizden tamamen dolguyla yapılacak. Yaptığımız hesaplara göre 400-500 trilyonluk bir iş, minimum, bu, sadece pist. ORGİ havaalanını da siz ona göre düşünün, bundan daha büyük bir proje.

Deniz üzerine havaalanı yapılması gayet de mümkün; oraların arazilerini biliyoruz, öyle düz ovalar, platolar yok. Bu projeyi, eldeki kaynaklar ve ihtiyaç

öncelikleri çerçevesinde değerlendireceğiz. Bu konuda çalışmalarımız bu yöndedir.

Bilgilerinize arz ederiz.

Zannediyorum cevaplanmayan soru kalmadı.

BAŞKAN - Süreniz de tam doldu Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Teşekkür ederim, sağ olun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 75

Tarih : 11.03.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, Meclisimizin değerli milletvekilleri; milletvekillerimizin sorularını cevaplandırmak üzere huzurunuzdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Ahmet Duran Bulut'un sorusu, E-87 yolunun neden tamamlanmadığı üzerinedir.

E-87 yolu üzerinde 77 kilometrelik Havran-Edremit-Ayvacak yolunda 37 kilometrelik kısım tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Geri kalan kesim ise ihaleli olarak çalışmaları devam etmekte olup bitirilmesi için planlanan tarih 2009 yılının sonudur.

Yine, bu güzergâhta Ayvacık-Küçükkuyu yolunun 0 ila 3'üncü kilometresiyle, 35-41 kilometreleri arasında hâlen çalışmalar devam etmektedir. Bu 3 ve 15 kilometreleri arası 10 kilometrelik kısım tamamlanmıştır. 15-31'inci kilometreleri arası ise sit, doğal sit alanı olması dolayısıyla çalışmalara başlanamamış, kurullarla bunların görüşmesi devam etmektedir. Sorun çözüldüğünde, bu kesimde de çalışmalara başlanabilecektir.

Sayın Ergün Aydoğan Milletvekilimizin sorusu, yine Balıkesir ilimize ait.

Soru, kış mevsiminde kar mücadelesi, trafik işaretlemeleri ve bakım yapım çalışmalarıyla ilgilidir.

Karayolları Genel Müdürlüğü her yıl kış programı çerçevesinde kar yağışı süresince tüm yöneticileri, teknik personeli ve işçisiyle, ağında bulunan yaklaşık 63 bin kilometrelik yol üzerinde -ki bunlar otoyol, devlet yolu, il yolu- kar ve buzdan temizlemek ve sürekli trafiğe açık tutmak için yirmi dört saat esaslı olarak çalışma yapmaktadır. Trafik güvenliği yönünden can ve

mal kayıplarını en aza indirmek bakımından bölünmüş yol, tırmanma şeridi ilavesi, yolların geometrik standardı ile üstyapısının iyileştirilmesi çalışmaları da yine kış mevsimi gelmeden önce yapılmaktadır.

Öte yandan Balıkesir-Bursa-Ankara devlet yolunda bakım-onarım, trafik güvenliği yönünden öncelikli olarak ele alınmakta ve yolda sürekli çalışma yapılmaktadır. 2002 ile 2007 arasında, devlet il yollarında bu bölgemizde trafik hizmetleri ve yolların trafik güvenliği bakımından iyileştirilmeleri dahil olmak üzere yaklaşık 2,8 milyon YTL harcama yapılmıştır.

AHMET ERSİN (İzmir) - İzmir-Ankara duble yolu için ne diyorsunuz Sayın Bakanım? Ne zaman bitecek?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İzmir-Ankara oto yolu...

AHMET ERSİN (İzmir) - Duble, duble yol.

VEYSİ KAYNAK (Kahramanmaraş) - Bölünmüş yol.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İzmir-Ankara bölünmüş yolu, bu soruda yok ama ona da cevap verelim.

AHMET ERSİN (İzmir) - Soruda yok da yani merak ettim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, İzmir-Ankara yolunda çalışmalar devam ediyor. Ancak çalışmalar, maalesef kaynak yetersizliğinden istediğimiz düzeyde değil. Ancak biliyorsunuz, bu yol, iki büyük şehrimiz arasında önemli bir ulaşım ağını oluşturmaktadır. Özellikle Afyon'dan sonraki kesimde, önümüzdeki, bu yıl da dâhil olmak üzere çalışmalara hız vereceğiz, buraya biraz daha fazla kaynak ayıracağız eldeki imkânlarla.

AHMET ERSİN (İzmir) - İyi olur.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim?

AHMET ERSİN (İzmir) - Çok yoğun bir yol.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, çok yoğun bir yol, haklısınız.

Bu vesileyle şunu söylemekte yarar var: Karayollarının portföyünde bin yedi yüzün üzerinde proje var. Projelerin başlangıç tarihine baktığımızda en eskisi otuz beş yıllık, en yenisi de bu sene itibarıyla başlanan yollar. Dolayısıyla toplam proje tutarı 53 katrilyon. Bu bin yedi yüz proje için harcanan paraya bakıyoruz, 23 katrilyon harcanmış otuz beş yıl içerisinde. Geriye kalan miktar 30 katrilyon veya 30 milyar YTL. Eğer biz bunu mevcut bütçe imkânlarıyla

yapmaya gayret edersek ortalama on beş ila yirmi yılda -bu bütçe ayrıldığı müddetçe- ancak yaparız.

Onun için, biliyorsunuz, önümüzdeki hafta veya bu hafta yüce Meclise bir tasarı gelecek; yap-işlet-devret ve katkı payı vermek suretiyle, özellikle yol ağırlıklı olmak üzere ulaştırma altyapı projelerinin finansmanını düzenleyen bir tasarı gelecek. Bununla, bir ölçüde, bütçe kaynakları dışında alternatif imkânlarla yolları yapmayı ve bu süreyi kısaltmayı hedefliyoruz.

Bunun yanı sıra da, tabii, bütçe imkânlarımız elverdiği oranda ek bütçe kaynağını kullanmak suretiyle yıl içinde de bir ilave kaynak oluşturarak olabildiğince öncelikli olan, bitirilmesi daha kolay olan ve trafik debisi yüksek olan yollarda çalışma yapacağız. Bu seneki yapacağımız çalışmalarda koridor oluşturacak şekilde yol güzergâhlarına ağırlık vereceğiz. Bir başka deyişle, il içinde başlayıp il içinde biten yollar değil, ilden ile devam eden yol güzergâhlarında daha fazla çalışacağız. Bunları yapmak suretiyle... Gerek Ankara-İzmir gerekse -aynı şey İzmir-İstanbul arasında var- İzmir-İstanbul arasındaki yol da maalesef çok yoğun olmasına rağmen, özellikle Balıkesir-Bursa arası, Susurluk mevkiinde çok ciddi sıkıntılar var. Öncelikle bu yolu bu sene bitirmeyi hedefliyoruz.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - İzmir-Akhisar...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - İzmir-Akhisar da aynı şekilde. Hatırlattınız, teşekkür ediyorum.

Şimdi, diğer bir sorumuz, Karaman Milletvekilimiz Sayın Hasan Çalış'ın sorusu, esas itibarıyla, 2003 ve 2007 Kasımında meydana gelen uçak kazalarıyla ilgilidir. "İLS, yani aletli iniş sisteminin gerek Diyarbakır'da gerekse Isparta Havaalanı'nda olmamasının, bu kazanın olmasında, meydana gelmesinde bir etkisi olmuş mudur, olmamış mıdır?" Özü itibarıyla soru böyle.

Değerli milletvekilleri, ülkemizde 68 havaalanımız var. Bunların bir kısmı tamamen sivil, bir kısmı askerî havaalanı, sivil-askerî amaçlı ortak kullanılan havaalanı, bir kısmı özel, belediye, il özel idareleri tarafından işletilen, bir kısmı da, 1 tane Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından işletilen Sabiha Gökçen Havaalanı ve 2 tane de özel işletilen havaalanımız var; toplam 68 havaalanı. Bunlardan 20'sinde ILS, yani aletli iniş sistemi mevcut değil. Peki neden mevcut değil? Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü teknik dokümanlarında belirtilen kriterlere göre bütün havaalanları incelendi. Bu havaalanlarından hangilerinde aletli iniş sisteminin olmasının teknik olarak mümkün olduğu, hangilerinde mümkün olmadığı tespit edildi. Hiçbir şekilde ILS, aletli iniş sistemi kurulamayacak havaalanları şunlardır: Adıyaman, Zonguldak

Çaycuma, Kahramanmaraş, Mardin, Siirt, Isparta Süleyman Demirel, Van, Tokat, Erzincan. Bu meydanlarımızda bugünkü teknolojiye göre aletli iniş sistemi kurmak mümkün değil. Neden? Yaklaşma sahası içerisinde mânialar var, dağlar var.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Adıyaman'da böyle bir mâni yok Sayın Bakan, ben iyi biliyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, mâni var, yok; teknoloji böyle diyor, senin benim mânia var, yok demem, Sayın Vekilim, bir şey ifade etmez...

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Gayet geniş bir alanda, çok geniş sahalar ve...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bu şuna benziyor: İstanbul süt liman, Bandırma'da feribot yanaşamıyor. Çarşaf gibi deniz... Şimdi, İstanbul'da yolcu bekleyenler diyor ki: "Yahu bu ne biçim kaptan, bu havada da gemi seferi iptal olur mu?" Çünkü, orada poyraz var, İstanbul'da lodos var. Poyrazla lodosun farkını bilmezsek, o zaman bu işe "Vay hâlimize." diyeceğim. Çünkü, lodos olduğu zaman İstanbul'u kasıp kavuruyor, poyraz olduğu zaman Bandırma'yı kasıp kavuruyor. Dolayısıyla, Saygıdeğer Milletvekilim, o iş teknik bir iş. Yani bizim gözümüzün gördüğü şekliyle değil de, aletler ölçüyor biçiyor, burada olur diyor yahut olmaz diyor.

ŞEVKET KÖSE (Adıyaman) - Bir sorum var efendim. Pist dar, genişletme imkânı olur mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ILS olmadı, bir başka şey! Peki, tamam, onu da izah edeyim.

Bazı meydanlarda ise tahditli kurulabilir. Yani tam olarak görevini yapmasa da, kısmen görev yapacak şekilde bu cihazlardan konulabilir. Bunlar hangi meydanlara konabilir: Edremit Körfez, Sinop ve Uşak Havaalanları. Son zamanlara kadar, geçen yıla kadar Diyarbakır Havaalanı'nda tahdit yok idi. Ancak, askerî meydan olduğu için, askerî amaçlı uçuşlarda seyrüsefer cihazlarını bu aletli iniş sistemi frekansları bozduğu için konulamıyordu. Şimdi teknoloji gelişti, özel anten imal edildi, Diyarbakır'a da geçtiğimiz aylarda ILS, yani aletli iniş sistemi kondu, Diyarbakır'ın sorunu böylece giderildi.

Şu anda aletli iniş sistemi kurulacak üç havaalanında çalışmalar devam ediyor. Bunun bir tanesi GAP, bir tanesi Hatay, bir tanesi de Elâzığ. Bunlar da yakın zamanda, bu yıl içerisinde faaliyete geçecek. Bunlar, bu cihazlar harcâlem cihazlar değil. Yani, her havaalanının bütün noktalarında ölçüm

yapılıyor, âdeta ısmarlama bir elbise yapar gibi. Oradaki coğrafi şartlara göre, koordinatlara göre, mânia durumlarına göre tespit yapılıyor ve bu şekilde imal ediliyor, yaklaşık bir yıl imalatı sürüyor. Tabii, Değerli Milletvekilimizin belki bu soruda değil, ama buna benzer bir soruda -evet, bir sonraki soruda- “Bunların bedeli ne kadardır?” diye bir sorusu var, onda cevap vereceğim.

İkinci soru...

HASAN ÇALIŞ (Karaman) - Konya Havaalanı'nı söylemediniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Konya'da konuldu.

HASAN ÇALIŞ (Karaman) - Yeni konuldu o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi oraya geliyorum, sırayla. Soru nerede sorulduysa, orada cevap vereyim diye söylemedim. Konya'ya alet alındı ve montajı yapıldı, bu ay sonu çalışmaya başlayacak. Denilebilir ki niye bu kadar uzun sürdü? Onu da izah edeyim.

Konya Havaalanı da bir askerî alan, sivil uçuşlar için ortak kullanılan bir meydan. Burada, başlangıçta bir yer tespit edildi Hava Kuvvetleriyle. Daha sonra, Hava Kuvvetleri “Biz buraya taksirut yapacağız.” dedi, bunun yerini değiştirdi. Bir başka yer verilmesi için biraz zaman geçti. O zamandan sonra, orası da belirlendi ve bu montaj yapıldı. Zannediyorum nisanda faaliyete geçecek. Şimdi onu da -yanılmıyorsam- burada göreceğiz.

Diğer bir soru, yine Karaman Milletvekilimiz Hasan Çalış Bey'in. Soru, Konya ILS... Bahsettim... Bilgileri bir daha kontrol edeyim. Mart ayı sonu itibarıyla bitmesi hedefleniyor, montajı hemen hemen bitmiş. Yani, bu ay sonu, ifade ettiğim gibi bitmiş olacak. Maliyetleri sormuş: “ILS maliyeti nedir? Bu alet kaç a alınmış? Ne kadar ödeme yapılmış?” diyor Sayın Milletvekilimiz.

Bunlar 670 bin YTL -aletin altyapı maliyeti ve üstyapı maliyeti- aletlerin kendisi de 600 bin YTL. Yani, toplam 1 milyon 270 bin YTL'ye mal olmuş. Maliyeti ne olursa olsun, değerli milletvekilleri, önemli olan, tabii, fiziki olarak bu aletin konulup konulamayacağıdır. Yoksa, insan hayatının bedeli olmaz. Hiçbir zaman, bu aletlerin maliyetlerinden imtina ederek buralara konulmama gibi bir yol, asla ve asla, geçmiş dönemde de, bu dönemde de düşünülmemiştir, düşünülemez.

Ben size bir misal vereyim: Komşumuz Yunanistan'ın 25 havaalanında ILS yoktur, çünkü konulamıyor. Amerika'da 3.500 havaalanından 2.400'ünde yoktur, konulamıyor. Yani bu iş parayla, zenginlikle alakalı bir konu değil, tamamen teknik bir konu. Kaldı ki, uçakların iniş, seyrüsefer güvenliğini

sağlayan tek alet de bu değildir. Ne var? VOR dediğimiz cihaz var. Ne var? NDB var. Ne var? DME denen cihaz var. Bu cihazların yanı sıra bu aletli inişi de koyuyorlar. Daha ziyade, diyelim ki uçak pist başına 300-400 metre yaklaştığı hâlde pisti göremiyor ise bu alet otomatik olarak devreye giriyor, uçağı, bir uzaktan kumandalı alet vazifesi yaparak piste salimen indiriyor. Bunun görevi bu. Isparta kazasının bu ILS ile hiç alakası yok. 9 bin fitte 28 mil mesafede kaptan rota değişikliği yapıyor. Daha ILS olsa bile oraya gelmeden, olayın başlangıcı, yanlışların başlangıcı meydana gelmiş oluyor.

Evet, diğer bir sorumuz, Gaziantep Milletvekilimiz Sayın Hasan Özdemir'in sorusu. Gaziantep Havaalanı'yla ilgili üç tane soru var. Kargo tesisleri ve kargo seferleri ne zaman olacak ve sefer sayılarıyla ilgili sorular.

Bildiğiniz gibi, Gaziantep Havalimanı da önemli sorunları olan bir havalimanımızdır. Neden? Pistin bir ucu ile diğer ucu arasında 34 metre kot farkı olduğu için maalesef seferler sağlıklı yapılamıyordu. Bu konu da yıllardan beri devam eden bir konuydu. Aynı şekilde Gaziantep Terminali de maalesef başlamış, yarım kalmış bir işti. Geldik, bunun üzerine bu pisti, yeni baştan fazlalığını kaldırarak pisti düzgün hâle getirdik ve havalimanını uluslararası standartta, sürekli, her şart altında sefer yapılacak bir havaalanına dönüştürdük. Hakikaten, Gaziantep Havaalanı şu anda sadece Türkiye'nin değil -orada Suriye, Halep- birçok bölgeye de hitap eden güzel bir havaalanı oldu. Epey para harcadık ama helâlühöş olsun. Gaziantep için değer, az bile. Daha fazlasına Gaziantep layık.

Efendim, tabii, şimdi biz havaalanını yapıyoruz, pistlerini yeniliyoruz, terminalini yeniliyoruz ama unutmayalım ki, devlet eskiden hem havaalanı yapıyordu hem uçak işletiyordu, uçak şirketi vardı hem gemi çalıştırıyordu. Şu anda trenden başka devletin yaptığı iş kalmadı, bir tek tren bizde. O da bizde olmak durumunda, çünkü demir yollarımızın hâlâ çok yapısal sorunları var. Kimsenin, bu yapısal sorunları, altyapıyı iyileştirmeden burada gelip iş yapmaya niyeti yok. Onun için, devlet olarak biz, bu kamu hizmetini vermek durumundayız ama bir yandan da burada yapısal iyileştirmeleri gerçekleştirmemiz lazım.

Dolayısıyla, ne yapmışız? Burada bir de yazılanlardan okuyayım Hasan Bey, bu anlattıklarım ama bakalım arkadaşlar ne yazmış...

Şimdi, Gaziantep Havalimanı eski terminal binasının bir bölümü, barış şartlarında geçici intikal meydanı, harekât şartlarında ise üs olarak kullanılmak üzere Hava Kuvvetleri Komutanlığına, bir kısmı ise iç hat kargo geçiş hizmeti için PTT'ye verildi.

Gaziantep Havalimanı'nda yaklaşık 4.042 metrekairelik kısmın, bir arazinin kargo tesisi yapılarak işletilmeye açılmak üzere, ihale yoluyla kiraya verilmek üzere, 16 Kasım 2007'de bir ihale yapmışız. Maalesef katılım olmadığı için herhangi bir gelişme olmamış.

Gaziantep Havalimanı'nda hâlihazırda yolcu-kargo seferleri birlikte yürütülüyor. Ne var? Koltuk altı kargo dediğimiz, yolcuyla beraber kargo hizmetleri de paralel yürüyor. Birçok meydana böyle yürüyor. Kargo seferlerinin artması durumunda, trafiğin artması durumunda, kargonun ayrı taşınması için bir kargo terminali mutlaka ve mutlaka gerekir ileriki yıllarda. Dolayısıyla, bu, daha önce ihaleye çıkılan arazi için, biraz daha şartları da gözden geçirerek yeniden çıkmayı planlıyoruz. Bunun çalışmalarını yapıyoruz.

Gaziantep Havalimanı, 28/10 sol, 28 sağ pisti dış banketlerinde bir çatlak oluşmasından dolayı, uçuş emniyeti bakımından 31 Ekim-12 Aralık arası -demek ki bir buçuk ay- bir zorunlu onarım süresi olmuş ve bu süre içerisinde de “emergency pist” trafiğe açık tutulmuştur. Yani “taksi yolu” dediğimiz yol, pist, seferler durdurulmayarak trafiğe açık tutulmuştur. Ancak bunda Türk Hava Yolları, bazı şirketler uçuşa devam etmiş, bazıları etmemiştir ve bu sürede Türk Hava Yolları, zannediyorum, yanılmıyorsam seferlerini bir buçuk ay durdurmuştur. Esasen seferlerdeki düzensizliğin ana nedeni budur.

Şimdi, şu anda uçuş programında neler var, onlara bir göz atalım: Türk Hava yolları, Ankara-Gaziantep parkurunda her gün bir sefer, İstanbul-Gaziantep parkurunda her gün üç sefer yapıyor. Fena değil. Eskiden bunlar yoktu; Ankara yoktu mesela, İstanbul daha azdı. Pegasus, İzmir-Gaziantep... İzmir'den Gaziantep'e uçuş mu vardı? Şu anda İzmir-Gaziantep'te salı günü ve pazar günü... Sabiha Gökçen-Gaziantep parkurunda, yani sadece İstanbul Atatürk'ten değil, Anadolu yakasından da haftanın birinci, ikinci, dördüncü, altıncı günleri, yani pazartesi, salı, perşembe, cumartesi günleri düzenli seferler yapıyor. Sun Ekspres İzmir-Gaziantep'e salı, çarşamba, perşembe ve pazar günleri sefer yapıyor. Onur Hava Yolları haftanın her günü bir sefer yapıyor. Görüyorsunuz, Sayın Vekilim, Gaziantep'e muazzam bir sefer artışı olmuş. Eskiden bir tek Türk Hava Yollarının, o da haftada her gün olan ama haftanın iki günü, üç günü yapılmayan böyle bir meydana. Şimdi şu saydıklarına bakıyorum, neredeyse haftada elli seferi geçiyor. Evet, vaziyet böyle.

Geliyoruz ikinci sorunuza: İkinci soru da Gaziantep-Şanlıurfa otoyolu hakkında, bir de Güney Tetek dediğimiz Habur Kapısı'na giden yol. Hakikaten bu iki yol da çok önemli yol, bölge için. Buruda ne yapmışız, isterseniz buradan yazılı olanlardan okuyalım:

Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu Projesi 180 kilometresi otoyol, 41 kilometresi bağlantı olmak üzere toplam 221 kilometre olarak planlanmış. Maalesef geçmiş dönemde ödenekler yeterince verilemediğinden projenin teslim süresi uzamış ve şu güne kadar da gelinen nokta, yüzde 86'sı ancak tamamlanmış. Kilometre olarak da işte, yüzde 86'sı, demek ki 200 kilometreye yakın bir kısmı tamamlanmış. Harcanan para miktarı da 674 milyon dolar. Gaziantep çevre yolu 34 kilometre otoyol standardında, bunun 15 kilometresi devlet yolu standardında trafiğe açılmıştır.

Gaziantep-Bilecik parkuru toplam 63 kilometre, bunun yine 54 kilometresi otoyol, 9 kilometresi bağlantı yolu. Bu yolun da 34 kilometrelik Gaziantep-Nizip arası ve 4 kilometrelik Nizip bağlantı yolu otoyol olarak, 6 kilometrelik Birecik bağlantı yolu devlet yolu olarak, toplam 44 kilometrelik kısmı trafiğe açılmış bulunmaktadır.

Yine, bu yolun devamı, Birecik-Suruç kesiminde toplam 53 kilometrelik bir yol olup bunun 41 kilometresi otoyol, 12 kilometresi de bağlantı yollarından oluşmaktadır. 41 kilometrelik kısmın 12 kilometresi, batı bağlantı yolu tamamlanarak devlet yolu standardında ulaşım açılmıştır.

Suruç-Şanlıurfa kesimi toplam 71 kilometredir, bunun 51 kilometresi otoyol, 20 kilometresi ise bağlantı yoludur. Suruç-Şanlıurfa arası 37 kilometresi, 15 kilometre bağlantı yolu ve kuzey bağlantı yolu devlet yolu statüsünde olmak üzere toplam 50 kilometre trafiğe açılmıştır.

Toplam 367 kilometre uzunluğundaki Şanlıurfa-Kızıltepe-Silopi-Habur yolunun, bu Güney TETEK yolunun geri kalan kısmı, doğruya doğru, yani Şanlıurfa'dan doğruya doğru olan kısmı daha önceki yıllarda 35 kilometresi tamamlanmış, 251,5 kilometresinin ihalesi de 2005 yılında yapılmış, 80,5 kilometresinin henüz ihalesi gerçekleşmemiştir. Bölünmüş yol olarak bu ihale yapılmıştır. İhale yapılan 251,5 kilometrelik kısımda 21 kilometrelik bölüm sathi kaplama seviyesinde tamamlanarak, toplam 56 kilometrelik kesim trafiğe açılmıştır. Görüldüğü gibi bu yolda daha yapacak çok işimiz var. Hakikaten bu yol önemli bir yol. Bilhassa Suriye, Irak'la olan ticaretimizin ana güzergâhı bu yol üzerindedir ve zaman zaman, burada, günlük, sadece Habur'da oluşan trafik 4 bin kamyon-tırı bulmaktadır. Dolayısıyla, önümüzdeki yıllarda, gerek GAP projesi bünyesinde gerekse Karayollarının kendi imkânlarıyla, bu yol, ağırlık verilmek suretiyle tamamlanacaktır.

Şimdi bir not geldi, bir milletvekilimizin sorusunu cevaplandırmamışız. Neyse, sonunda bakarız ona.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süreniz az kaldı. Onun için, eğer cevaplandıracaksınız, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, daha çok soru var.

BAŞKAN - Sözlü sorulara bir saat ayrılıyor efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Öyle mi?

Yoğun gündemimiz yok, eğer tensip buyurursanız şunları cevaplandırayım.

BAŞKAN - Peki, o zaman, buyurun efendim.

Yani, ben hatırlatma açısından söyledim efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani, bilemiyorum, tabii, takdir yüce heyetinizin. Ben hazır ısınmışken...

BAŞKAN - Devam edebiliriz değil mi?

OKTAY VURAL (İzmir) - Tamamlayıncaya kadar Sayın Başkan...

BAŞKAN - Buyurun efendim.

Gayet güzel anlatıyorsunuz ve dinliyoruz efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, teşekkür ediyorum.

Efendim, Tunceli Milletvekilimiz Sayın Kamer Genç'in sorusu.

Kamer Bey, burada mısınız?

KAMER GENÇ (Tunceli) - Buradayım, buradayım.

BAŞKAN - Buradalar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Zaten olmazsanız şaşarım.

AHMET ERSİN (İzmir) - Sayın Bakan, yolları mucurla kaplıyorsunuz. Bu çok sağlıklı değil, mucur kaplamadan vazgeçin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sorular Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüyle ilgili, personel atamaları hakkında; bir de Isparta uçağı ile ilgili...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan, sürenizi uzatıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Efendim, bir de Isparta uçağı ile ilgili...

Ben biraz yavaş konuşuyorum; ondan, zamanı...

BAŞKAN - Hayır efendim, ben sadece süreyi ikaz ettim, devam edebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim.

Üçüncü soruda, sivil havacılığın işte bu uyarılar yerine gelmediğı için Avrupa sahalarına kapanacağı yönünde bir sorunuz var. Soruyu tekrar okumuyorum zaman kaybı olmasın diye.

Şimdi, Ulaştırma Bakanlığı ile bağı, ilgili kuruluşlarının tümünde olduğu gibi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde de personel atamaları mevcut mevzuata göre yapılmaktadır ve burada da mesleki ehliyete dikkat edilmektedir.

Siz sorunuzda “ehliyetsiz yandaş” diye bir tabir kullanmışsınız. Bunu, eğer biraz Sivil Havacılık Kanunu’nu inceleyediniz, bunun gerçekte ilgisi olmadığını görürdünüz.

AHMET ERSİN (İzmir) - Birazcık var...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çünkü, mevcut personelden sadece Genel Müdür yenidir, diğerleri, hepsi, orada çalışan arkadaşlar terfi ettirilmişdir. Bir tek atama yapmışım, o da Genel Müdürdür.

AHMET ERSİN (İzmir) - Rüşvet iddiaları var.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Bakan, her şey genel müdüre bağı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer her şey genel müdüre bağı olsa kurumlarda, bunu siz söylüyorsanız vay hâlimize.

Kurumları yöneten birimlerdir. Uzmanlar, şube müdürleri, daire başkanları, genel müdürler, mutfakta uzmanlar vardır. Genel müdürlük temsil makamıdır Sayın Milletvekili.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Direkt emri o verince...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yılların deneyimine sahip olmanıza rağmen böyle düşünüyor olmanız açıkçası üzücüdür.

AHMET ERSİN (İzmir) - Sayın Bakanım, rüşvet iddiaları var Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) -Arkadaşlar, Isparta uçağıyla ilgili kaza tahkik heyeti çalışmalarını hâlen sürdürüyor. Zaman zaman da kamuoyuyla bunları paylaşıyor.

Şimdi, Türk sivil havacılığı ne yaptı son yıllarda, bir bakalım: 2003'te Türkiye'de, yurt içinde uçan vatandaşımızın sayısı 8,3 milyon. 2007 yılında ne olmuş? 32 milyon. Dünya... İç ve dış uçuşların sayısı 32 milyondan 2007'de 73 milyona çıkmış. Artık vatandaşımız uçuyor. Hava yolları halkın yolu hâline geldi. İmtiyazlı olmaktan ihtiyaç hâline geldi. Bu, bu dönemde gerçekleşti. Tek, Türk Hava Yolları tarifeli uçuş yaparken, artık, birçok hava yolu şirketi de uçuş yapıyor.

Kapatılan meydanların hepsi teker teker açıldı. Hatay Havaalanı, yıllarca kaderine terk edilmiş, açtı; şimdi her gün sefer var; dolu; torpille yer ayırtıyorlar. Daha hangisini sayayım? Adıyaman, Siirt, Tokat -daha burada liste var- Eskişehir, Çanakkale... Yani, şu anda, 23 meydanda faaliyet varken 41 meydanda faaliyet var; düzenli seferlerin yapıldığı faaliyet var.

Şimdi, Türk sivil havacılığı bir kere dünyada eşi ve örneği olmayacak şekilde büyüdü. Yani bunu ne kadar görmemezlikten gelirsek de bu insafsızlık olur. Bütün vatandaşlarımız bunun farkında çünkü uçak seyahati artık her kesimden insanın kullandığı bir seyahat şekli hâline geldi, güzel de oldu.

Peki, emniyete yönelik ne yapmışız? 2006-2007 yılları arasında Türk uçaklarına ve yirmi üç ayrı ülkenin uçaklarına yedi yüz yirmi sekiz tane denetim yapmışız ve yaptığımız bu denetimlerle birlikte Türkiye, Avrupa Sivil Havacılık Örgütüne Avrupa Birliği sıralamasında altıncı olarak yerini almıştır. Emniyete verdiği ehemmiyet vasıtasıyla ve Avrupa Birliği üyesi olmadan ECAC yönetim kuruluna seçilen tek ülke olmuştur. Bu vesileyle bunu da sizlerle paylaşmak istedim.

Isparta'da düşen uçağın elverişlilik denetimleri yapılmış, uçuş emniyeti bakımından herhangi bir tehlike olmadığı tespiti yapılmış ve düşen uçağın bütün belgelerinin, bütün teknik donanımlarının elverişli olduğu tespit edilmiştir. Ama hâlen, uçağın düşüşüyle ilgili çalışmalar ekip tarafından sürdürülmektedir.

Diğer bir soru, Sayın Başbakanımıza Sayın Kamer Genç'in yönelttiği soru: "Türk Hava Yollarının iç hat seferlerinde her yere 'business class' var, Elâzığ'a niye yok?" diyor. Doğrusu ben Elâzığ için...

Necati Bey, "business" yok mu Elâzığ'da?

KAMER GENÇ (Tunceli) - Yok efendim, Necati Bey'in haberi yok ki!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teyit edelim bakalım.

MEHMET NECATİ ÇETİNKAYA (Elâzığ) - Uçuşlar ful olarak devam ediyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Haberi yok, haberi yok!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - “Business,” kısmı var mı?

MEHMET NECATİ ÇETİNKAYA (Elâzığ) - Yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yok. Tamam, yokmuş.

KAMER GENÇ (Tunceli) - Sayın Bakan, biz oraya gidip geliyoruz. Tunceli, Elâzığ...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biliyoruz tamam, sen gidiyorsun da Sayın Valime de sorayım. Ne var yani?

KAMER GENÇ (Tunceli) - Haberi yok ki!

MEHMET NECATİ ÇETİNKAYA (Elâzığ) - Hayır, uçuşlar ful.

OKTAY VURAL (İzmir) - Her yerde “business” şart mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ya tamam, aranızda muhabbeti bırakın da beni dinleyin; burada daha güzel şeyler söyleniyor.

Şimdi, sayın vekillerim, bakın yalnız değilsiniz; bu “business” hizmetinin verilmediği diğer vilayetler de var. Şanlıurfa, Malatya, Konya, Kayseri...

MEHMET AKİF PAKSOY (Kahramanmaraş) - Kahramanmaraş...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kahramanmaraş'ta da mı öyle?

MEHMET AKİF PAKSOY (Kahramanmaraş) - Evet.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Esasen, dünyanın birçok yerinde artık yurt içi uçuşlarda “business” tamamen terk edilmiştir. “Business” ne zaman lazım? Üç beş saat, on saat gibi yolculuklar olursa insanlar... Bizim “business”imiz de “business” değildir, onu söyleyeyim. Bir paravan perde var, talebe göre arkaya öne hareket eder; koltuklar tamamen aynıdır. Ön tarafa binilince önce inme şansınız da yoktur, yani uçağın arkası da önü de aynı zamanda meydana varmaktadır! (Gülüşmeler)

Şimdi, bu bizim sivil havacılık çok geliştii ya fıkralar da çok arttı. Şimdi, yolcular uçağa binmiş, fuldolmuş. En arkada oturan birisi kesiyor ön tarafı.

En ön koltuktan birisi kalkmış, perdeyi açmış, öne doğru gitmiş. Bunu görünce koş a koş a geliyor, oraya oturuyor, sağ taraftaki ilk koltuğa oturuyor. Beş dakika sonra adam geri dönüyor, bakıyor ki koltuk dolu. “Ya hemşehrim hayrola, burası benim yerim, sen nereden geldin?” diyor. “Ağabey, ben, sen indin zannettim.” diyor! (Gülüşmeler)

Yani, uçak seyahat kültürümüz yeni fıkraları da literatürümüze soktu. Böyle onlarcası var ama, zamanınızı almayayım. Başkan zaten...

Efendim, şimdi, Giresun Milletvekilimiz Sayın Murat Özkan'ın soru önergesi, Karadeniz sahil yoluyla ilgili.

Karadeniz sahil yolunda taahhüdü bulunan müteahhit firmalardan sözleşmelerinde bitümün idare tarafından verileceği belirtilen işlerde idare, belirtilmeyen durumlarda da müteahhit kendi temin etmektedir. Dolayısıyla, hak edişlerde üstyapı yapımında bitüm bedeli ödenmemektedir. Ancak, idare bitüm vermediği durumlarda da bunun bedelini müteahhide ödemektedir.

Şimdi, Çarşıbaşı-Trabzon-Araklı yolunda 3 milyon 98 bin 956 ton, Piraziz-Espiye-Çarşıbaşı yolunda 5 milyon 77 bin 333 ton bitüm firmanın kendisi tarafından temin edilmiş, bedeli de Karayollarınca ödenmiştir.

Karayolları Trabzon Bölge Müdürlüğü yahut 10. Bölge Müdürlüğüne yaptırılan işlerde son beş yıl içerisinde 27.490 ton bitüm verilmiş, bunun da 2007 birim fiyatlarıyla bedeli 13 trilyon 744 bin 700 Türk lirasıdır. Bitüm bedeli için hak edişlerde bitüm bedeli hariç fiyattan ödeme yapıldığından ayrıca bir kesinti söz konusu değildir.

Bilgilerinize sunulur.

Giresun Milletvekili Sayın Murat Özkan'ın diğer bir sorusu Giresun sahil yolu geçişinde trafik güvenliğinin zayıf olduğu ve ölümlerin olduğuna ilişkin bir sorudur. 2006-2007 yıllarında Bulancak Kavşağı, Espiye Kavşağı, Tirebolu - Yeni Yıl Bağlantı Kavşağı, Giresun şehir geçişi, Liman Kavşağı, Bulancak Sanayi Kavşağı sinyalizasyonları tamamlanarak buralarda trafik güvenliği tamamen gerçekleşmiştir. Valilik Kavşağı'nda ise, orta refüjün kapatılmasıyla sinyalizasyon sistemi ihtiyacı, sinyalizasyon ihtiyacı tamamen ortadan kalkmıştır.

Giresun şehir geçişindeki Hastane Köprülü Kavşağı ile Polisevi Kavşaklarının da sinyalizasyona kavuşturulması gereken kavşaklardan olup bunların yapılması, gerçekleşmesi için ihale yapılmış ve kısa zamanda da bunlar tamamlanmış, trafik güvenliği sağlanmış olacaktır.

Sahil yolunda trafik güvenliğini sağlamak için gereken düşey işaretlemeler de yapılmıştır, eksik olanlar da yapılmaya devam etmektedir.

Kavşakların baş üstü levhaları, (T) ve (L) konstrüksiyon kullanılarak bilgi levhaları dikilmiştir ve yerlerine montajı gerçekleştirilmiştir. Gayet tabii bu yol, sahil yolu olduğu için, iki gidiş, iki geliş, eski yola göre daha geniş sürücülerimiz, hem sıcak karışım kaplama, otoyol gibi bir standarda da kavuştuğundan, maalesef tabii hız kurallarına da burada riayet etmemektedir. Bu, bir etkindir ama bundan daha önemlisi sahil ile sahil yolu arasındaki bağlantı üst geçitlerle yer yer de alt geçişlerle sağlanmaktadır. Ama eski alışkanlık, insanlarımız ihmalkârlık ediyor, yoldan geçiyor. Halbuki 100 metre ötesinde üst geçit var. Hayatını riske ederek yoldan geçiyor ve böyle şeyler de kaçınılmaz oluyor.

Efendim, diğer bir sorumuz Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un sorusu. Yine, kara yollarıyla ilgili bir sorudur. Konya-Aksaray devlet yolu, 2007 yılı yatırım programında, Konya-Aksaray il sınırı toplam...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, süreniz, maalesef... Anlatım tarzınız çok güzel. Hakikaten dinlemek isteriz, ama süre de doldu efendim. Yani, İç Tüzük'ün verdiği imkânları zorladım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bir saat oldu mu Sayın Başkan?

BAŞKAN - Efendim, elli dakikayı sadece size ayırdım. Sorular okundu, Sayın Bakanımız cevap verdiler.

Açıklamada bulunmak isteyenler var, o zaman size söz veririm efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Diğer sorular için -açarsanız- bir açıklama yapayım isterseniz, son bir cümle.

BAŞKAN - Peki, iki dakika daha vereyim size efendim.

Kusura bakmayın efendim, başka çare yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Estağfurullah. Başkan sizsiniz, bizim diyecek bir şeyimiz olmaz.

Bir, iki, üç, dört, beş, altı, yedi soru kaldı. Gördüğünüz gibi, her zaman olduğu gibi zaman yetmedi. Sayın Rahmi Güner, Sayın Reşat Doğru, Sayın Yılmaz Tankut, Sayın Mustafa Enöz'ün sorularını bizatihi kendilerine cevaplandıracağım, burada olacağım. Eğer kendileri de uygun olursa bizzat, başa baş görüşmede cevaplandırırım.

Sayın Başkan, teşekkür ediyorum bana gösterdiğiniz müsamaha için ve yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 75

Tarih : 11.03.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum.

Efendim, Sayın Reşat Doğru Milletvekilimizin sorusuna tabii sıra gelmediği için cevaplayamadık. Tokat'ta, biz geldiğimizde, havaalanı kapalıydı. Havaalanını elden geçirdik, tekrar seferleri başlattık ve uzun süre de seferler devam etti. Daha sonra, bir ara bir haber çıktı, orada -sefer yapan kaptanlar-havaalanının civarındaki bir minarenin, inişi, kalkışı tehlikeye soktuğu yönünde. Bunun gerçekle alakası yoktu ve nitekim, firma uyarıldı, 1 Ocakta kapatılan seferler 7 Ocakta tekrar başladı. Bir yanlış böylece önlenmiş oldu.

Sayın Murat Özkan'ın Giresun'la ilgili konusuna gelince: Ben burada izah ettim ama herhâlde yanlış anlaşıldı. Yani güvenliği artırıcı gerek geometrik düşey, yatay işaretlemenin gerek sinyalizasyonun büyük oranda yapıldığını ve yapılmayanların da yapılmaya devam ettiğini söyledikten sonra, burada yayalara da düşen görevler olduğunu ifade ettim. Yani siz, eğer yayaların geçeceği alt ve üst geçişleri, yaya geçitlerini kullanmazsanız, hayatınızı riske atarsınız. Yoksa, kabahati ölenlere yahut yayalara bulmak gibi bir niyetim asla olamaz, böyle bir şeyi de ifade etmedim, bunu düzeltmek istiyorum.

İkincisi: Yine, bu bitümlü ihaleyi, bitümsüz ihaleyi de tamamen çok net, nokta virgül izah ettim. Buna rağmen siz ikna olmadıysanız, daha fazlasını Bakanlığımızdaki dosyaları inceleyerek kendiniz de belirleyebilirsiniz, size her zaman açıktır. Teşekkür ediyorum.

Efendim, Kamer Bey'e diyecek bir şey yok. Maalesef bu şartlar altında "business" seyahat veremeyeceğiz, çünkü halkın vekili halkın arasında beraber seyahat eder, "businessle" gitmesine gerek yok. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Konu : *Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 18

Tarih : 18.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; milletvekillerimizin sorularını cevaplandırmak üzere karşınızdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Soruları sırayla cevaplandıracağım.

Ordu Milletvekili Sayın Rahmi Güner'in sözlü soru önergesi, Ordu ve Giresun arasına bir havaalanı yapımıyla ilgilidir. Diğer bir soru, Ordu'ya liman yapımıyla ilgilidir. Üçüncü soru da Ordu çevre yoludur. Dördüncü: Ünye çevre yolu. Beşinci: Dereyolu'nun Topçam bölgesinden itibaren Mesudiye, Koyulhisar'ı birleştirecek çalışmadan söz etmektedir. Ayrıca, Fatsa ilçesi sahil yolunun, Doğu Karadeniz ve Kafkaslara geçiş yapan yolun, Fatsa çevre yolunun durumu sorulmaktadır.

Bakanlığımızca Ordu ve Giresun illerinin hava ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere denizden dolgu yapmak suretiyle bir havaalanı projesi... Esasen, ilgili illerin valiliklerinin il özel idaresi tarafından 1997 yılında başlatılan bir çalışma var. Bu çalışmada fazla bir mesafe kat edilememiş. 2002 yılına geldiğimizde yaşanan ekonomik kriz nedeniyle de Bakanlar Kurulu kararıyla, diğer havaalanlarında olduğu gibi, bu da yatırımdan çıkarılmıştır. Bildiğiniz gibi, ondan sonra Karadeniz sahil yolunda çok ciddi çalışmalar...

RAHİMİ GÜNER (Ordu) - Giresun Valiliği tekrar özel idareden tahsisat ayırmak suretiyle bunun yapımına...

BAŞKAN - Sayın Milletvekili, lütfen... Böyle bir usulümüz yok efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, izin verirsiniz, ben sırayla, kronolojik sıraya göre gidiyorum.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, daha sonra, tabii, gerek Trabzon gerekse Samsun Çarşamba'da havaalanımız mevcut olup Karadeniz sahil yolunun altyapı ve fiziki standartları da çok geliştirildiğinden şu anda Ordu'dan Çarşamba'ya bir saat on beş dakikada, yine Giresun'dan da Trabzon'a bir saatte gidilebilir hâle gelmiştir. Dolayısıyla kısa ve orta dönem hava ulaşım ihtiyacı bu iki havaalanımızdan illerimiz itibarıyla mümkün hâle gelmiştir, rahatlıkla yapılabilir. Şu aralar da gerek Ordu'dan gerekse Giresun'dan düzenli otobüs seferleri konma çalışmaları bir özel firma tarafından gerçekleştirilme aşamasındadır.

Bununla beraber "OR-Gİ" adı verilen Giresun-Ordu arasında denizden doldurulacak havaalanıyla ilgili tekrar bir etüt çalışması yapımı konusunda ilgili illerin valilikleri müracaatta bulunmuş, konu Bakanlığımızda değerlendirilmektedir.

Bu arada Sayın Milletvekilimizin ifade ettiği veçhile, bu il valilerimizin kendi imkânlarıyla burada dolgu faaliyeti içerisine gireceklerini de duymuş bulunuyoruz. Özetle orta ve uzun vadede yapılan çalışmanın, fizibilitenin ortaya koyduğu sonuçlar doğrultusunda bu havaalanı dikkate alınacaktır.

Diğer sorumuz Ordu Limanı. Şimdi, bu bölgedeki limanlara göz attığımızda Hopa, Rize, Trabzon, Giresun, Samsun, Sinop, İnebolu, Bartın limanlarındaki ortalama yük elleçleme oranı yüzde 30 ile 50 arasında değişiyor yani yarı kapasitede çalışıyor limanlarımız. Bu limanlarımız yarı kapasitede çalışırken bölge içinde çok yakın mesafede yeni büyük bir limanın yapılması tabiatıyla fizibil değildir. Bu limanlarımızda kapasite kullanımının artmasıyla birlikte, Ordu limanı da dikkate alınacaktır. Bunu böylece ifade etmiş olalım.

Ordu çevre yolu: Projesi yapıldı, onaylandı, ihale hazırlıkları devam ediyor.

Ünye çevre yolunda maalesef kamulaştırmayla ilgili ciddi sorunlarımız var, bunları çözmeye çalışıyoruz yerleşim alanları içerisinde, kamulaştırma sorunu olmayan bölgelerde köprü inşaatları devam etmektedir.

Ordu-Ulubey-Gölköy-Mesudiye-Koyulhisar güzergâhı: Bu güzergâh, kuzeyi güneye bağlayan önemli bir güzergâhtır. Kuzey TETEK yoluna oradan da doğuya, batıya bağlayan önemli bir koridor olarak görüyoruz ve bu koridora önümüzdeki yıllarda daha fazla önem vereceğiz. Burada proje çalışmaları devam ediyor. Ordu tarafında 2 kilometrede, Topçam civarında 10 kilometrede ayrıca yapım çalışmaları sürdürmekteyiz. Ama dediğim gibi 2009 ve devam eden yıllarda bu koridoru öncelikli bir koridor olarak ele alacağız.

Fatsa çevre yolu: İhale hazırlıkları yapılıyor. 2008'de projesi yapılıyor, bitecek ve 2009'da da bunun programa alınması söz konusu olacak.

Diğer bir sorumuz: Adana Milletvekili Sayın Yılmaz Tankut'un "Bölünmüş yol çalışmaları ne aşamadır?" sorusu. Bu yol hangi yol? Adana-Karataş yoluyla ilgili soru soruluyor ve yine bu yolun ne zaman biteceği sorulmaktadır. Bu yolun toplam uzunluğu 49 kilometre. Çok önceden başlanmış bir yol ancak 2002 yılına kadar 10 kilometrelik kısmı yapılmış, 2003-2008 yıllarında da 16 kilometrelik kısmı tamamlanmış; şu anda da 15 kilometre bitirilmiş ve asfaltlama çalışmaları yapılıyor. Dolayısıyla, geriye kalan 15 kilometrelik kısmını da 2009'da tamamlayacağız, yolu tamamen trafiğe açmış olacağız.

Yine, Adana Milletvekili Sayın Yılmaz Tankut'un bir başka sorusu da Adana-Ankara Otoyol Projesi, daha doğrusu Adana-Pozantı-Kemerhisar projesinin Ulukışla-Pozantı kısmıdır.

Bununla ilgili kısaca şunu söylemek mümkündür: Bu, esasen Adana-Pozantı üzerinden Ankara'ya kadar otoyol olarak planlanmış ve on kesim olarak da ihale edilmiş bir yoldur. Ancak, yine 2002 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu kararıyla proje yatırımdan çıkarılmıştır. Fakat oradaki trafik yoğunluğu dikkate alınarak Kemerhisar-Pozantı-Niğde yol bağlantısı dâhil 55 kilometre ana yol, 66 kilometresi bağlantı yolu olmak üzere bu kısmı biz tekrar yatırıma aldık, yapımını da devam ettiriyoruz. Şu an itibarıyla, bu sene sonunda bu yolu trafiğe açıyoruz. Bu, Türkiye'nin çok önemli bir yolu. Bu sene, sadece bu sene o yola harcadığımız para 336 trilyondur. Yani, bu yola, daha önce, başından beri harcanan toplam paradan daha fazla bir parayı bu sene içerisinde harcadık ve bu yolu, yılan hikâyesi denen bu yolu bu sene trafiğe açıyoruz. Bunun müjdesini de veriyorum. Tabii, bazı bağlantı yolları falan henüz bitmedi, bağlantı yolları bilahare olacak ama ana koridoru açtığımızda burası fevkalade rahatlayacak. Çünkü çok zor bir arazi burası, oldukça zor bir arazi; birçok tüneller var, viyadükler var. Bütün bunları bu sene yoğun bir çalışmayla tamamlamış olduk.

Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün soru önergesi de Telekom'la ilgili, Telekom'un -blok satışı yüzde 55'le- özelleştirilmeden sonra taahhütlerini yerine getirip getirmediği şeklinde bir sorudur. Bununla ilgili şunu söylemek istiyorum: Türk Telekom'un yüzde 55'i blok hâlinde satılmış, yirmi yıl süreyle esasında. Hizmet görev sözleşmesi imtiyaz sözleşmesine dönmüş, yirmi yıl sonra tekrar bütün varlıklarıyla, altyapısıyla devlete geri dönecektir. Bunun dışında yüzde 14,6'sı da geçtiğimiz aylarda halka arz edilmiştir. Böylece kamunun elinde yüzde 30 küsur bir pay vardır, azınlık payı vardır. Dolayısıyla bundan sonra gerek kamuoyuna açık olması bakımından Sermaye Piyasası Kurulu denetimindedir gerekse yüzde 55 blok satıştan dolayı da Özelleştirme İdaresi ve Telekomünikasyon Kurumu Başkanlığı -şu andaki yeni ismi çıkan

Kanun'a göre Bilgi Teknolojileri ve İletişim Başkanlığı- tarafından takip edilmektedir. Bunun bilgisini vermiş olalım.

Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün bir başka sorusu: “Manisa ili, Kula-Salihli-Manisa bölünmüş yol çalışmaları ne durumdadır?” diye soruluyor. Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolu 2008 başlangıç ödenegi 1 milyon YTL iken yıl içinde verilen ödenekle bu miktar 4 milyon YTL'ye çıkmıştır. Kula-Salihli kesimi bu yıl sonu itibarıyla tamamen bitmiş olacaktır. Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolunun yapımı devam etmektedir ve 2008 sonu gerçekleşmesi yüzde 64 mertebesinde beklenmektedir. Dolayısıyla 2009'da da çalışmaları devam ettirerek bu yolu bitirmiş olacağız.

Bir başka soru, yine Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün sorusu, demiryollarıyla ilgili bir soru: “İzmir-Ankara arası hızlı tren projesi var mı? Tren kazalarıyla ilgili ne gibi tedbirler alınıyor?” Bakanlığımız bağlı Genel Müdürlüğü DLH tarafından Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Demiryolu Projesi'nin uygulama projeleri 2007'de ihale edilmiştir. 2008 yılında işin yapımı, proje çalışmaları başlamıştır. Bu proje çalışmaları tamamlandıktan sonra, gayet tabii ki bütçe imkânlarıyla, yapımı cihetine de gidilecektir.

Adana Milletvekili Sayın Muharrem Varlı'nın sorusu, Demiryollarında mevsimlik işçilerle ilgili bir sorudur. Bildiğiniz gibi, 5620 sayılı Kanun'la 220 bin civarında geçici işçi daimi kadroya alınmıştır. Bu kanunda bir madde vardır, o da: “Bundan böyle herhangi bir kurumda geçici işçi çalıştırma imkânı yoktur ama işin özelliğine göre mevsimlik işçi çalıştırılabilir. Bunların çalışma süresi asla ve asla mevsimin dışında olamaz, yani altı ayı geçemez.” denmektedir. Yüz yetmiş dokuz günün sırrı da buradadır, yani yüz yetmiş dokuz gün azami çalıştırabilirsiniz. Bu, kanundan gelen bir yükümlülüktür. Ama yıllardan beri, geçmiş dönemlerde işe alınmış, geçici statüde çalışmış, belediyelerde, kamu kuruluşlarında, merkezî idarede bulunan 220 bin işçinin bu sorunu yine Hükûmetimizin girişimi, Meclisin tensibiyle çözüme kavuşmuş ve bunlar daimi statüye geçmiştir. Bu bağlamda, Demiryollarından da 2.500'ün üzerinde, 2.668 vasıfsız, 593 endüstri meslek lisesi olmak üzere 3.261 işçi de daimi kadroya geçmiştir. Bunlar da, durumu ihtilaflı olan bazı çalışanların da durumları değerlendirilmektedir. Hazine Müsteşarlığının olumlu görüşü alınmıştır. Bunların da daimi kadroya geçirilme çalışmaları sürdürülmektedir.

Gaziantep Milletvekili Sayın Akif Ekici'nin sorusu demir yolu kazalarıyla ilgili. “Demir yollarıyla ilgili yapılan çalışmalar ne durumda? Yeni demir yolu var mı? Eski demir yolu ağının yüzde kaçında yenileme yapıldı? Demiryollarındaki personel sayısının durumu? Demiryollarının 2009'da

satılacağı yönünde haberler var ve önümüzdeki dört yılda Demiryolları için neler düşünüyor?”

Kapsamlı bir soru. Kısa zaman içerisinde şu kadarını söyleyebilirim: Demiryollarının 2002 yılı sonu, 2003 yılı başında 37.165 olan personel sayısı bugün itibarıyla 30.085'tir. Bu azalma emeklilik dolayısıyla olmuştur. Bu süre içerisinde Demiryollarına makinist dışında herhangi bir alım olmamıştır. Tabii, bunlara ayrıca geçici statülerin daimi kadroya geçirilmesini de ilave etmek gerekir.

1998-2002 yılları arasında demir yollarında yapılan yol miktarı 16,5 kilometredir. 2002-2007 yılları arasında toplam biten yeni yol uzunluğu 26 kilometredir. Bu dönemde 514 kilometre yol bakımı yapılmıştır. 2002-2007 yılları arasında toplam 1.138 kilometre yol bakımı gerçekleştirilmiştir. Aynı dönemde 12 bin kilometre yol tamirâtı, buraj yapılmış. 1998-2002 arasında 12 bin kilometre buraj, yani yol tamirâtı yapılmışken 2002-2007 arasında 22 bin kilometre yol yenilemesi yapılmıştır.

İltisak hattı 2002'den önce hiç yok. 2007'ye kadar, 2002-2007 arasında 40 kilometrelik iltisak hattı yapılmıştır. İltisak hattından kastımız fabrikalara, limanlara, büyük üretim tesislerine olan bağlantılardır. Bunlar da bu dönemde gerçekleştirilmiş. Esasen demir yollarındaki taşımanın 13 milyondan 23 milyona çıkmasının arkasındaki gerçek de budur.

Demiryolları Genel Müdürlüğünce -burası çok dikkat çekici, değerli milletvekilleri- 2002-2007 yılları arasında toplam demir yolu ağıımızın yüzde 8'inde yenileme yapılmışken bu dönemde yüzde 51'inde yenileme yapılmış.

TCDD Genel Müdürlüğünün 2013'e kadar yapılacak projeleri de kısaca şudur: Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir arası bitmiştir. Test çalışmaları hâlen devam etmektedir. Ankara-Konya, altyapısı bitmiş, üstyapı çalışmaları devam etmektedir. Bu iki yol tek başına 742 kilometredir. Ankara-Sivas, Sivas-Yerköy arası ihale edilmiştir, işe başlama aşamasındadır. Ankara-İzmir, Bursa-Osmaneli, Halkalı-Bulgaristan projeleri hazırlanmış, bazıları bitmiş, bazıları devam ediyor. Önümüzdeki dört yıl içerisinde çalışma yapacağımız hatlardır. Daha birçok proje var.

Kent içi ulaşım için şunu yapıyoruz: Marmararay İstanbul'da, İzmir'de Egeray belediyeyle birlikte, Ankara'da da Başkentray. Bunlar önümüzdeki dört yıl içerisinde tamamlanacak ve toplu ulaşımına ciddi anlamda katkı sağlayacaktır. Buna tabii Kars-Tiflis Projesi'ni, Tekirdağ Limanı'nı Avrupa hattına bağlayacak Tekirdağ-Muratlı ve Kemalpaşa hattını İzmir-Uşak hattına

bağlayacak 30 kilometrelik hattı da ilave etmemiz lazım. Daha birçok detay var, vakit sıkışıklığından geçiyorum.

Gaziantep Milletvekili Sayın Akif Ekici'nin soru önergesi; Türk Hava Yollarında 24 Şubat 2008'de bir sefer sonrası, bagaj arabalarını çeken aracın çarpması neticesinde kapakta çatlak ve çizik oluşmuş. Muş'ta transit bakımı esnasında bu çizik, çatlak tespit edilmiş. Bunun üzerine Muş'a yetkili personel gelmiş, tamirat bakımı yapıldıktan sonra uçak seferine devam etmiştir. Bunlar normal hava olaylarıdır. Esasen her gün binin üzerinde, Türk semalarında uçak uçmaktadır. Uçakların her sefer öncesi rutin bakımlarını yapmak işletmenin, uçucu personelin temel görevleri arasındadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü de periyodik kontrollerini yapmaktadır, örnekleme usulü.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O bakımdan, uçuşlardaki seyrüsefer emniyetinde ciddi bir sıkıntı söz konusu değildir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun sözlü soru önergesi Tokat-Turhal demir yolu hakkındadır. Tokat-Turhal demir yolu hattının fizibilite çalışması 2006 Haziranında başladı ve avan proje çalışması tamamlandı. Bu demir yolu projesinin uygulama projesi ihalesi ve yer teslimi de yapıldı fizibil çıktı için. Proje çalışmalarına başlandı. 2009'un ilk çeyreğinde uygulama projeleri de tamamlanacak. Ondan sonra yapımı için kaynak arayacağız ve yapımını gerçekleştireceğiz.

Gaziantep Milletvekili Sayın Yaşar Ağyüz'ün sorusu, Demiryolları Ankara Garı meydanında -cumhuriyetin başkenti Ankara'nın- burada bir kavşak yaptı belediye, bununla ilgili -esasen bu soru Sayın Kültür ve Turizm Bakanımıza da tevdi edildi- bu kavşağın yapımıyla ilgili, alt geçidin yapımıyla ilgili Demiryollarından da görüş alınmış. Demiryolları gara giden yaya yolunun genişletilmesi, ağaçların korunması, gar kavşağının hem yaya hem de araçlara uygun düzeltilmesi kaydıyla olumlu görüş vermiş ve bu geçit de bir buçuk iki ay gibi bir sürede tamamlanarak oradaki trafiğin rahatlatılması sağlanmıştır.

Tabii, aynı şekilde Gaziantep gar sahasıyla ilgili de soru var. Buradaki çalışma Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanının muvafakat ve uygun görüşleri alınmak suretiyle Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 2006 Aralık ayında onaylanan bir imar planıdır. Devlet Demiryollarının yürüttüğü planlama çalışmalarında demir yolları kadar kentin sosyal ve teknik altyapı gereksinimleri de göz önünde bulundurulmaktadır. Esasen Demiryollarının tek başına bir imar çalışma faaliyeti yoktur. Bunlar ya belediyelerle -İmar

Kanunu'nun 8'inci maddesi- veya Bayındırlık Bakanlığıyla birlikte yapılan çalışmalardır.

Antalya Milletvekili Sayın Tayfur Süner'in sorusu: Bu Kemer-Antalya yolunda üç tünel var, bu tünellerin akıbeti soruluyor. Biliyorsunuz, Kemer-Antalya yolu birkaç yıl önce ulaşım açıldı ancak milli park bölgesinde yer alan üç tane tünel inşaatı gecikti gerekli izinlerin ikmalinde ortaya çıkan sorunlardan dolayı ama bunları da aştık. Şu anda üç tünelde de çalışmalar devam etmektedir ve bu tüneller için şu ana kadar, 2007 yılında, 2008 yılında 8,5 trilyon bir para harcanmıştır ama bir güzel haberim var: 2009'un Haziran, Temmuz aylarında bu tüneller de tamamen bitmiş olacak ve Antalya-Kemer yolunda hiçbir sorunumuz kalmayacaktır.

Arz ederim. Teşekkür ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 18

Tarih : 18.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım. Kusura bakmayın bir karışıklık oldu. Listede olmayan soruyu da cevaplamış olduk Sayın Ağyüz'ün ama bu arada listede olan bir soruyu atlamışız. Bunu düzeltmek için huzurlarınızdayım.

Türk Telekom'un yüzde 55 hissesinin satışından sonra alınacak personelde güvenlik soruşturması yapılmakta mıdır veya buradaki uygulama nedir diye, soru özetle böyledir.

Türk Telekom Genel Müdürlüğünde özelleştirme öncesi ve hâlen millî güvenlik açısından önem arz eden birimlerde çalışan personel aynı statüyle çalışmaya devam etmektedir. Bu birimlerde istihdam edilecek personelin özelleştirme öncesinde olduğu gibi şimdi de güvenlik soruşturması yapılmaktadır. 12 Nisan 2000 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Güvenlik Soruşturması ve Arşiv Araştırma Yönetmeliği gereği bu soruşturmalar bugün de aynen devam etmektedir.

Ayrıca, Türk Telekom'da, hizmetlerin gizliliğinin ve öneminin vurgulandığı göz önüne alındığında, görev alan ve alacak personel hakkındaki güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılmasının kamu güvenliği açısından zorunlu olduğu aşikâr olup bu hüküm hâlen uygulanmaya devam etmektedir. Kısaca bu konuda herhangi bir uygulama farklılığı söz konusu değildir. Bilgilerinize arz ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 18

Tarih : 18.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Kısa bir açıklama yapayım.

BAŞKAN - Tabii, tabii açıklama yapın.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Ağyüz'e.

Efendim, tabii doğru, başlangıçta uygun görülmemiş. Orada ifade ettim. Herhâlde dikkatten kaçtı. Bazı şartlar öne sürülmüş ve o şartlar yerine getirildikten sonra imar planı uygun görülmüş. Birinci husus bu.

İkinci husus, Devlet Demiryolları zarar eden bir kuruluşumuz, yani yıllardır ihmale uğramış bir kuruluşumuz ama demir yolları bu ülke için çok önemli, insanımız için çok önemli. Bir yandan ihmal edilmiş, altyapı yapılması lazım, kaynak sıkıntımız var. Dolayısıyla Demiryolları, ellerinde bulunan arsaları geçtiği illerin belediyeleriyle, kentin sosyal, kültürel dokusunu da dikkate alarak imar planı yapmaktadır. Bu imar planlarında elde edilen kaynakla da yol yapımlarını gerçekleştirmektedir. Yoksa, tabii ki, yapılan işin sosyal boyutu, çevre boyutu olmadan yapılmasına hiçbirimizin gönlü razı gelmez. Ama atıl olarak tutulması da doğru değildir, işgal ediliyor. Eğer siz sahip çıkmazsanız o araziler işgal ediliyor, çarpık yapılarla maalesef uğraşmak zorunda kalıyoruz. Şu anda, binlerce, işgal edilmiş Demiryolu arazilerinde dava süreçleri devam etmektedir.

Teşekkür ederim.

Konu : *İstanbul Milletvekili Sacid Yıldız'ın, Gaziantep Milletvekili Yaşar Ağyüz'ün, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroğlu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Ufuk Uras'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 85

Tarih : 05.05.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bakanlığımıza yöneltilen sözlü soruları cevaplandırmak için huzurlarınızdayım. Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Birinci soru, (6/426) esas no.lu, İstanbul Milletvekili Sayın Profesör Doktor Sacid Yıldız'ın sorusudur.

Cevap 1) Ruhsatsız olarak yaşlıya bakan yerlerin çoğaldığına dair genel müdürlükte herhangi bir veri, kanıt ve duyum bulunmamakta olup bu konuda yasal bir boşluk da söz konusu değildir. Özel Huzurevleri ve Yaşlı Bakımevleri Yönetmeliği'nin 10'uncu maddesi uyarınca açılış onayı alınmamış ve açılış izin belgesi düzenlenmemiş kuruluşa yaşlı kabulü yapılması hâlinde ilgili Yönetmelik'in 33'üncü maddesi uyarınca kuruluş derhâl kapatılır ve kapatılan kuruluşun sorumluları hakkında 765 sayılı Ceza Kanunu hükümleri ve 2828 sayılı SHÇEK Kanunu'nun 27'nci maddesine göre işlem yapılır.

Cevap 2) Ruhsatsız olarak yaşlılara bakım yapan yerlerin ihbar alınması ve tespit yapılması hâlinde faaliyeti men edilir ve gerekli işlemler yapılır.

Cevap 3) Özel Huzurevleri ve Yaşlı Bakımevleri Yönetmeliği'nin "Denetim" başlıklı 32'nci maddesi gereğince ruhsatlı özel huzurevleri, gerek il sosyal hizmetler müdürlüğü gerekse müdürlüğümüz teftiş kurulu başkanlığı müfettişlerince sürekli olarak denetlenmekte, işleyiş hakkında gerekli rehberlikler yapılmaktadır. Denetim sırasında tespit edilen aksaklıkların

giderilmesi için bir ay süre tanınmakta, giderilmemesi hâlinde ise kapatma kararı alınmaktadır.

Gaziantep Milletvekili Sayın Yaşar Ağyüz'ün (6/546) sayılı sözlü soru önergesinin cevabı:

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Hükûmet olarak yaptığımız her türlü altyapı projelerinde kültürel değerleri korumaya ayrı bir önem vermekteyiz. Nitekim “asrın projesi” diye nitelendirilen Marmaray’da yapılan kazı çalışmaları, projenin gecikmesi ve maliyetinin artmasına sebep olmasına karşın büyük bir titizlikle sürdürülmekte ve İstanbul’un sekiz bin yıllık tarihi gün yüzüne çıkarılmaktadır.

Ankara Gar Köprülü Kavşak Projesi için Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından TCDD Genel Müdürlüğünden görüş istenmiş, mevcut projeye TCDD itiraz ederek düzeltme istemiş ve Genel Müdürlük binasından Ankara Garına giden yaya yolunun genişletilmemesi, ağaçların korunması, Gar kavşağının hem yaya hem araçlara uygun düzenlenmesi şartıyla Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığının talebine uygun görüş verilmiştir. TCDD Genel Müdürlüğü tarafından özellikle büyük kent merkezlerindeki geniş gar ve istasyon sahalarının yük taşımacılığıyla bağlantılı olarak geniş istismak edildiği ve geline süreçte yük ve yolcu taşımacılığının tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ayrılması, çevre ve görüntü kirliliğinin önlenmesi açısından şehir merkezinde kalmış olan yükleme-boşaltma işlerinin şehir dışına alınarak lojistik merkezlerinin planlanması ve gerçekleştirilmesi bakımından nitelikli taşınmazların, kent ve ülke ekonomisine katkı sağlanması amacıyla gar ve istasyon sahalarının planlama çalışmaları hâlen devam etmektedir.

20/7/2008 tarihli, 5793 sayılı Kanun’un ilgili maddesinde Gaziantep Gar sahasına ilişkin planlama çalışmaları hâlen devam etmektedir. Yüce heyetinize saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Antalya Milletvekili Sayın Tayfur Süner’in (6/551) sayılı sözlü soru önergesine cevap: Antalya-Kemer yolunda bulunan üç adet tünel ile bağlantı yollarının yapımına 2/10/2006 tarihinde başlanmıştır. T1 Tüneli 1.070 metre uzunluğunda olup şu ana kadar 240 metresi tamamlanmıştır. T2 Tüneli 310 metreuzunluğunda olup kazı işleri tamamen bitirilmiştir, 150 metresinin nihai beton işleri tamamlanmıştır. T3 Tüneli 896,5 metre uzunluğunda olup 556 metre kazı yapılmıştır. Projenin 2009 yılı sonu itibarıyla bitirilmesi hedeflenmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; turizmin kalbi olarak gördüğümüz Antalya’da trafiği rahatlatmak amacıyla Hükûmetimiz döneminde Antalya’nın

doğusundaki turizm alanlarına ulaşımı sağlayan Antalya-Alanya-Gazipaşa, Antalya'nın kuzey açılımını sağlayan Antalya-Burdur arası başta olmak üzere toplam 160 kilometre bölünmüş yol gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 150 kilometre çift yönlü yol iyileştirilmesi, 16 kaza kara nokta iyileştirilmesi, 48 kilometre sıcak asfalt yapımı, 2.547 kilometre asfalt onarımı, 18 köprü yapımı tamamlanarak hizmete açılmıştır. Antalya çevre yolunda 2 adet kavşak tamamlanarak şehir içi trafiğinde önemli rahatlatma sağlanmıştır. Kısacası, Hükûmetimizin beş yıllık döneminde Antalya için yol, köprü, asfalt toplam 502 milyon 410 bin 311 Türk lirası harcama yapılmıştır.

Diğer yandan, Antalya-Ankara, Antalya-İstanbul akslarının da bu yıl tamamının bölünmüş yol hâline getirilmesiyle birlikte Antalya'nın plajlar bölgesini ve Antalya Limanı'nı şehir içi trafiğinin dışına bırakacak Batı Çevre Yolu Projesi'nin de -yapımı devam etmektedir- 2012 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Manisa Milletvekilimiz Sayın Mustafa Enöz'ün (6/553) sayılı soru önergesini cevaplıyorum: Ülkemizin yüz elli üç yıllık mirası olan demir yollarına Hükûmetimiz döneminde yeniden sahip çıkılarak altmış yıldır ihmal edilen ve bakım-onarımı, yeni projeleri gerçekleştirilmeyen devlet demir yolları tekrar ülke politikası hâline getirilmiş ve stratejik planda da yer alan Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi ihale edilmiş, yapım çalışmaları tamamlanmak üzeredir. İleriki yıllarda projenin temin edilecek kaynaklar doğrultusunda yapımı gerçekleştirilecektir.

Diğer yandan, demir yolu işletmeciliğinde kazalara karşı önlemler alınmakla birlikte gerek Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan TCDD Kaza İnceleme, Önleme ve Değerlendirme Kurulu gerekse üniversiteler vasıtasıyla olabilecek kazaların nedenleri, tekrar etmemesi için alınması gereken tedbirler bilimsel olarak araştırılmaktadır.

Yüce heyetinize arz ederim.

Niğde Milletvekili Sayın Mümin İnan'ın (6/557) sayılı sözlü soru önergesi: Çiftlik ve Altunhisar ilçelerini birbirine bağlayacak yolun genişletilmesi ve asfaltlanmasıyla ilgili çalışmalar yatırım programında yer alan Bor-Altunhisar çevre yolu dâhil çevre yolu kapsamında ele alınmış olup temmuz sonu itibarıyla bitirilmesi planlanmaktadır.

Niğde'nin güneyine açılan Kemerhisar-Pozantı otoyolunun tamamlanmasıyla ülkemizin ana arterlerinden biri olan Ulukışla-Pozantı arasındaki trafik çilesine son verilmiş, güvenli ve konforlu bir seyahat imkânı

sağlanmıştır. Üç gidiş üç geliş, altı şeritli olan bu yolda önemli ölçüde trafik rahatlaması söz konusudur.

Daha önceki yıllarda başlayıp 2002 yılı sonuna kadar Niğde’de 58 kilometre bölünmüş yol yapılmış iken şu anda 95 kilometre bölünmüş yol tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Ayrıca, Niğde çevre yolu bölünmüş yol olarak tamamlanması, 629 kilometre yol iyileştirilmesi, beş kaza kara nokta iyileşmesi, 305 kilometre asfalt onarımı, iki adet köprü yapımı tamamlanmak suretiyle trafiğe açılmıştır.

Yüce heyetinize saygıyla sunulur.

Niğde Milletvekilimiz Sayın Mümin İnan’ın (6/558) sayılı sözlü soru önergesi: Kitreli-Mahmutlu-Çiftlik yolu kara yolları ağımız üzerinde bulunmamaktadır. Söz konusu yolun valilik il özel idaresi marifetiyle yapılması için gerekli girişim yapılacaktır.

Niğde Milletvekili Sayın Mümin İnan’ın (6/559) sayılı sözlü soru önergesi:

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bölünmüş yol yapımında kriter olarak ulusal ve uluslararası akslarımızın yanı sıra seyreden trafik sayısı ve ağır taşıt trafik oranları dikkate alınmaktadır. Altunhisar-Bor yolu, il yolları ağında yer almakla birlikte, bugün için bölünmüş yol kapsamına alınmayı gerektirecek trafik debisine sahip olmamaktadır. İleriki yıllarda trafik debisi açısından bir darboğaz oluşması hâlinde bölünmüş yol kapsamına alınması planlanmaktadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karaman Milletvekilimiz Sayın Hasan Çalış’ın (6/580) sayılı sözlü soru önergesi: Bu soru cep telefonlarında vergilerle ilgili. Vergi konusu Ulaştırma Bakanlığının doğrudan görev alanında olmamakla beraber, elektronik haberleşme hizmetlerindeki vergi yükünün bütçe imkânları dâhilinde düşürülmesi hususu programımızda yer almaktadır. Bu kapsamda Meclisimizde kabul edilerek 28/2/2009 tarihinde yürürlüğe giren 5838 sayılı Kanun ile kablolu-kablosuz mobil İnternet servis sağlayıcıları üzerindeki iletişim vergisi yüzde 25’te mobilden, yüzde 15’te de sabitten yüzde 5’e indirilmiştir ve İnternet’in yaygınlaştırılması bakımından önemli bir avantaj sağlanmıştır.

GSM Association tarafından geliştirilmekte olan elli ülkedeki mobil telekomünikasyon hizmetlerinde alınan doğrudan, dolaylı vergiler kapsamında yapılan bir araştırmada, bu hizmetler içerisinde Türkiye’nin vergi yükü bakımından yüksek vergi grubu ülkeler arasında yer aldığı doğrudur. Ancak az önce ifade ettiğim gibi, İnternet’ten başlamak suretiyle hem mobil hem sabitte oranları yüzde 25’ten yüzde 5’e indirdik, bu önemli bir adımdır. İlerideki zaman içerisinde de diğer vergileri indirmek için çalışma yapacağız.

Bildiğiniz gibi bu telefon görüşmeleri üzerindeki vergiler 99 depreminde geçici olarak konmuş ancak bunlar kalıcı hâle gelmiştir.

Mobil ve seste ki vergi ve yasal yükümlölük lere göz atarsak, KDV yüzde 18, özel iletişim yüzde 25, yeni tesis iletişim vergisi maktu 27,8 lira, hazine payı yüzde 15, telsiz kullanım ücreti 10,72 Türk lirası, telsiz ruhsatname ücreti 10,72 ve kurum masraflarına katkı payı binde 0,35; evrensel hizmet fonu yüzde 10.

Karaman Milletvekili Sayın Hasan Çalış'ın (6/658) esas sayılı sözlü soru önergesi: Sivil havacılıkta serbestleşme yönünde atılan adımlar ve özel uçak şirketlerinin yurt içinde tarifeli seferler düzenlemeye başlamasıyla birlikte sivil havacılığımız hızlı bir büyüme göstermiş, sektör dünyada yüzde 5 oranında büyürken Türkiye'de ortalama yıllık yüzde 30 gibi bir büyüme sağlanmıştır.

Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, Anadolu'nun pek çok şehrinden Avrupa'ya yolcu trafiğinin yoğun olduğu tespit edilen noktalara tarifeli sefer yapmaktadır. Bu çerçevede artan yolcu potansiyeli ile her yıl yaz tarife döneminde Konya'dan Kopenhag'a tarifeli seferler yapılmakta, ayrıca Avrupadaki vatandaşlarımızın Türkiye'ye geliş-gidişlerinin yoğunlaştığı dönemlerde de ek seferler planlanmaktadır. Avrupa noktalarından Konya'ya direkt olarak uçuş seferleri bu şekilde gerçekleşmektedir. Gerek ulusal gerekse uluslararası yeni hatlarda sefer düzenleme talepleri Bakanlığımız tarafından olumlu değerlendirilmekte ve hava yolu şirketlerine bu teklifler ile tilmektedir.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/716) sayılı sözlü soru önergesinin cevabını arz ediyorum: Kara yolları ağına alınması istenen Balıköy-Tavşanlı-Emet ayrım yolu sadece köylerin birbirine ve ilçe merkezine bağlantısını sağlamakta, güzergâh üzerinde herhangi bir il, ilçe, bucak merkezi bulunmamaktadır. Balıköy beldesinin civar ilçelere bağlantısı kara yolları ağındaki mevcut devlet ve il yollarıyla, Pazarlar ilçesinin Simav ilçesiyle bağlantısı ise standardı yüksek devlet ve il yoluyla sağlanmaktadır. Aynı yöne hizmet verecek ikinci bir bağlantının kara yoluna alınması mevcut trafik değerleri göz önüne alındığında fizibil bulunmamaktadır. Pazarlar-Kuşu yolu da aynı nedenlerle kara yolu ağından çıkarılmıştır. Kütahya'nın güneye açılan Afyon yolu, batıya açılan Tavşanlı yolu ve kuzeye açılan Eskişehir yolunun 22 kilometresi tamamlanmış, 14 kilometrelik kesimi ise bu yıl içerisinde tamamlanacaktır. Kütahya ilinde daha önceki yıllardan başlayıp 2002 yılı sonuna kadar 19 kilometre bölünmüş yol yapılmışken bu dönemde 122 kilometre bölünmüş yol yapılarak hizmete sunulmuştur. Ayrıca 46 kilometre yol iyileştirmesi, 9 adet kaza kara nokta iyileştirilmesi, 1.362 kilometre asfalt onarımı, 7 adet köprü yapımı gerçekleştirilmiştir.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/717) sayılı sözlü soru önergesi: Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin birinci etabını oluşturan Ankara-Eskişehir arası 13 Mart 2009'da hizmete girmiştir.

Eskişehir-Kütahya arasında hızlı trene bağlı çalışmak üzere, mevcut hat üzerinden 14 Mart 2009'dan itibaren RAYBÜS, ray otobüsü seferleri başlatılmış.

Diğer yandan, İstanbul-Antalya, Eskişehir-Antalya, Dinar-Aydın rehabilitasyon demir yolu hattının uygulama projesi yapılması için 23/8/2007'de ihaleye çıkmış olup, Eylül 2009'da tamamlanması planlanmaktadır. Söz konusu hattın yapımının gerçekleştirilmesi ileride bütçe imkânları çerçevesinde değerlendirilecektir.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/718) sayılı sözlü soru önergesi: Bursa-Simav-Selendi kesiminde yer alan Bursa-Orhaneli kara yolu toplam 50 kilometre uzunluğundadır. Bugüne kadar 22 kilometrelik kesim trafiğe açılmıştır, 28 kilometrelik bölümde çalışmalar hâlen sürmektedir.

Diğer yandan, Orhaneli-Selendi güzergâhında yer alan Orhaneli-Harmancık-Dağardı-Simav-Selendi kesimi ise önümüzdeki yıllarda yatırım programına bütçe imkânları dikkate alınarak dâhil edilecek ve çalışmalara başlanacaktır.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/720) sayılı soru önergesi: Kütahya-Afyon yolu Karayolları 14'üncü Bölge Müdürlüğü sorumluluk alanı içerisinde yer alan, uzunluğu 35 kilometre olan yolun tamamı bitirilerek hizmete açılmıştır.

Altıntaş-Dumlupınar yolu, 38 kilometre, bölünmüş yol standardındadır. Yol, yapım programında olup, işin bitimi 2011 olarak öngörülmektedir.

Tavşanlı-Emet-Simav yolu, Hisarcık-Eskigediz yolu ileriki yıllarda yeterli ödenek temin edilmesi hâlinde yatırım programına alınarak yapım çalışmalarına başlanacaktır.

Şaphane-Hisarcık yolu, söz konusu yol il özel idaresi yol ağında yer almakta, il özel idaresi marifetiyle yapımı planlanmaktadır.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/721) sayılı sözlü soru önergesi:

Balıkesir-Dursunbey-Harmancık-Tavşanlı yolu: Bu yol önemli bir yoldur. Toplam 187 kilometre uzunluktaki yoldaki çalışmalar dört kısım hâlinde hâlen devam etmektedir. Bugüne kadar, 6 kilometresi bölünmüş yol, 34 kilometresi tek yol, 16 kilometresi sıcak asfalt kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Projenin bitim tarihi 2011'dir.

Kütahya-Simav-Demirci ayrımı: Toplam 156 kilometre uzunluğundaki 1A standardındaki yolda çalışmalar iki kısım hâlinde devam etmektedir. Bugüne kadar 55 kilometresi tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Yolun bitim tarihi 2010 yılı olarak öngörülmektedir.

Diğer yandan, 12 kilometre uzunluğundaki Simav-Sındırgı ayrımı-Demirci yolu ile 81 kilometrelik Simav-Sındırgı-Bigadiç yolunun önümüzdeki yıllarda yatırım programına alınması planlanmaktadır.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/724) sayılı sözlü soru önergesi ve cevabı: Kara yolu ağında bulunmayan Bulvar Caddesi ile Vefa Mahallesi'ni birbirine bağlayan üst geçitler belediye tarafından yapılacak ve bu amaca yönelik olarak Karayolları Genel Müdürlüğü de projeleri onaylamış ve ilgili belediyeye göndermiştir.

Karaman Milletvekili Sayın Hasan Çalış'ın (6/729) sayılı sözlü soru önergesi: Bilindiği üzere, ülkemiz telekomünikasyon sektöründeki tekel kaldırılıp serbestliğe geçmiştir. Ülkemizde serbest piyasa şartlarında rekabet oranında daha kaliteli, ucuz ve kesintisiz İnternet hizmeti sunmak için gerekli çalışmaları yapmaktayız. 28/2/2009 tarihinde 5838 sayılı Kanun ile kablolu, kablosuz, mobil İnternet'te özel iletişim vergisi yüzde 25 ve yüzde 15'ten yüzde 5'e indirilmiştir.

Burada da Türkiye'yi diğer ülkelerle kıyasladığımızda Türkiye'nin iletişimde artık pahalı ülke olmadığı, Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, Türkiye, İnternet'te 1 megabit/saniyelik paketlerde Avrupa'nın en ucuz 6'ncısı, 2 megabitlik paketlerde Avrupa'nın en ucuz 9'uncusu ve 1 megabit sınırlı paketlerde de Avrupa'nın en ucuz İnternet hizmeti veren ülkesi arasındadır. Ayrıca, İnternet kullanımında da dünyadaki İnternet World Statistics verilerine göre ilk 20 ülke arasında 13'üncü sırada bulunmaktadır.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/743) sayılı sözlü soru önergesi: Tavşanlı-Domaniç 35 kilometre uzunluğunda olup projesi vardır. Söz konusu yol henüz yatırım programında değildir, önümüzdeki yıllarda yatırım programına bütçe imkânları dâhilinde alınacaktır.

Niğde Milletvekili Sayın Mümin İnan'ın (6/889) sayılı sözlü soru önergesinin cevabı: 2003-2008 yılları arasında mevcut demir yolu şebekesine 47 ayrı noktada toplam 54,87 kilometre uzunluğunda iltisak hattı yapılmıştır.

Niğde-Kayseri arasında bulunan mevcut hattan Niğde ve Bor Organize Sanayi Bölgesi'ne bağlantı yapılmasına dair henüz bir talep söz konusu olmadığından bir çalışma başlatılamamıştır. Ancak organize bölgesi

müdürlükleri tarafından Niğde-Kayseri hattından bölgelerine demir yolu bağlantısı talebi olması hâlinde gerekli işlemler yapılacaktır.

Bilgilerinize arz ederiz.

Adana Milletvekili Sayın Yılmaz Tankut'un (6/912) sayılı sözlü soru önergesi: Bakanlığımızın Adana Havaalanının Mersin'e taşınması gibi bir planlaması söz konusu değildir. Ancak, Adana Havaalanı'nın şehir merkezinde kalması, yapay manialar nedeniyle genişletme imkânının sınırlı olması, Mersin ve bölgesine hitap edecek konvansiyonel boyutlarda bir havaalanı yapılması için yer bulunamaması nedenlerinin yanı sıra, ülkemizin ekonomik imkânlarını da en verimli şekilde kullanmak üzere Bakanlığımızın benimsediği bölgesel havacılık politikası doğrultusunda Çukurova bölgesinin tarım, sanayi, ekonomik açıdan taşıdığı önemi ve bölgenin potansiyelinin tam olarak kullanılması da dikkate alınarak iç bölgelerle dış dünya bağlantısını artırmaya yönelik olarak bir bölgesel havaalanı yapılması düşünülmektedir. Yapılan fizibilite etütlerinde tüm bölgeye hitap edecek bölgesel bir havaalanının gerçekleştirilebileceği ortaya çıkmış ve 2009 yatırım programına "Çukurova Bölgesel Havaalanı Etüdü" başlığıyla bir proje dâhil edilmiştir. Bu projeyle Adana, Mersin ve Çukurova bölgesine hizmet verecek bölgesel havaalanı için yer seçim çalışmaları hâlen devam etmektedir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/949) sayılı sözlü soru önergesi: Tokat-Turhal arasında bölünmüş yol sathi kaplamalı olarak geçmiş yıllarda tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Yolum tekniğine uygun olarak yapılmadığı iddiaları üzerine Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan incelemede herhangi bir olumsuzluk tespit edilememiştir. Kaplama cinsi, trafik hacmine rağmen yolum sathında bir sorun bulunmamakta ve trafik akışında da problem yaşanmamaktadır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/950) sayılı soru önergesi:

30 kilometre uzunluğundaki Zile-Çekerek-Alaca devlet yolunun tamamı sathi kaplama olarak yapılarak trafiğe açılmıştır.

Bu projede 2008 yılında 2,7 milyon Türk lirası ödenek kullanılmıştır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/951) sayılı sözlü soru önergesi: Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından geçmiş yıllarda ödenekler doğrultusunda sanat yapı çalışmaları tamamlanan 7 kilometre uzunluğundaki Tokat çevre yolunun tamamının ihalesi 2007'de gerçekleştirilmiştir.

Kamulaştırma işlemleri tamamlanan 3 kilometrelik kesiminde toprak işleri ve sanat yapıları tamamlanmış, üst yapı seviyesine geçilmiştir. Çalışmaların

devam ettiği geri kalan kesimde kamulaştırma işlemleri tamamlanarak işin 2010 sonunda bitirilmesi planlanmaktadır.

Kastamonu Milletvekilimiz Sayın Mehmet Serdaroğlu'nun (6/965) sayılı sözlü soru önergesi: Sözü edilen güzergâh 3 kilometre uzunluğunda olup güzergâhın jeolojisinde bulunan marn ve killi yapılar stabil yol gövdesi oluşturma açısından zorluklar oluşturmaktadır.

Bu anlamda zemin iyileştirmesine yönelik yapılan çalışmalarda yol yapımına uygun malzeme tedarik etme yönünde de sıkıntı yaşanmaktadır. Uygun malzeme bulunma araştırmaları nedeniyle geçen zaman yapım süresinin uzamasına neden olmuştur.

Bütün olumsuzluklar aşılarak 3 kilometrelik kesim asfalt sathi kaplamalı olarak tamamlanmış ve hizmete girmiştir.

Ordu Milletvekili Sayın Rıdvan Yalçın'ın (6/1032) sayılı sözlü soru önergesi:

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bildiğiniz gibi Ulaştırma Bakanlığının en önemli görevi yol yapmak, demir yolu yapmak, havaalanı, liman yapmaktır. Dolayısıyla ülkenin ulaşımını sağlamaktır. Dolayısıyla, bu tabir yol yapımının önemini vurgulamak için kullanılmaktadır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/1100) sayılı sözlü soru önergesi: Bilindiği üzere 58,59,60'ıncı hükûmetlerde ülkemizin ihtiyaç duyduğu güvenli, ekonomik, rahat erişilebilirliği sağlayan ulaşım için acil eylem planında 15 bin kilometre bölünmüş yol çalışmaları başlatılmış, yapılan çalışmalar sonucunda Karayolları Genel Müdürlüğü ağında 30/4/2009 tarihi itibarıyla 15.479 kilometre bölünmüş yol ağına ulaşılmıştır. Bu bağlamda Erbaa-Reşadiye yolu, yatırım programında "bölünmüş yol" olarak yer almakta olup 77 kilometrelik kesiminin 4 kilometresi tamamlanmış, trafiğe açılmıştır. Kalan kısmın ise 2011 yılına kadar bitirilmesi hedeflenmektedir.

Tokat Milletvekilimiz Sayın Reşat Doğru'nun (6/1102) sayılı sözlü soru önergesi: Ankara-Samsun arasında 404 kilometre uzunluğundaki yolun tamamı geçtiğimiz yıl bitirilerek trafiğe açılmıştır -bu yılbaşı daha doğrusu- böylece ülkemizin kara yolu trafik yoğunluğu bakımından en önemli arterlerinden birisi tamamlanmıştır. On üç bölüm hâlinde ihale edilen yüksek standartlarda inşa edilmiş yolun 172 kilometresi önceki yıllarda, 232 kilometrelik bölümü ise Hükûmetimiz döneminde tamamlanmış, Ankara-Samsun kara yolunun hizmete verilmesiyle kullanıcılara daha güvenli, konforlu ulaşım imkânı sağlanmış, ayrıca seyahat süresi de bir buçuk saat kısalmıştır. Taşıt giderlerinde de yılda yaklaşık 122 milyon Türk lirası tasarruf sağlanmıştır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/1103) sayılı sözlü soru önergesi: Erbaa-Taşova arası 23 kilometredir. 19,6 kilometresi bölünmüş yol olarak tamamlanmış ve trafiğe açılmıştır. Kalan 3,4 kilometrelik kesimi ise 2009'da tamamlanarak trafiğe açılacaktır. Planlama bu şekildedir.

Taşova-Amasya arasında bölünmüş yol proje çalışmaları kapsamında Akdağ-Taşova arasının projesi de tamamlanmış, 2009 yılında da çalışmalara başlanmıştır.

İstanbul Milletvekili Sayın Ufuk Uras'ın sözlü soru önergesi, (6/1153): Paşalimanı Adası'nın ulaşım sorunuyla ilgili olarak adada yer alan köy muhtarlarıyla, 2/6/2008 tarihli dilekçeyle Denizcilik Müsteşarlığına müracaat etmişler; yapılan değerlendirmede bu ihtiyacın giderilmesi için İstanbul Deniz Otobüsleri Genel Müdürlüğü görevlendirilmiş, ilgili belediye başkanlıkları, muhtarlar, diğer sivil toplum kuruluşlarıyla yapılan toplantı sonucu buraya deniz yolu bağlantısı kurulmuş; bugün itibarıyla, pazartesi, çarşamba, cuma, pazar günlerinde olmak üzere adaya haftada toplam sekiz sefer yapılmaktadır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/1158) sayılı sözlü soru önergesi: Karayolları Genel Müdürlüğümüz ile Tokat Belediyesi arasında yapılan anlaşma çerçevesinde, Tokat-Sivas devlet yolu üzerinde bulunan Yeşilbağ İlköğretim Okulunun önüne belediye tarafından üst geçit yapılarak hizmete sokulmuştur.

Gaziantep Milletvekili Sayın Hasan Özdemir'in (6/1173) sayılı sözlü soru önergesi: Gaziantep-Nizip ilçesinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, otoyol bağlantısını karşılayacak bağlantı yolu yapılmış olup ikinci bir bağlantı yolunun yapılması otoyol işletme tekniği ve otoyol proje kriterleri bakımından gerekli görülmemektedir. Hükümetimiz dönemini kapsayan 2003-2008 yılları arasında, Gaziantep'te 51 kilometre bölünmüş yol, 20 kilometre yol iyileştirme, 3 adet kaza kara nokta yapımı, iyileştirilmesi, 21 kilometre sıcak asfalt, 564 kilometre asfalt onarımı, 2 adet köprü yapılarak trafiğe açılmıştır. Bu dönemde yaklaşık harcanan para 500 milyon liradır.

Araç muayene hizmetlerinin, ülkemizde iki bölgeye ağırlık verilmesi nedeniyle ortaya çıkan sorunun giderilmesi için imtiyaz sözleşmesinde değişikliğe gidilmiş ve bu çerçevede Bakanlığımız Özelleştirme İdaresi ve işletmeciyile mutabakata varılarak bu değişiklik gerçekleştirilmiş ve görüş için Danıştay gönderilmiş, Danıştay da 7/2/2009 tarihinde bu değişikliği uygun bulmuş ve böylece muayene hizmetlerini iki bölgeye ayırma konusu sona ermiştir.

Araç muayene hizmetlerinin özelleştirilmesi sonucunda ülkemizin kazanımlarını özetlemek gerekirse:

Her şeyden önce, trafik kazalarından kaynaklanan, parayla ölçülmesi mümkün olmayan can kayıpları azaltılacaktır.

Taşıtların akaryakıt tüketiminden kaynaklanan çevre kirliliği azalacaktır.

Yine trafik kazalarından kaynaklanan maddi kayıplar önemli ölçüde azalacaktır.

Devletin hazinesine de bu işlemle birlikte 553 milyon dolar gelir sağlanmıştır.

İşletme hakkı verilen yatırımcı tarafından 450 milyon dolar tutarında yatırım yapılmıştır.

KDV, kurumlar vergisi hariç olmak üzere elde ettikleri gelirlerden işletmelerin ilk üç yılda yüzde 30'u, sonraki yedi yıl için yüzde 40'ı, geriye kalan on yıl için de yüzde 50'si hazine payı olarak alınacaktır.

Ayrıca, bu işletmelerde 1.875'i teknik olmak üzere toplam 3 bin kişiye istihdam sağlanmıştır.

Kastamonu Milletvekili Sayın Mehmet Serdaroğlu'nun (6/1201) sayılı sözlü sorusu: E-80 kara yolu, Genel Müdürlüğümüzün 2008 yılında yatırım programına dâhil edilmiş, 12 Mayıs 2009'da gerekli ihaleler yapılarak yolun yapımına başlanacaktır. Söz konusu yolun 2011 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

Malatya Milletvekili Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun (6/1238) sayılı sorusunun cevabı: Malatya ilinde daha önceki yıllarda başlayıp 2002 yılı sonuna kadar toplam 38 kilometre bölünmüş yol yapılmış iken Hükümetimiz döneminde 2003-2008 yılları arasında toplam 159 kilometre bölünmüş yol gerçekleşmiştir. 57 kilometre çift yönlü yol iyileştirmesi, 3 adet kaza kara nokta iyileştirmesi, 405 kilometre asfalt onarımı, 1.516 kilometre asfalt çalışması, 13 adet köprü yapılarak hizmete sunulmuştur ve bu hizmetler için yaklaşık 135 milyon TL harcama yapılmıştır.

Malatya Milletvekili Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun (6/1241) sayılı soru önergesi: 2009 yılı turistik yollar programı içerisinde yer alan Nemrut Dağı Turistik Yolları Projesi kapsamında yapılan Malatya-Pütürge-Tepehan yolunda Kubbe Dağı-Bakımevi arası 23 kilometre ile Tepehan ayrımı-Pütürge arası 15 kilometre olmak üzere toplam 38 kilometrede iyileştirme yapılarak asfalt seviyesinde tamamlanmıştır. Elâzığ-Malatya ayrımı, Pütürge-Tepehan turizm il yolu arasında kalan 18 kilometrelik kesimin ihalesi 2008'de yapılmış, çalışmalar hâlen devam etmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Son soruya geldiniz, tamamlayın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Malatya Milletvekili Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun (6/1244) sayılı sorusu: Arapgir-Kemaliye yolunun Arapgir-Kozluk Köprüsü arasında 4 kilometrelik kesim 2007 sonu itibarıyla tamamlanmıştır. 14 kilometrelik Kozluk Köprüsü-Dutluca arası ihale edilmiş ancak itiraz nedeniyle henüz başlanamamıştır. İtiraza müteakip başlanacaktır.

Son soru, Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün (6/1260) sayılı sözlü soru önergesi: Karayolları Genel Müdürlüğünde unvan değişiklikleri kamu yararı ve hizmete ilişkin öncelikli ihtiyaçlar esas alınarak 29 Mart 2005 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Genel Müdürlükte yükselme ve unvan değişikliği yönetmeliği hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Birincisi Kasım 2005 tarihinde, ikincisi 25 Mart 2007 tarihinde olmak üzere 2 kez bu sınav yapılmıştır. Boş kadro imkânlarına göre ihtiyaç duyulduğunda sınava girebilecek niteliklere sahip personel tarafından yürütülen hizmetlerin kesintisiz ve istikrarlı bir şekilde devam etmesi hususu öncelikle dikkate alınarak yeniden sınav açılabilir.

Yüce heyetinize saygıyla sunarım.

Teşekkür ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 2

Tarih : 06.10.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sözlü soru önergelerini cevaplandırıyorum sırasıyla.

Birinci soru önergemiz Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'ya ait. 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu'nun 18'inci maddesinde, "Değer tespit sonuçları, kuruluşun özelleştirme işlemi tamamlanarak devir sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerin yerine getirilmesinden sonra kamuoyuna duyurulur." hükmünü haizdir. Bununla beraber, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'da, ihale usullerinde diğer kamu ihalelerinden farklı olarak muhammen bedel yahut da yaklaşık maliyet yöntemleri kullanılmadığından, yapılan değer tespitleri sadece ihale komisyonunun bilgisi olması amacıyla yapılmaktadır. Bu bakımdan, yapılan özelleştirme uygulamalarında tam rekabet sağlanmakta ve gerekli kamu yararı gözetilmektedir.

Devir sözleşmelerinde alıcılar açısından belirli bir süreçli yükümlülüklerin bulunması dolayısıyla fiyat açıklamasının da bu süreler dolmadan, kanunen, yapılması mümkün değildir. Özelleştirme uygulamalarıyla ilgili işlemler hakkında davalar açılmış olması ve bu davaların sonuçlanmasından evvel de bir bedel açıklaması hukuken mümkün gözükmemektedir. Kanunun, değer tespitinin, değer in açıklanmasına yönelik maddesinde kamuoyuna yapılacak duyurunun şekli, yöntemi, araçları da tanımlanmadığından bu konuda Özelleştirme İdaresi bir komisyon marifetiyle ikincil düzenleme için çalışmalarını sürdürmektedir.

İkinci sorumuz, Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın sorusu.

Bakanlığımız, Ulaştırma bölge müdürlüklerimiz ve yetkilendirilen ticaret ve sanayi odalarınca 30 Eylül 2009 tarihi itibarıyla 295.577 adet K türü yetki belgesi -K1 için 169.959, K2 için 124.675, K3 için ise 943 adet, toplam 295.577 belge- düzenlemesi yapılmıştır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun ilgili hükümlerini ihlalden dolayı uygulanan cezalara ilişkin para cezası tutanakları

ilgili mevzuat gereği Bakanlık personeli yanında, gümrük, valilik, kolluk kuvvetleri, polis, zabıta, jandarma aracılığıyla da gerçekleştirilmektedir.

Buna göre 5 Ekim 2009 tarihi itibarıyla yetki belgesiz taşımacılık da dâhil olmak üzere toplam 41.662 adet idari para cezası karar tutanağı, parasal olarak da 140 milyon 5 bin 712 TL ceza uygulaması yapılmıştır.

Yine 5 Ekim tarihi itibarıyla yetki belgesiz taşımacılık yapanlara toplam 28.748 adet idari para cezası tutanağı, 134 milyon 432 bin 379 lira ceza uygulanmıştır.

Bu tutanaklar ve uygulanan cezalar günlük olarak Bakanlığımızın web sitesinde de yayınlanmaktadır. Merak edenler bakımından Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü gov.tr. adresinden takip etmek, anlık olarak takip etmek mümkündür. Çünkü bu kara ulaştırmasında, sınır kapılarında, Türkiye'nin her yerinde yapılan işlemlerle ilgili bir otomasyon ağı teşkil edilmektedir.

Yetki belgesi olmadan taşımacılık faaliyetinde bulunanlar için idari para cezası karar tutanakları için açılmış davalar da vardır 1.028 adet. Yetki belgesi olduğu hâlde mevzuata uygun taşımacılık yapmayanlar için de kesilen cezalara karşı 1.071 adet dava açılmıştır. Bakanlığımızca düzenlenen eğitimler, bilgilendirme toplantıları ve basın yoluyla yapılan açıklamalarda taşımacılık firmaları, bireysel taşımacılık yapanlar, bu alanda faaliyette bulunanlar yetki belgesi konusunda sürekli bilgilendirilmekte ve yetki belgesiz taşımacılık faaliyetinin yasalara uygun olmadığı konusunda uyarılmaktadırlar.

Öte yandan, kara yolu yük taşımacılığının iyileştirilmesi ve haksız rekabetin önlenmesine yönelik olarak da bir dizi uygulamaları başlattık. Bunlardan bir tanesi, ülkemizde araç muayene sistemi tamamen yenilendi. Şu anda yüz seksen dokuz sabit, otuz dört seyyar istasyonda, Türkiye'nin her tarafında bu muayeneler gayet titiz bir şekilde gerçekleştirilmektedir.

Ayrıca otuz yaşından büyük, 1979 model ve öncesi taşıtların borçlarıyla cezaları affedilerek piyasadan çekilmesi, böylece kara yolu taşıma filosunun gençleştirilmesi çalışmaları da devam etmektedir. Yapılan tahminlere göre yüz bin civarında otobüs, kamyon, tanker, çekici bu şekilde piyasadan çekilecektir. Kısa sürede, başlatılan uygulamada şu ana kadar yedi bin civarında araç alımı gerçekleştirilmiş ve bunun için ortalama, araç başı 6 ila 8 bin TL ödeme yapılmıştır hak sahiplerine. 5838 sayılı Kanun ile bu uygulamaya minibüs, kamyonet ve traktörler de dâhil edilmiş bulunmaktadır. Böylece atıl kapasiteyi azaltmak, çevre kirliliği ve enerji israfını azaltmak, en önemlisi de kara yolu taşımacılığında yollarda can ve mal güvenliğini artırmaya yönelik uygulamaları yaygınlaştırmak... Yüce heyetinize saygıyla sunuyorum.

Üçüncü soru, Niğde Milletvekili Sayın Mümin İnan'ın sorusu. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanun'a dayanarak çıkarılmış Karayolu Taşıma Yönetmeliği gereği kara yolu taşımacılık faaliyetlerinde bulunacakların Bakanlıktan faaliyetlerine uygun yetki belgesi almaları zorunluluğu var. Bu nedenle herhangi bir yetki belgesi sahibinin yeni taşıtlar alması hâlinde bu taşıtları, sahibi oldukları yetki belgesine kaydettirmeleri ve bu işlemten sonra söz konusu taşıtları kullanmaları icap etmektedir. Araç tescil belgesi, trafik plakası almamış taşıtlar trafiğe çıkamadığı gibi yetki belgesine kayıtlı olmayan taşıtlar da ticari faaliyette kullanılamamaktadır. Ayrıca idari para cezası ihdası ve kaldırılması kanunla düzenlenmiş bir husus olup idari para cezalarının indirilmesi talebi -sektörden- karşısında tekrar bir yasal düzenleme yapılmış, buna göre 5.600 TL tutarındaki ceza miktarları 5917 sayılı Kanun'la 2 bin TL'ye indirilmiştir. Aynı Kanun'la, diğer birtakım cezalarda da düzenlemeler getirilmiştir. Burada amacımız taşımacılara ceza kesmek falan değil. Amacımız, sektörde tam rekabetin oluşması ve kurallara uygun, istiap haddini aşmadan, eğitimsiz, belgesiz taşımacılığın önüne geçmek, böylece sektörün sağlıklı gelişmesini sağlamaktır. Keyfiyet yüce heyetinize arz olunur.

Diğer bir sorumuz, dördüncü soru, Kütahya Milletvekilimiz Alim Işık... Soru Türk Telekom'la ilgili. "Türk Telekom'un, özelleştirmeden sonra, başındaki "Türk" adı niye çıkmadı?" denmektedir. "Türk Telekom" ibaresi yüz altmış sekiz yıldan beri Telekom'un ismidir. Türkiye'de milyonlarca müşterisinin bildiği, ayırt edici bir markasıdır. Nitekim şirket, söz konusu bu adını da nihayet 2001 tarihinde Türk Patent Enstitüsünde tescil ettirmiştir. Yargı kararlarında da, yoğun kullanım sonucunda, ibarelerin, ifadelerin ayırt edicilik vasfı kazanabileceği ifade edilmektedir. Şirket tarafından kullanılan "Türk Telekom" ifadesi ayırt edicilik vasfını haiz olup müşterileri dışında bütün kamuoyu nezdinde bile özdeşleşmiş bir ifadedir. Nitekim şirket, bu unvan ve marka değeriyle özelleştirilmiştir. Kaldı ki şirket hisselerini özelleştirme yoluyla alan firma, Türkiye'de kurulu, İstanbul Ticaret Sicili'ne kayıtlı bir Türk şirkettir. Ayrıca, Türk Telekom'un yüzde 15 hissesi de halka arz edilmiş olup hâlen yüzde 30'unda kamu payı devam etmektedir. Yıllardır devam eden bu uygulama hem kamuoyunda oluşan imajın değişmemesi, değiştirilmesinin zorluğu hem de Türk Telekom markasının yasal sahibi olmasından doğan hakkı dolayısı ile "Türk Telekom" ifadesi kullanılmaya devam etmektedir. Bilgilerinize arz olunur.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın sorusu, soru Ankara-İzmir Otoyol Projesi'yle ilgilidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Ankara-İzmir otoyolu koridorunun belirlenmesi

için ön projelerin ve fizibilite etüdünün yapılması maksadıyla Ağustos 2009'da ilana çıkılmış, Ankara-Afyon-Kütahya kesimi, Afyon- Kütahya-Manisa kesimi olarak iki kesim hâlinde ihale edilmiştir. Otoyolun proje müşavirlik hizmetleri, danışmanlık alım ihalesi çalışmaları yani bu müşavir firma çalışması hâlen devam etmektedir. Bu maksatla 1/250.000 ölçekli kılavuz planlar firmaya verilmiş, firma, ihale şartnamesine göre Ankara'dan İzmir'e olan güzergâh boyunca 100 kilometrelik bir koridorda güzergâh çalışması yürütecektir. Kamulaştırma bedeli bakımından, coğrafi zorluklar bakımından ve çevre yerleşim yerlerine bağlantı bakımından en uygun güzergâh bu çalışma içerisinde ortaya çıkacaktır. Zaman zaman kamuoyunda "Otoyol niye Afyon'dan geçmiyor?, Niye Kütahya'dan geçmiyor?" gibi tartışmalar sıkça görülmektedir. Bu aşamada ne Afyon'un ne Kütahya'nın endişe edeceği bir husus yoktur. Bu çalışmalar, otoyol çalışmaları bittiğinde -aklın yolu birdir- uygun güzergâh kendiliğinden ortaya çıkacak ve böylece önemli olan... Tabii, bütün şehirlerden, kasabalardan bu yolu geçirmeye kalktığımızda bu yol otoyol olmaktan çıkar, o artık, illeri, ilçeleri birbirine bağlayan bir yol hâline gelir. O da otoyol mantığına aykırı bir durum teşkil eder. O bakımdan, kimsenin endişe etmesine gerek yok. Güzergâh şu anda Afyon'dan yahut Kütahya'dan geçiyor diye bir şey söz konusu değil, çalışmalar devam ediyor.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, beş on saniyenizi rica edeyim.

Şimdi siz soruları cevaplandırıyorsunuz; on soru okuduk, beşini cevaplandırdınız.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Sonra yapalım Sayın Başkan. Soru sahipleri de yok.

BAŞKAN - Şöyle söyleyeyim: Burada birkaç tane arkadaşımız var, Reşat Doğru, Alim Bey, Akif Bey falan.

İsterseniz Sayın Bakanım biraz daha seri olsun. Biz de arkadaşlarımızın ek soruları varsa soru-cevap işlemi bitene kadar uzatalım, belki beş on dakika fark edebilir.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Burada bulunanların olsun... Önemli şeyler var, Sayın Bakanın izahatını dinlemek isterler.

BAŞKAN - Sayın Anadolu, ilk on soru vardı, isterseniz... Sayın Vural da burada. Beş on dakika içinde biter. Arkadaşlarım da buradayken soru... Ne dersiniz? Onayınızı alacağım zaten, uygun mudur?

Soru-cevap işlemi tamamlanıncaya kadar çalışma süremizin uzatılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın Bakanım, biraz daha seri olursak iyi olur.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tabii, benim konuşma usulüm biraz böyle, yavaş ama hızlandırmaya çalışayım.

Diğer bir sorumuz, Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın sorusu yine. Kütahya-Eskişehir yolu 73 kilometre, toplam yol. Eskişehir-İnönü-Kütahya ayrımı, 32 kilometrelik kesim şu anda bölünmüş yol olarak hizmet veriyor. Eskişehir-İnönü ayrımı-Kütahya arasındaki 41 kilometrelik kesimin 31 kilometresi, yani 10 kilometre eksiği bölünmüş yol olarak, hizmet vermekte, kalan kesimde de çalışmalar devam ediyor. 2010 yılı sonunda sathi kaplama düzeyinde bitirilmesi planlanıyor.

Kütahya-Afyon yolu toplam 83 kilometre. Üçüncü bölge hududu-Kütahya arası 35 kilometre, bölünmüş yol olarak tamamlandı, çalışıyor. Üçüncü bölge hududu-Afyon arasındaki 48 kilometre kesimin 44 kilometresi de yine bölünmüş olarak, sathi kaplamalı olarak, bitmiş, kalan 4 kilometresi de bu yıl sonunda bitirilip, tamamen trafiğe açılacaktır.

Kütahya-Gediz-Abide-Uşak yolu toplam 129 kilometre, bu önemli, bölgede çok konuşulan bir yol. Kütahya-Afyon ayrımı-Gediz-Simav-Uşak ayrımı arası 95 kilometrelik kesim 1A standardında inşaatı devam ediyor. Standardının bölünmüş yola dönüştürülmesi için proje çalışmalarını başlattık, o da devam ediyor. Gediz-Simav ayrımı, 34 kilometrede bölünmüş yola dönüştürmeye yönelik çalışmaları başlattık. Kütahya ilinde daha önceki yıllarda 19 kilometre -2002 yılına kadar- bölünmüş yol yapılmış iken, 2003-2008 yılları arasında toplam 119 kilometre bölünmüş yol yapılmış, toplam yol uzunluğu şu an itibarıyla, 2008 sonu daha doğrusu, 138 kilometreye ulaşmıştır.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın diğer bir sorusu. Kütahya ili Dumlupınar ilçesinde, 7/11/2005 tarihine kadar, Diyarbakır-İzmir arasında çalışan yolcu treniyle hizmet verildi. İzmir-Diyarbakır 1.709 kilometrelik demir yolu parkurunda hizmet veren söz konusu trenin üretim değerleri ve gelirinin gideri karşılama oranı uzun süredir çok düşük seyretmekte, bir başka deyişle yüzde 27 doluluk ve gelir gideri karşılama oranı yüzde 7. Dolayısıyla, Mayıs 2007'de trenin işletme parkurunun değiştirilmesine, parkurun kısaltılmasına, İzmir-Adana bölümünün çıkarılmasına işletme karar vermiş. Konya-Afyon-İzmir parkurunda planlanan yol yenileme çalışmalarının tamamlanması, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün park mevcudundaki vagonların yenilenmesiyle birlikte Konya-İzmir arasında tren seferlerinin başlayacağını

ifade etmek istiyorum. Böylece bu çalışmalar tamamlandığında Konya-İzmir tren seferleri ile birlikte bu bölgeye de seferler tekrar başlamış olacak.

Kahramanmaraş Milletvekili Sayın Mehmet Akif Paksoy'un sorusu: Bir kara yolu standardını belirleyen en önemli husus, yolun projelendirilmesinde mühendislik çalışmalarında başlangıçta kabul edilen yolun geometrisine esas teşkil eden kurp, dever, görüş mesafesi gibi yol karakteristikleriyle ilgili değerlerin buna göre saptandığı teorik bir proje hızıdır. Proje hızı, her türlü ideal şartların birlikte mevcut olduğu durumda tek bir test aracının emniyetle seyredebileceği azami hızdır. İşletme hızı ise, bir sürücünün verilen bir yol üzerinde uygun hava ve trafik şartlarında hiçbir zaman proje hızını aşmamak kaydıyla ulaşacağı en yüksek hızı ifade etmektedir. Bölünmüş yolların tamamında proje hızı olarak esas alınan değer 90 kilometre/saattir. Bölünmüş devlet yollarının tüm kesimlerinde uygulanan azami hız değeri de proje hızına eşit olduğundan bazı kesimlerde standart tanımlamasının değiştirilmesine, buna bağlı olarak da hızın artırılmasına teknik olarak imkân gözükmemektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ayrıca gerek otoyollarda gerek bölünmüş yollarda gerek tek şeritli ve şehir içi yollarda hızlar kanunla belirlenmiş olur. Bu hızların herhangi bir şekilde değiştirilmesi, artırıp azaltılması da yine kanunla yapılması icap eder. Bu husus, yeni Karayolları Trafik Kanunu Meclis gündemine geldiğinde tartışılacaktır. Bu konuda kamuoyunda farklı görüşler mevcuttur. Artırılsın yönünde görüşler vardır, artırılmasın yönünde görüşler vardır. Neticede kanun Meclise geldiğinde yüce Meclis uygun kararı verecektir. Bunun da bir mantığı var, artırılсын diyenlerin. Tabii, bölünmüş yolların miktarı, standartları çok geliştiği için burada hız yapma arzusu da ortaya çıkmaktadır ancak trafik emniyetini, kazalar ve kazalardaki kayıpları da gözden uzak tutmamamız gerekir. Yüce Meclise saygıyla arz ederim.

10'uncu soru Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun sorusu. Bölgede alternatif kavşaklar bulunmakta olup ulaşım hizmeti bu kavşaklardan sağlanmaktadır. Erbaa şehir merkezinden geçen ve genişletilmesi öngörülen kavşak imalatı ise 2008 yılında ilave proje olarak yapılmış ve onaylanmıştır. Kavşak 2010 yılında yapıp hizmete verilecektir. Dolayısıyla o bahsettiğiniz olumsuzluklar ve bölgeye erişim sorunu ortadan kalkacaktır.

Bir bilgi: Tokat ilinde 2002 yılı sonuna kadar 25 kilometre bölünmüş yol var iken şu anda 110 kilometre bölünmüş yol yapımı tamamlanmıştır.

Güzergâh olarak Tokat-Sivas-Kızılören, Amasya-Turhal-Tokat, Tokat çevre yolu ve Yıldızeli ayrımı 7'nci bölge hududunda çalışmalar devam etmektedir. 2003-2008 yılları arasında toplam bu çalışmalar için harcanan para miktarı 168 trilyon 682 milyon 579 TL olarak gerçekleşmiştir. Yüce Meclise saygıyla sunarım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Mümin İnan Bey'in bir sorusu vardı bu Niğde havaalanıyla ilgili.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kaçınıcı soru?

BAŞKAN - 9'uncu, bir önce...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hemen onu da... Affedersiniz Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Niğde il merkezine 22 kilometre uzakta 2.750-30 metre pist uzunluğunda yüzde 35 fiziki gerçekleşmesi olan Niğde stol havaalanı inşaatı yaşanan 2001 krizi sonrası Bakanlar Kurulu kararıyla durdurulmuş ve programdan çıkarılmıştır.

Son yıllarda yaptığımız hava taşımacılığındaki açılımlar ve projeler doğrultusunda havacılık sektöründe ciddi gelişmeler meydana gelmiş, bu durum çerçevesinde yeni havaalanı inşaatları, o dönem kaldırılan, iptal edilen yatırımlar teker teker devreye alınmaktadır. Örnek vermek gerekirse Bingöl, Iğdır, Şırnak, Zonguldak... Daha birçokları var. Dolayısıyla, Niğde havaalanı da -hava ulaşım ihtiyacı şu an için Kayseri, Nevşehir Kapadokya üzerinden karşılanmakla beraber- önümüzdeki yıllar içerisinde programa alınması, tamamlanması bakımından düşünülmektedir.

Yüce heyetinize saygıyla arz ederim.

Konu : Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 2

Tarih : 06.10.2009

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet, teşekkür ediyorum.

Sondan başlayayım. Tabii Dumlupınar'da seferlerin başlaması konusu altyapının iyileştirilmesi, çeken-çekilen araçların konforunun artırılması ve seyahat süresinin azaltılmasıyla mümkün. Onun tamamlanmasını müteakip gerçekleştireceğiz.

Otoyolla ilgili, Kütahya-Afyon-Uşak, 100 kilometrelik bir daire içinde bu üç ilimiz. Dolayısıyla yani çok birbirinden uzak iller değil. Burada, dediğim gibi, çok ince ve detaylı bir çalışma yapacağız ve hiçbir ilimizin mağdur olmasına meydan vermeyeceğiz. Bunu ifade etmek isterim.

Cezalarla ilgili aslında bir iyileştirme yaptık. 5.600'den 2.000'e düşürdük, biliyorsunuz. Dediğim gibi, amaç hiçbir zaman ceza almak değil, yani kurallara uyanla uymayanın aynı şekilde değerlendirilmesinin önüne geçmek. Amacımız budur.

ALİM IŞIK (Kütahya) - Yüksek olunca istismara da yol açıyor, başka olaylar da burada devreye giriyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Evet. Tabii, kara yolu taşımacılığında bir mevzuat düzenlemesi olmadığı için, yani yıllardan beri devam eden bir gelişme, dengesiz bir gelişme olmuş. Bunun sancılı bir dönemi olacaktı, oldu da ama şu anda işler yoluna girdi. Bunu ifade edebilirim.

Diğer konu da tabii bu özelleştirme, Tekel konusu. Bu konuyu bakan arkadaşımızla görüşeceğim Maliye Bakanlığı bünyesinde. Gerek işçilerimizin daha aktif değerlendirilmesinde gerekse diğer konudaki endişelerinizi arkadaşımızla paylaşacağız.

REŞAT DOĞRU (Tokat) - İşçiler çok mağdur Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Tokat çevre yolunda bir sorun olduğunu biliyorum. Müteahhidi son kez uyardık. Eğer sürdüremezse tasfiye edip yeni ihaleye çıkacağız. Tokat çevre yolu sizin kadar benim de üzerinde önemle durduğum bir konudur. Onu ifade etmek isterim.

O kavşakla ilgili de tekrar inceleme yaptıracağım. Onu da ifade etmek isterim.

Teşekkür ederim.

Konu : Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroğlu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalışın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 19.01.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; milletvekillerimizin sözlü soru önergelerini cevaplandırmak için huzurlarınızdayım, yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, soruların sayısını dikkate alarak tekrar soruyu okumayacağım, sadece cevapları vermekle yetineceğim.

İlk soru, Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un. İlköğretim yatırımları 222 sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunu gereğince valilikler tarafından oluşturulan İl İlköğretim Kurumları Yapım Programı çerçevesinde mahallinde valiliklerce planlanmakta ve gerçekleştirilmektedir. Aksaray Valiliğinden alınan bilgiden Karacaören İlköğretim Okuluna sekiz ek ders yapımının 2008 yılı ek yatırım programına alındığı, inşaatının tamamlanıp eğitime verildiği ve söz konusu iddianın, dolayısıyla, geçerli olmadığını bilgilerinize arz ederim.

Kastamonu Milletvekili Sayın Mehmet Serdaroğlu'nun soru önergesi: Toplam 94 kilometre uzunluğundaki Kastamonu-İnebolu yolunun 34 kilometresi, 1A standardında, Kastamonu İnebolu Küre Tüneli Çuhadaroğlu Geçidi dâhil yapım çalışmaları 1997'de başlamış olup 2009 yılı sonuna kadar toplam 11,5 kilometrelik kesim sathi kaplama seviyesinde yapılarak tamamlanmıştır. Kalan kesimde ise arazi yapısının dağlık olması, zemin

probleminden dolayı çalışmalar ağır ilerlemekte ve 2011 yılında tamamlanarak trafiğe açılması planlanmaktadır.

Kamulaştırma sınırları içerisinde yer alan mevcut yollar eksen itibarıyla kamulaştırma koridorunu ortalamaktadır. Arazi yapısı ve yolun geçtiği çevresel şartlar nedeniyle bölünmüş yol çalışmaları mevcut yolun her iki tarafında genişlemeyi de zorunlu hâle getirmekte, yapım esnasında mevcut yolun asfalt kaplamasının bozulmasına da sebep olmaktadır. Üst yapı teşkilinde bölünmüş yolun gerek sağ gerekse sol taşımalarından biri öncelikle bitirilerek trafiğe verilmekte ve daha sonra diğer taşıma yolunun çalışmaları devam ettirilmektedir. Bütün bu çalışmalar esnasında trafik güvenliği, can, mal emniyeti açısından gerekli işaretlemeler de yapılmaktadır.

Öte yandan, Kastamonu-İnebolu devlet yolunun 8,1-17,8 kilometreleri arası 2009 yılı sonu itibarıyla asfalt sathi kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanmış ve trafiğe açılmıştır. Kastamonu-Devrekâni arası bölünmüş yolun kalan 1,6 kilometresi de 2010 yılında tamamlanacaktır.

Karaman Milletvekili Sayın Hasan ÇalıŖ'ın sözlü soru önergesinin cevabını veriyorum: Karayolu Taşıma Kanunu'nu yürürlüğe girmeden önce mevcut olan düzensizliğin ve haksız rekabet ortamının yolcu yük taşımacılığında ülke koşullarına uygun bir dengenin sağlanması sektörde faaliyette bulunanların niteliklerinin yükseltilmesi ile ortadan kaldırılabilceğı düşüncesinden hareketle kara yolu ulaştırma sektörüne ilişkin mevzuat çalışmaları tamamlanmıştır. Bu bağlamda, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na bağılı olarak ülke ekonomisinin gerektirdiğı şekilde düzenleme yapmak, taşımada düzeni, güvenliğı sağlamak amacıyla Bakanlıımız tarafından taşımacılık faaliyetlerine girişı öngören 11'i yolcu 26'sı eşya taşımacılığı alanında olmak üzere toplam 37 adet yetki belgesi belirlenmiştir. Bir işletmeci, yapacağı faaliyetinin kapsamına uygun olarak bu 37 adet belgeden birini almak durumundadır. En düşük yetki belgesi ücreti sisteme yeni girecekler için 1.321 lira, en yükseğı de 264.551 liradır. Bu yetki belgeleri beş yıllık için düzenlenmekte ve beş yıl sonra mevcut ücretin yüzde 15'i ile yeni bir beş yıllık süre ile uzatılmaktadır. Belirlenen yetki belgesi ücretleri 2004 yılından bugüne kadar uygulanmış ve hâlen yaklaşık 350 bin işletmeci yetki belgesini almış durumdadır. Bir başka deyişle, sektörün yüzde 98'i bu belge sistemine geçmiş bulunmaktadır. Mevcut işlerini yapanlar kazanılmış hak olarak bu belgelerden çok indirimli bir şekilde istifade etmektedir ve bu bahsettiğim belge ücretleri de yeni girecekler için uygulanmaktadır.

Sürücü belgeleriyle ilgili yönetmelikle kara yolu taşıma faaliyeti gösteren gerçek ve tüzel kişiler ve bunlar tarafından istihdam edilen kişilerden mesleki

yeterliliğe sahip olması ayrıca istenmiştir ve bunlara eğitim verecek kurum ve kuruluşlar da belirlenmiştir.

Ülke çapında 15/1/2010 tarihi itibarıyla 208 adet eğitim merkezinde mesleki yeterlilik yetki belgesi düzenlenmiştir. Ayrıca kanun çıkmadan önce sektörde olan müktesep hak olan sürücülere -eğitimlerden ve sınavlardan muaf tutularak- 18/1/2010 tarihi itibarıyla -bugün itibarıyla- 2,5 milyon üzerinde mesleki yeterlilik belgesi verilmiştir. Mesleki yeterlilik belge ücreti de 2010 için 24 liradır.

Yüce heyetinize, bilgilerinize saygıyla arz ederim.

Gaziantep Milletvekili Sayın Hasan Özdemir'in sorusunu cevaplandırıyorum: PTT'yle ilgili bir sorudur. Gaziantep Başmüdürlüğüne KPSS'den 2008'in dördüncü çeyreğinde yerleştirme sonucuna göre 35 dağıtıcı personel ataması yapılmış ve göreve başlamışlardır. 25 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Gaziantep Başmüdürlüğünde 176 dağıtıcı personel görev yapmakta olup, bu personel 389 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye göre sözleşmeli olarak çalışmaktadır. Ayrıca koli kargo hizmetlerinde 12, motosikletli kargo hizmetlerinde 6 olmak üzere 18 adet kadro ise hizmet alımı çerçevesinde yüklenici firmalar tarafından yerine getirilmektedir.

PTT'de çalışan sözleşmeli personel ücretleri YPK'nın belirlediği tavan ve taban ücretleri arasında kalmak kaydıyla birinci düzeyden ödenmektedir. Ayrıca PTT Yönetim Kurulu kararıyla iş gereği çalışma saatleri de dikkate alınarak bu nitelikte görevler için ikinci ve üçüncü düzey ücret belirlenmektedir. İkinci düzey ücretler merkez ve şubede çalışanları, üçüncü düzey ücretler de cumartesi günü de görev yapanları kapsamaktadır.

Adıyaman Milletvekili Sayın Şevket Köse'nin sorusunu cevaplandırıyorum: Adıyaman-Kâhta yolunda çalışmalara 2008 Eylülünde başlandı ve 2010 yılı yatırım programında da devam edilecektir. Şu ana kadar Adıyaman Havaalanı yol ayrımı 19 kilometrelik kesimi ile havaalanı yol arası 1,2 kilometrelik bağlantı kısmında çalışmalar devam etmektedir. Havaalanı ayrımından Kâhta'ya kadar 12 kilometrelik kesimde yolun tek taraflı trafiğe açılışı sağlanmıştır, diğer kesimde de çalışmalar sürdürülmektedir. Yolun tamamı, yani Adıyaman-Kâhta'ya toplam 19 artı 12, demek ki 31 kilometrelik yolun tamamı bitirilmiş olacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Malatya Milletvekili Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun sorusu: Arapkir-Divriği yolu. Arapkir-Divriği yolu toplam 82 kilometre olup, çalışmalar 2008 yılı içerisinde Arapkir ile Sivas bölge sınırı arasında bulunan 29 kilometrelik kısım

sathi kaplamalı asfaltlı olarak hizmete açılmıştır. 2010 yılında asfalt onarım ve yenileme çalışmalarına devam edilecektir. Elâzığ bölgesinde, Elazığ bölge sınırı Divriği arasında kalan yolun 53 kilometresinin 41 kilometrelik kesimi de sathi kaplamalı yapılmış, kalan 12 kilometrelik kesiminde de altyapı çalışmaları devam edecektir.

Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun sorusu: Hekimhan-Kuluncak yolu. 31 kilometre uzunluğunda bir yoldur. Tamamının 2008 yılında sathi kaplamalı olarak yenilenmesi yapılmıştır. Ayrıca 2008 yılında Darende-Hekimhan Ayrımı-Kuluncak yolunun eksik kalan tüm sanat yapıları da tamamlanmıştır.

Mevlüt Aslanoğlu'nun diğer bir sorusu: Arapgir-Arguvan yolu. Arapgir-Arguvan ilçeleri arasında iki tane ulaşım yolu vardır. 76 kilometrelik devlet yolu yani Arapgir-Arguvan üzerinden biraz uzunca bir yol. Diğer bir yol da 64 kilometrelik il yoludur. Bu yol Yoncalı'dan Arapgir'e uzanan yoldur. Kısa olan 64 kilometrelik yolun, 2009 yılında, sathi kaplama asfaltları tamamen yenilenmiştir. Kara yolu ağına alınmasıyla ilgili yeni bir güzergâh talebi vardır. Bunun ön çalışmaları yapılmış, şu an için güzergâh değişikliğiyle ilgili bir planlama yapılması uygun görülmemiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun bir başka sorusu, Çelikhan-Malatya-Yeşilyurt yolu. Karayolları Elâzığ Müdürlüğü denetiminde yapım çalışmaları devam eden Adıyaman-Çelikhan-Yeşilyurt-Malatya arası toplam 111 kilometredir ve proje üç kısım hâlinde ihale edilmiştir, yapımı devam etmektedir.

Adıyaman-Çelikhan arası 55 kilometre. Tamamen bitirilmiş, trafiğe açılmıştır. Çelikhan-Malatya istikametindeki 56 kilometre yolun 34 kilometresinin ihalesi yapılmış, çalışmalar sürmektedir. Kalan 22 kilometrelik kesim ise bitirilmiştir. Toplamda 111 kilometrelik yolun 77 kilometresi tamamlanmış, 34 kilometresinde hâlen çalışmalar devam etmektedir. Yolun tamamı 2011 yılında bitirilmiş olacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Malatya Milletvekili Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun bir başka sorusu: Toplam 50 kilometre uzunluğundaki Kuluncak-Darende yolunun, 2008 yılında, görüşe engel kesimlerindeki kurplar iyileştirilmiş ve yol boyunca gerekli kenar, hendek temizlikleri tamamlanmıştır. Ayrıca 2009 yılında yolun tamamında asfalt onarım çalışması yapılarak gerekli iyileştirmeler bitirilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün PTT ile ilgili sorusu: Posta hizmetlerinin sürdürülebilir, uygulanabilir, millî güvenlik ve ülke ihtiyaçlarını karşılayan, kalkınmayı destekleyen, uluslararası yükümlülükleri yerine getiren hizmetler olarak kesintisiz şekilde devam ettirilmesi icap etmektedir. Bu nedenle hizmet kalitesinin iyileştirilmesi, modernizasyonların sağlanması ile posta sektörünün ve evrensel posta hizmetlerinin sınır ve faaliyetlerinin belirlenmesi önem arz etmektedir. Sektörün bu yükümlülükleri yerine getirebilmesi için bir yasal düzenlemeye ihtiyacı vardır. Bu bakımdan sektörde düzenlemeleri yapacak bağımsız kurul oluşturulması ve mevcut kargo koli şirketlerinin fiilî durumunun mevzuatla yasal altyapıya kavuşturulması ve sektördeki serbestleşmenin gerçekleştirilmesi için PTT Kanunu'nun yenilenmesi bir ihtiyaçtır ve bu konudaki yenilemeyi de yakın zamanda yüce Meclisin gündemine getireceğiz.

AŞ olmasındaki amaç da serbest piyasa şartlarında çalışan bir işletme hüviyetine kavuşturmak, üstün kalite, ticari esaslara göre çalışmayı sağlamak, dolayısıyla piyasadaki rakipleriyle rekabet edecek şartları oluşturmak. Bu nedenle de AŞ olması öngörülmektedir.

Gaziantep Milletvekili Sayın Hasan Özdemir'in sorusu: Yollarımız üzerinde meydana gelen trafik kazalarına ait istatistiki bilgiler 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Emniyet Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkisinde bulunmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğünden alınan verilere göre, Türkiye genelinde 2003-2008 yıllarında trafik kazalarındaki yol kusurlarına baktığımızda, 2003'te on binde 84, adet olarak 473 iken, 2008'de on binde 17'ye yani 181 adede düşmüştür. Görüldüğü gibi, yol kusurundan kaynaklanan kazalarda önemli ölçüde iyileşme sağlanmıştır.

2003-2008 yılları arasında motorlu araç sayısının yüzde 45 arttığını dikkate alırsak kazalarda ölen vatandaşlarımızın sayısı aynı kalmıştır. Bu da bölünmüş yolların, kazaların -ölümlü kazaların- azalması için önemli altyapı projeleri olduğunu ortaya koymuştur. Rakamları vermek gerekirse, araç sayısı 9,5 milyondan 13,8 milyona artmış, kaza sayısı 422.272'den 408.272'ye -yüzde 4 azalmış- can kaybı ise 2.811'den 2.940'a gelmiştir.

Öte yandan, Gaziantep-Nizip dokuzuncu bölge hududu yolu, bölünmüş yol programında yer almamaktadır. Ancak Nizip geçişinde 5 kilometrelik bölünmüş yol geçişi mevcuttur. Bu kesimde otoyol bağlantısı ve trafik emniyeti için kavşak düzenleme çalışmaları 2010'da yapılacaktır.

Diğer bir soru, Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un sorusu: Toplam uzunluğu 135 kilometre olan Konya-Aksaray yolunun 2009'daki ödeneği 14,4 trilyon olarak öngörülmüş, gerçekleşme 15,7 trilyon olmuştur.

Söz konusu yolun tamamında bölünmüş yol çalışması devam etmektedir, 55 kilometrelik kesimi 2010 yılında tamamlamış olacağız; böylece, Konya-Aksaray yolunun tamamı bitmiş olacak.

Konya ilinin çevre il ve ilçeleriyle olan bölünmüş yol bağlantıları: Toplam 624 kilometre yolda çalışma yapılmaktadır; bu yolların 436 kilometresi tamamlanmıştır, 188 kilometresi 2010'da tamamlanacaktır. Böylece, Konya'yla çevresindeki bağlantılar, Konya-Aksaray, Konya-Afyon, Konya-Ereğli-Ulukışla, Konya-Karaman, toplam 624 kilometrelik yolların tamamı 2010'da bölünmüş hâle getirilecektir.

Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un bir başka sorusu: Kulu-Şereflikoçhisar kesimini de kapsayan 285 kilometre uzunluğundaki Ankara Balâ ayrımı, Aksaray Ereğli ayrımında 2003-2009 yılları arasında toplam 124 trilyonluk harcama yapılmış ve yolun tamamı bölünmüş yol hâline getirilmiştir, sıcak asfalt kaplama çalışmaları da devam etmektedir. Esasında, 2003 öncesinde bu yolun çalışmaları başlamış olmasına rağmen, 2003 yılına kadar sadece 13 kilometresi tamamlanabilmiştir, dönemimizde ise kalan, 285 eksi 13, demek ki 272 kilometrenin tamamı bölünmüş yol hâline getirilmiştir.

Malatya Milletvekili Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun bir başka sorusu: Malatya-Elâzığ bölünmüş yol ayrımından itibaren Tepehan'a kadar 57 kilometrelik kesim kara yolları ağında bulunmaktadır. Bunun ilk 32 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır, kalan 25 kilometrenin 7 kilometresinde hâlen çalışma devam etmektedir. Tepehan ayrımından Tepehan'a kadar 18 kilometrelik kesiminde de 2010 yılında çalışmalar başlayacak. Tepehan'dan sonra Narince-Gerger yol ayrımına kadarki 37 kilometrelik kısmın 27 kilometresi Valilik İl Özel İdaresi tarafından yapılıyor, kalan 10 kilometrelik kısım da Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılacaktır. Bilgilerinize arz ederim.

Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun bir başka sorusu: Ağın Köprüsü'nün altyapısı tamamlanmıştır, üstyapı proje çalışmaları sürmektedir. Maalesef, tabii köprünün projelendirilmesinde yapılan hatalardan dolayı işin daha yarısı bitmeden keşfi bitmiş ve keşif artışlarına rağmen bir türlü proje tamamlanmamıştır. Tasfiye edilen projeye üstyapının ihalesi yeniden yapılıyor. Bu şekilde de köprünün yapımını gerçekleştireceğiz. Feribot-Ağın arasındaki yolda da köprü yapımına paralel olarak çalışmalar yapılacaktır.

Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un sorusu: Aksaray-Ortaköy-Kırşehir yolu toplam 90 kilometre uzunluğunda bir yoldur. Aksaray-Şereflikoçhisar ayrımı ile Ortaköy-Kırşehir yolunun projesi 2008 yılında tamamlandı. Ayrım-Bağlıkaya çıkışı arasındaki 10 kilometre, Ortaköy çevre

yolu 9 kilometre, Bozkır geçişi 2 kilometre olmak üzere toplam 21 kilometrelik kesimi bölünmüş yol olarak projelendirilmiştir. Projesi hazır olan yolun ileriki yıllarda yatırım programına alınarak kamulaştırma ve yapım çalışmaları gerçekleştirilecektir.

Bilgilerinize arz edilir.

Aydın Milletvekili Sayın Ali Uzunırmak'ın sorusu: Devlet Demiryolları İşletmesi ve İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında imzalanan İzmir Banliyö İşletmeciliği Protokolü çerçevesinde tren trafiğine kapatılan Basmane-Alsancak-Gaziemir-Cumaovası hat kesimi 16/3/2009 tarihinden itibaren tekrar trafiğe açılmıştır. Yeni alınan tren setleriyle Aydın-Basmane arasında 17/3/2009 tarihinde karşılıklı dört sefer yapılmaya başlanmış olup tren kapasiteleri 134 kişiliktir. Diğer taraftan, Alsancak-Eğirdir hattında 2008 yılı içerisinde 38 kilometre, 2009 yılında 15 kilometre yol yenilemesi yapılmıştır.

Ayrıca, aynı hat üzerinde bulunan Aydın-Denizli arasında 2009 yılında 145 kilometre yol yenilemesi yapılması için 12 kilometrelik kısım tamamlanmış, hatta kalan 133 kilometrelik kısım ise önümüzdeki günlerde bitirilecektir. Bu yol yapıldığından beri maalesef yenilenmemiş bir yoldu, burada da yenileme çalışmalarına 2010'da devam ediyoruz.

Aydın-Denizli hat kesiminde planlanan yol yenileme çalışmaları da tamamlanarak dizel setlerin işletilmesine müsait hâle gelmesiyle birlikte İzmir-Denizli arasında da yeni trenler sefere başlayacaktır.

Diğer yandan, DLH İnşaat Genel Müdürlüğü 2009 Yılı Yatırım Programı muhtelif fizibilite etüt ve projeler kapsamında İstanbul-Antalya, Eskişehir-Antalya, Dinar-Aydın demir yolu rehabilitasyonu ile etüt proje mühendislik hizmetleri bünyesinde Dinar-Denizli-Aydın demir yolu hattının rehabilitasyonu için hattın fizibilite etüdü, avan proje çalışmaları 2007'de başlamış olup 2010 yılı Mayıs ayında projeler bitmiş olacaktır. Hattın, proje tamamlanmasından sonra uygulama projelerinin yapımına başlanacaktır.

Ayrıca, Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü sorumluluğundaki yollarda yeni yol yapılırken hemzemin demir yolu geçişlerinin farklı seviyeli kavşak olarak düzenlenmesi de planlanmıştır. Mevcut hemzemin demir yolu geçişlerinde otomatik bariyer uygulaması başlatılmıştır.

10 kilometre uzunluğundaki Aydın çevre yolunun uygulama projeleriyle kamulaştırma planları yapılmış olup 2x3 şeritli olarak projelendirilerek Aydın Belediye Başkanlığının imar planlarına işlenmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Şırnak Milletvekili Sayın Hasip Kaplan'ın sorusu: Toplam uzunluğu 38 kilometre olan Dargeçit-İdil yolu güvenlik yolu kapsamında, üst yapısı da sıcak asfalt olacak şekilde ihalesi yapılmış ve iş yeri teslimi gerçekleşmiştir. İhale sürecinde, Kamu İhale Kurumuna şikâyetle bulunulma nedeniyle bir süre gecikme olmuştur, ancak çalışma sezonunun başlangıcında yani mart ayında çalışmalar başlayacaktır.

Sayın Hasip Kaplan'ın bir başka sorusu: Toplam uzunluğu 26 kilometre olan ve dağlık kesimden geçen Uludere-Uzungeçit yolunun 2010 yılı bakım programı kapsamında bakım onarım çalışmaları periyodik olarak yapılacak ve asfalt yenileme çalışmaları da 2010'da tamamlanmış olacaktır.

Sayın Hasip Kaplan'ın bir başka sorusu: Şırnak-Cizre yolu. Şırnak-Cizre yolu 45 kilometre uzunluğundadır. Bu yolun ihalesi 1997'de yapılmıştır. 2003 yılına kadar altyapı çalışmaları sürmüş, bu tarihten sonra Şırnak'tan itibaren 15 kilometrelik kesim bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan bölümde Kızılsu ve Cizre barajlarından dolayı yol güzergâhında değişiklik yapılmış, Cudi Dağı'ndan geçen, tünelli yeni proje hazırlanmış ve bu projeye göre yapım çalışmaları devam etmektedir. Bununla birlikte hâlihazır yolun rutin bakım, onarım çalışmaları da devam etmektedir.

Şırnak Milletvekili Sayın Hasip Kaplan'ın sorusu Şırnak Havaalanı'yla ilgili. Şırnak Havaalanı altyapı proje bedeli yaklaşık 48,5 trilyon, üstyapı bedeli 21,56 trilyondur. Toplam 70 trilyonun üzerinde proje bedeli ve 2009 yatırım programına alınmış bir havaalanıdır. Altyapı ihalesi 9/9/2009'da, yani eylül'da ihale edilmiş ve gerekli değerlendirme sonucu kazanan firma belirlenmiş ve projenin 2012 yılında tamamlanması öngörülmektedir; altyapısıyla üstyapısıyla Şırnak Havaalanı bitirilmiş olacaktır.

Bilgilerinize sunulur.

Şırnak Milletvekili Sayın Hasip Kaplan'ın sorusu: İdil-Cizre kara yolu. İdil-Cizre kara yolunun Cizre girişindeki yola alternatif çevre yolu ihalesi yapılmış, sonuçlandırılmış olup yapım çalışmalarına da başlanmıştır. 2010 yılı, yani bu yıl içerisinde bitirilmesi öngörülmektedir.

Antalya Milletvekili Sayın Tayfur Süner'in sorusu: Bababurun Feneri'nin mülkiyeti Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne aittir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Bakanlar Kurulu kararıyla KİT hâline getirilmiş olup sermaye ve diğer mali kaynaklarını verimlilik ilkelerine bağlı olarak kullanmakla yükümlü bir kuruluştur. Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'de "Diğer Haklar" başlıklı 61'inci maddeye göre, söz konusu fener, Genel Müdürlüğün Taşınmaz Kiraya Verme İşlemleri Genel

Hizmet Yönetmeliği ve diğer mevzuatlar çerçevesinde yetki alınmak suretiyle kiraya verilmesi planlanmış. Bababurun Deniz Feneri'nin müstemilatı ve arsasının kiralanması, Yönetmelik'in devamındaki maddelerine uygun olarak ihalesi gerçekleştirilmiş.

Kanun Hükmünde Kararname ve Yönetmelik, gayrimenkullerin ticari işletme kullanım amaçlarında kiraya verilmesini engelleyen bir düzenleme olmadığına amirdir. Bu nedenle verimlilik esasına göre faaliyette bulunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün söz konusu kiraya verme işlemi hem kuruluş kanununa hem de ikincil düzenlemelere uygun gerçekleşmiştir.

Bababurun Feneri ve arsası Antalya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararıyla belirlenen Lara 1. derece doğal sit alanında yer almaktadır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Kültür ve Turizm Bakanlığının fener müstemilatı ve arsasının kiralanmasına ilişkin izin talebi, Kültür Bakanlığının Müzeler Genel Müdürlüğü ile yapılacak fiziki uygulamalar öncesi Koruma Bölge Kurulundan izin alınması, kira sözleşmesine madde eklenmesi koşuluyla kiralanmasına uygun olduğuna dair görüş verilmiştir. Bakanlığın verilen bu koşullu izni çerçevesinde, Bakanlığın öngördüğü kira sözleşmesi ve ihale dokümanında bu hususlar yer almış. Dolayısıyla, yapılan ihale işleminde mevzuata aykırı herhangi bir işlem söz konusu olmamıştır.

Bababurun Deniz Feneri müstemilatı ve arsasının kiraya verilme ihalesi Antalya'da değil Genel Müdürlük merkezinde yapılmış, 15/5/2009'da gerçekleşmiş; fener ve müstemilatı ve arsasının kiraya verilmesi ihalesine iki müracaat olmuş, ihale kapalı zarfla verilen en yüksek teklif üzerinden açık arttırma yoluyla gerçekleşmiş, ihaleyi Zeynep Yıldız isimli gerçek bir kişi kazanmıştır. İhalenin iptalini gerektirecek kamu ihale mevzuatına aykırı herhangi bir durum ya da fiil söz konusu olmayıp ihaleyi kazanan kişiyle akdedilen sözleşme hükümleri geçerlidir. Bu nedenle, taşınmazın sözleşmesinin sona ermesinden evvel Antalya Büyükşehir Belediyesine kiralanması hukuken söz konusu değildir.

Bilgilerinize arz edilir.

Bu fenerler tabii, yıllarca, asırlarca denizcilere yol gösterdikten sonra artık turizme, kültüre katkı amacıyla çeşitli şekillerde yurt çapında değerlendirilmektedir. Bu proje de onlardan bir tanesidir.

Manisa Milletvekili Sayın Mustafa Enöz'ün sorusunu cevaplandırıyorum: Üniversitelerimizin, yabancı üniversitelerin, enstitülerin ve diğer kurum ve kuruluşların müstakil ya da ortaklaşa yürüttükleri deniz kaynaklarıyla alakalı

bilimsel çalışmalarda Bakanlığımız bağlı kuruluşu Denizcilik Müsteşarlığının mevzuatı çerçevesinde gerekli her türlü destek ve izinler verilerek katkı sağlanmaktadır ancak Denizcilik Müsteşarlığı bütçesinden üniversitelerimizin deniz bilimleri ile ilgili eğitim, öğretimini sürdüren kurumlara doğrudan kaynak aktarılması mümkün gözükmemektedir.

Diğer yandan, 21/6/1996 tarihli 22673 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyon Yönetmeliği gereğince denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik, hukuki boyutlarına ilişkin uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme ve/veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesini, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulmasını, uluslararası platformlarda ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasını temin amacıyla Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu da oluşturulmuştur. Bu Komisyon son olağan toplantısını da Denizcilik Müsteşarlığında geniş katılımlı olarak eylül ayında gerçekleştirmiş; toplantıda bilimsel araştırma gemileri çalıştayının düzenlenmesi, bilimsel araştırma gemisi işletme modelinin oluşturulması ve oşinografik araştırmalara ilişkin çalıştay düzenlenmesi, denizcilikle ilgili diğer birçok alanlardaki faaliyetlerin yerine getirilmesi konusunda karar almış olup kararların uygulamaya aktarılmasına yönelik çalışmalar Müsteşarlık bünyesinde devam etmektedir.

Adana Milletvekili Sayın Kürşat Atılğan’ın sorusu hava iş kanunuyla ilgili. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca hazırlanan, Bakanlığımızca da uygun görüş bildirilen hava iş kanunu taslağı, Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğünce 17/4/2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına gönderilmiştir. Söz konusu tasarı hâlen Türkiye Büyük Millet Meclisi Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu gündemindedir.

Bilgilerinize arz ederim.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru’nun sorusu: Turhal-Tokat yolu 45 kilometrelik bir yoldur. Yolun yapımıyla ilgili çalışma 2008 yılında tamamlanmış ve trafiğe açılmıştır. 2009 yılında ise yolun üstyapısının sıcak asfalt kaplamaya dönüştürülmesi için çalışma yapılmış olup 18 kilometrelik kısmı sıcak karışımli olarak tamamlanmıştır; kalan 27 kilometrelik kısmın sıcak asfaltlı olarak bitirilmesi 2010 yılında programlanmıştır.

Bilgilerinize arz ederim.

Yolun bundan sonraki kısmının bitirilmesi için de 16 milyon ödeneye ihtiyaç vardır. Ama, 2010’da da sıcak asfalt tamamlaması tamamlanacaktır.

Ülkemizde kullanılan kamyonet sınıfı araçların tekerlek sayılarına göre ayırımına ilişkin Bakanlığımızda bir veri bulunmamaktadır. Bakanlığımızın taşra teşkilatı ile Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığına bağlı trafik ekiplerinin yaptığı denetimler neticesinde 1 Ocak-31 Aralık 2009 tarihleri arasında 3 milyon 947 bin 115 adet araç denetlenmiş olup bunlardan 42.379 araç hakkında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu hükümlerince fazla yüklemekten dolayı cezai işlem uygulanmış. Bakanlığımızda araç sınıflarına göre ayrıca bir tasnif, ayırım bulunmamaktadır.

Araç imalatına ilişkin onaylar, uygunluk belgeleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığına bağlı kuruluşlarca verilmekte olup araçların tescili ise İçişleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılmaktadır. Bakanlığımız, araçların fennî muayenesinden, ağırlık ve boyut kontrolünden ve sürücülerin yeterliliklerinin lisanslandırılmasından sorumlu olarak görev yapmaktadır.

Bilgilerinize sunulur.

Sayın Kamer Genç'in sorusu: Yapım çalışmaları devam eden Uzunçayır Baraj Varyantı devlet yolu, zeminin boşluklu olması nedeniyle platformda oturma meydana gelmiş; gerekli iyileştirme çalışmaları tamamlanarak, güvenli trafik sağlayacak şekilde yol hizmete açılmıştır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun sorusu: Tokat ilini Ordu iline bağlayan Ünye-Niksar-Tokat yolu toplam 155 kilometre uzunluğundadır. Geçmiş yıllarda kısmen iyileştirilmesi yapılmış olan yolun, Ünye-Niksar arasında hâlen proje çalışmaları yapılıyor. Proje çalışmaları tamamlanır tamamlanmaz ihalesi gerçekleştirilecektir.

Tokat-Niksar kısmı ise 45 kilometre uzunluğundadır. İhale hazırlıkları sürmektedir. 2010 yılında yapım çalışmaları başlayacaktır. Yolda rutin bakım, onarım çalışmaları devam etmekte olup trafik akışını engelleyecek herhangi bir olumsuzluk söz konusu değildir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun bir başka sorusu var, Erbaa-Taşova yolu: Erbaa-Taşova yolu 23 kilometre uzunluğundadır. 2010 yılında bitümlü sıcak karışım kaplamalı bölünmüş yol olarak bu yol tamamlanmış olacaktır.

Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkan. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroğlu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalışın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoglu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 19.01.2010

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sorularla ilgili...

Sayın Enöz'ün PTT'yle ilgili sorusunu cevaplandırmıştım ama herhâlde tam açık olarak ifade edemedik veya anlaşılmadı. O konuda, PTT Kuruluş Kanunu'yla ilgili yeni bir yasa çalışmamız var. Bu tamamlandı, yakında Meclise gönderilecek.

Bu kanunun amacı; bir, PTT'de... Eskiden PTT vardı, koli kargo şirketleri yoktu dolayısıyla tekel vardı ama filen şu anda tekel yok. Tekel olmadığı gibi, sektörde, birtakım mevzuat boşluklarından yararlanarak haksız rekabet yapan onlarca kuruluş var. Bunlara ait bir yasal altyapıyı oluşturmak, devletin tek başına hizmet verdiği bir alan olmaktan çıkınca sektörde düzenleyici, denetleyici, kural koyan bir bağımsız kurula da ihtiyaç var. Bu yasada, taslakta bu da var.

Bir başka şey de PTT'nin AŞ'ye dönüştürülmesi ve özel kanunla daha esnek çalışma şartlarına kavuşturulması öngörülüyor; böylece, rakipleriyle rekabet etmesini sağlamak...

PTT, esasında, 2003 yılına göre yani beş altı yıl öncesine göre çok önemli derecede iyileşme gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin her yerinden, 4 bin noktadan on-line hizmet yapabilir hâle gelmiştir. PTT Bank ile bugün 130 farklı işlemi 116 kurumla gerçekleştirmektedir.

Bunun yanı sıra, PTT'nin cirosu 2 katrilyonu aşmıştır, kârı 400 trilyona ulaşmıştır. Dolayısıyla PTT, büyük başarıları bu yapısına rağmen

gerçekleştirmiştir. Amacımız, önünü daha da açmak, daha büyük bir hizmet alanına kavuşmasını sağlamaktır.

Bu anlamda, PTT’de bir ayda, 2003 yılında yapılan işlem sayısı 2,5 milyonu, şu anda 27 milyon işlem yapılıyor. Yani PTT’deki gelişmenin... Vatandaşın, neredeyse nüfusun üçte 1’ine yakını, daha fazlası her ay PTT şubelerine geliyor, oradan bir işlemini yapıyor.

Sayın Serdaroğlu, “Bölünmüş yollar bizim...” Bölünmüş yolları bölüşemeyecek hâlimiz yok. Geçmişte de şimdi de bölünmüş yolları yapanların, emek verenlerin hepsinden Allah razı olsun. Dün de yapılan bellidir, bugün de yapılan bellidir. Onun için bunun takdirini vatandaşlarımıza bırakıyorum. Burada bu bölünmüş yol üzerinden siyaset yapmanın hiçbir gereği yoktur. Hizmette siyaset olmaz. Onun için bu konuda daha fazla bir şey söylemeye lüzum yok.

Sayın Kamer Genç, kusura bakmayın, isminizi söyledik ama bölgenizi söylemedik çünkü sizi Türkiye tanıyor, belki dünya da tanıyor. Dolayısıyla, fazla bir kayıp yok burada.

Şimdi, Pülümür-Erzincan yol ayrımı, Pülümür-Tunceli yolu önemli bir yol, bir o kadar da zor bir yol, biliyorsunuz. Pülümür’e olan kısmı bu sene tamamlayacağız ama Pülümür-Tunceli tarafında da işimizin kolay olmadığını biliyorsunuz, bu konuda da çalışmalarımız yapılacak. Amacımız Tunceli’yi Erzincan’a -daha yüksek standartta bir yol altyapısıyla- bağlamaktır, komşuluk da bunu gerektiriyor, onu da yapacağız.

Sayın Özdemir’in söylediği konu önemli. Biliyorsunuz biz bu yolun tamamını otoyol hâline getirdik, hatta Gaziantep’ten sonra da Habur’a kadar da tamamını bölünmüş yol hâline getirdik, şu anda onun üstyapı çalışmaları devam ediyor. Orada bir katılım yolunun ana yolla bağlantısında bir sorun var, bu konuda daha önce de sizin uyarılarınız olmuştu, arkadaşlarımız bir çalışma yapıyorlar.

Burada şunu hatırlatmakta yarar var vatandaşlarımıza: Yollar güzelleşti diye kuralları göz ardı etmeyelim, kurallara uyalım çünkü yolların kralı olmaz, kuralı olur. Emniyet için, sevdiklerinize kazasız belasız ulaşmak için, lütfen, vatandaşlarımızdan, sürücülerden özellikle istirham ediyorum, yolun güzelliğine, iyiliğine aldanıp gaza ölçüsüz basmayın; geç olsun, güç olmasın. Biraz gecikebilirsiniz ama mutlu olarak evinize, sevdiklerinize ulaşacaksınız diyorum.

Bütün milletvekillerimize katkılarından dolayı teşekkür ediyorum. Yüce heyetinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Şerafettin Halis'in, Bitlis Milletvekili Mehmet Nezir Karabaş'ın, Mersin Milletvekili Akif Akkuş'un, Adana Milletvekili Hulusi Güvel'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 113

Tarih : 08.06.2010

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Ben tekrar okurum Kamer Bey, merak etme sen.

Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; tarafıma yöneltilen sözlü soru önergelerini cevaplamak üzere söz almış bulunuyorum. Yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

İlk sorudan başlıyorum. Yalnız soruları tekrarlamayacağım, sadece cevapları okuyacağım.

Soru, Sayın Reşat Doğru, Tokat Milletvekilinin yönelttiği bir sorudur KÖYDES'le ilgili.

Tokat İl Özel İdaresine 2008 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla KÖYDES projeleri için toplam 57,5 milyon TL ödenek aktarılmış olup, bu miktar 2010 yılı itibarıyla 69,4 milyona çıkmıştır. Bu paralarla 1.234 kilometre asfalt köy yolu, 416 birime de içme suyu getirilmiştir.

Diğer bir soru, (6/1359) sayılı, Malatya Milletvekili Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'na ait sorudur. Sivil havacılıkla ilgili bir soru. Bir helikopter kiralamasıyla, Tarım Bakanlığının yaptığı bir helikopter kiralamasıyla ilgili soru.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Çevre ve Orman Bakanlığı efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Affedersiniz, Çevre ve Orman Bakanlığı, doğru.

Şimdi, Bakanlığın ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün herhangi bir kiralama işlemi yapıldığında görevi, kiralanması yapılan helikopterin uçuş standartlarına -veya uçağın- uygun olup olmadığı, gerekli uçuş emniyetine yönelik sertifikalara sahip olup olmadığı ve uçuş güvenliğini tehdit eden herhangi bir hususun bulunup bulunmadığı yönünden inceleme yapar.

Uçuş güvenliği, takdir edersiniz ki hava aracının yaşıyla ilgili olmayıp, bakımlarının düzenli olarak yapılıp yapılmadığı, gerek uçucu personelin gerekse aracın teknik yeterliliklere sahip olup olmadığıyla doğrudan ilgilidir. O bakımdan, söz konusu kiralamayla ilgili, kiralama işlemi yapıldıktan sonra Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gerekli incelemeleri, denetimleri yapmış ve uçuş emniyetini zaafa uğratacak herhangi bir eksiklik tespit edilememesi üzerine bu kiralamaya izin vermiştir.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Elli yaşında uçak Sayın Bakanım, elli yaşında...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet... Tabii, bir yaşında olup da arıza veren araçlar olduğu unutulmamalıdır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Tabii, tabii... Yani uçağın durumu da... Uçak elli yaşında...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Esas olan, gerekli bakımların, tutumların yapılıp yapılmadığıdır. Bunu siz de benim kadar bilirsiniz Sayın Aslanoglu.

Diğer bir soru, Aksaray Milletvekili Sayın Osman Ertuğrul'un sözlü sorusudur. Bu konu da Aksaray ilinin diğer illerle demir yolu bağlantısı olup olmayacağı yönündedir. Aksaray ilini Nevşehir'e, Kayseri'ye kuzeydoğudan, Konya'ya güneybatı istikametinde bağlayacak hattın fizibilite etüdü için ihaleye çıkılma kararı verilmiştir. Temmuz 2010'da ihalesi tamamlanacak ve Ekim 2011 sonunda da proje ve etüt çalışmaları tamamlanacaktır ve daha sonra, bütçe imkânlarıyla bu güzergâhın yapımı programa alınmış olacaktır.

Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Öğüt'ün sözlü soru önergesi. Bu konuda, birbirine benzer iki tane sözlü soru önergesi vardır. Birisi (6/1405), diğeri de (6/1538)'dir. Aynı mahiyette oldukları için ikisine birden cevap vereceğim. Ardahan-Ardanuç yolu toplam 62 kilometre. Bu yolun yarısı yani 31 kilometresi Ardahan, 31 kilometresi Artvin sınırlarında yer almaktadır. 31 kilometrelik kısmın toplam proje bedeli 35 milyon TL'dir ve 2003 yılına kadar parasal gerçekleşme, soru önergesinde ifade edildiği gibi yüzde 44 değil, sadece yüzde 20'dir; bunu özellikle düzeltmek istiyorum. Ayrıca 2004-2009 yılları arasında yaklaşık 16 milyon TL harcama yapılmıştır, 12 kilometresi asfalt,

15 kilometresi de toprak seviyesinde tamamlanmıştır. Özet: Yolun tamamı bu sene içerisinde bitirilmiş olacaktır, bunun için gerekli ödenek ayrılmıştır.

Ayrıca, yolun bölünmüş yol olarak yapılıp yapılmayacağı sorulmaktadır. Bu yol bölünmüş yol değildir, arazi şartları ve trafik de dikkate alınarak A1 standardında yol olarak tamamlanacaktır. Bölünmüş yol yapılabilmesi için trafik değerlerinin günlük 3 bin seviyesinin üzerinde olması gerekir iken bu yoldaki trafik değerlerimiz 300 civarındadır. O bakımdan, ihtiyaç olduğunda ileriki yıllarda böyle bir bölünmüş yol şüphesiz programa alınabilir.

Şırnak Milletvekilimiz Sayın Hasip Kaplan'ın (6/1487) sıra sayılı sözlü soru önergesi, Trabzon-Zaho-Basra koridorunda demir yolu çalışmalarını soruyor. Trabzon-Erzincan illeri arasında demir yolunun yapılması yönünde fizibilite, etüt, proje hazırlanması ihalesi Kasım 2009 yılında yapılmıştır, 2010 yılına kadar arazi çalışmaları ve proje çalışmaları tamamlanacaktır. Bildiğiniz gibi Trabzon-Erzincan güzergâhı ta cumhuriyetin ilk yıllarında planlanmış ve hatta, Atatürk, bu demir yolunun yapılması için vasiyetname bırakmıştır.

Diğer yandan, 151 kilometre uzunluğundaki Musul-Zaho-Habur yani Irak sınırları içinde kalan demir yolu hattının proje çalışmaları Irak Hükûmeti tarafından tamamlanmıştır, Türkiye tarafında kalan Habur-Nusaybin bağlantısının -130 kilometre- proje çalışmaları yapılmaktadır. Ayrıca, uzun yıllardan beri kullanılmayan Nusaybin-Osmaniye hattının da yenilenmesi için bir çalışma yapmaktayız. Bunu gerçekleştirdiğimizde gerek Basra Körfezi'nden ülkemiz sınırına, ülkemiz sınırından da ana demir yolu ağımaza bağlantı sağlanmış olacak ve böylece körfezden ülkemize, İran'dan ve Suriye'den Türkiye'ye gelen yükler de bu bölgelere nakledilmiş olacaktır.

Diğer bir soru yine Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Öğüt'ün sorusu idi (6/1538). Bunu da daha önce cevaplandırdım.

Tunceli Milletvekili Sayın Kamer Genç'in (6/1547) sayılı sorusudur. Bu soru da esas itibarıyla öğrenci taşımalarında kullanılacak taşıtların yaşının on ikiden yirmiye çıkarılmasıyla ilgilidir. Bu konunun doğru olup olmadığını ve ikinci olarak da yirmi yaşındaki araçların sağlıklı çalışamayacakları, sık sık arıza yapacakları gerekçesiyle, okullara yapılacak taşımalarda yaşanacak sıkıntı ve kazaların kimin sorumluluğunda olacağını soruyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizde araçların muayene sistemi 2009 Nisan ayı itibarıyla tamamen değişmiştir. Daha önce evrak üzerinde, masa başında yapılan fennî muayeneler gerçek zamanlı ve tamamen tekniğine uygun, Avrupa'ninkinden bile daha ileri sistemde yapılmaktadır. Bu amaca yönelik olarak Türkiye genelinde 192 adet yeni araç muayene mekânları

kurulmuş ve hâlen faaliyetini sürdürmektedir. Bilindiği gibi ülkemizde 14 milyonun üzerinde motorlu araç mevcuttur, bugüne kadar bu araçların yarısından fazlası, 8 milyonun üzerinde araç bu modern fennî muayene istasyonlarında denetime tabi tutulmuştur.

Yeni araç muayenelerinin hizmete girdiği 11 Ocak 2008'den bugüne kadar -az önce dedim- 8 milyon 192 bin 768 araç muayeneye girmiş, ancak bunların ilk muayenede 3 milyon 377 bin 260'ı geçememiştir. Diğer bir ifadeyle, muayeneye tabi tutulan araçların yaklaşık yüzde 42'si, yaşlı, ihtiyar, sıfır yaştan otuz yaşa kadar, muayeneye takılmıştır. Bu sonuçlar, dünyanın en iyileri arasında yer alan yeni araç muayene sistemimizin ne kadar güvenli olduğunu bir sonucudur.

Dikkat çekici diğer bir nokta, bu muayenelerde iki ila üç yaşındaki her dört araçtan bir tanesi muayeneyi geçememiştir. Demek ki, aracın yaşının küçük olması, eğer gerekli bakım, tutum zamanında yapılmazsa, güvenliği tehdit eden bir unsur olmaktan kurtulamıyor.

Burada gözden kaçırılmaması gereken diğer bir husus da -az önce söyledim- 2009 öncesinde bu muayeneler maalesef kâğıt üzerinde fiktif olarak yapıyordu ve bu anlamda da çok büyük kazalar ve mağduriyetler vuku buluyordu. Gerçek anlamda teknik usullere uygun olarak her yıl fennî muayenesi yapılmış, onaylanmış yirmi yaşındaki bir aracın, muayenesi sadece kâğıt üzerinde yapılmış on iki yaşındaki bir araçtan daha güvenli olduğu akıllardan çıkarılmamalıdır.

Trafik güvenliği açısından belirtilmesi gereken bir başka husus da Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde yapılan değişikliklerle okul servis araçlarında bulunması gereken teknik özelliklerin yanında bu araçların yılda bir defa yapılması zorunlu fennî muayenelerine ilaveten altı ayda bir ayrıca bakım-onarım yapılması da hükme bağlanmıştır.

Bütün bunları söyledikten sonra, her ne kadar on iki yaş sınırı kaldırılmış olsa dahi daha sonra Danıştaya yapılan müracaatla bu konuda yürütmeyi durdurma kararı verilmiş ve eski uygulamaya hâlen devam edilmektedir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun iki adet aynı mahiyette sorusunu cevaplandırıyorum. Tokat Havaalanı ile ilgili bir sorudur. Tokat Havaalanı küçük uçakların kalkıp inmesine müsait; engelleri, mâniaları olan bir havaalanıdır. 1.925/30 bir adet pisti, bir apronu ve taksi yolu mevcuttur. Seyir cihazları bir adet DME, bir NDB mevcuttur.

Tokat Havaalanı 2002 yılı başında tasarruf tedbirleri kapsamında uçuşlara kapatılmıştır. Daha sonra Bakanlığımız Nisan 2004 tarihinde tekrar uçuşları

başlatmış ancak hava yolu şirketi uygun uçağın bulunmadığı gerekçesiyle bu uçuşları dört buçuk yıl sonra 2008 sonu itibarıyla durdurmuştur. O günden bugüne yapılan çalışma sonucu havaalanına uygun uçaklar ve hava yolu şirketi bulunmuş ve tekrar 2010 Mayıs'ında uçuşlar bir özel şirket tarafından, BORAJET tarafından gerçekleştirilmektedir.

Diğer yandan, havaalanının gelişimine yönelik, Bakanlığın bağlı kuruluşları Hava Meydanları, Sivil Havacılık, DLH Genel Müdürlüğü ve Türk Hava Yollarının (THY) oluşan heyetleriyle yapılan çalışmada, Tokat Havaalanı pistinin mevcut hâliyle uzatılması, genişletilmesi, sınırları içerisinde yönünün değiştirilmesinin teknik olarak mümkün olmadığı ortaya çıkmıştır. Havaalanının başka bir yerde yeniden yapılması hususu ise programımız içerisinde yer almamaktadır. Bizim havacılıktaki politikamız, uçaklara göre havaalanı değil, havaalanına göre uçaklar temin ederek hizmetin yerine getirilmesi şeklindedir. Yüce heyetinize saygıyla sunarım.

Sayın Reşat Doğru'nun (6/1676) sayılı sözlü soru önergesi, (6/1564) sayılı sözlü soru önergesiyle birlikte cevaplandırılmış oldu.

Diğer bir soru Sayın Reşat Doğru'ya ait yine, (6/1701) sayılı soru Erbaa ilçesinde bir alternatif yolla ilgili: Erbaa-Canbolat-Gökdere yolu, kara yolu ağında değildir. Tokat-Erbaa arası ulaşım standardı yüksek ve bir kısmı da sıcak karışım asfalt kaplamalı olan Tokat-Gökdere-Erbaa güzergâhından sağlanmaktadır. Alternatif güzergâh olarak önerilen, daha kısa, Erbaa-Canbolat-Gökdere yolunun yol ağına alınması istenmekte ancak yapılan araştırmalarda arazi şartları yol yapımına uygun olmadığı ve gayri ekonomik, standardı düşük bir yol olacağı anlaşıldığından böyle bir tercih söz konusu değildir.

Kütahya Milletvekili Sayın Alim Işık'ın (6/1728) sayılı sorusu: Bu yolda Kütahya ili Şaphane ilçesini Simav-Gediz kara yoluna bağlayan 5 kilometrelik bölümünde tek şeritli köprünün yerine (Kalabak Köprüsü) iki şeritli 9x5 ebadında bir menfez yapımına başlanmıştır, ağustos ayı içerisinde tamamlanması öngörülmektedir yani değerli milletvekilimizin bahsettiği sorun böylece giderilmiş olacaktır. Heyetinize saygıyla sunarım.

Diğer bir konu Malatya Milletvekilimiz Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun (6/1732) sayılı sorusu: Bu da Malatya'ya olan tren seferiyle ilgilidir. Ülkemiz demir yolu sistemi hepimizin bildiği gibi uzun yıllar ihmal sonucu büyük sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan demir yolu hamlesi, maalesef 50'li yıllardan sonra devam ettirilememiş, ancak, Hükûmetimiz döneminde demir yolları tekrar millî politika olarak

benimsenmiş, bir yandan mevcut hatlar yenilenirken diğer yandan da yüksek hızlı tren hatları başta olmak üzere yeni hatların inşaatına başlanmıştır. Yol yenilemeleri kapsamı içerisinde bu güzergâhımız da mevcuttur yani Ankara-Kayseri- Sivas-Malatya güzergâhı da mevcuttur. Yol yenilemesini müteakip daha konforlu, daha güzel trenlerle bu hatta sefer yapılabilecektir.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Ne zaman?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şu anda yapılıyor. Kaldı ki şu anda Güney Ekspresi, Vangölü Ekspresi'yle de buraya, Malatya'ya seferler hâlen devam etmektedir. Her ne kadar bu hatta ve diğer hatlarda verimli işletmecilik yapılamamış olsa dahi, başka bir deyişle giderin geliri karşılama oranı yüzde 6 mertebesinde olsa dahi, yol yapılmasını müteakip bu seferlere tekrar başlanacaktır çünkü demir yolunu biz bir kamu hizmeti olarak görüyoruz ve burada kârlılık olsun yahut olmasın hizmetin devamlılığının esas olduğunu düşünüyoruz. Ancak, tabii, yol elli altmış yıldır bakımsız olduğu için maalesef emniyetli ve verimli işletmeciliğin yapılmama nedenlerinin başında da bu gelmektedir.

Malatya-Erzincan üzerinden bir hızlı tren proje çalışması ne yazık ki, Sayın Aslanoğlu, mevcut değil.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Biz, size iyilik olsun dedik Sayın Bakanım, Erzincan'a iyilik olsun dedik.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ya, şimdi böyle bölgecilik yaparsak olmaz, memleketin her tarafına hizmet lazım. Hani burada bir sen, bir ben olsak aramızda hallederiz ama bütün Türkiye var. Onun için...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Bakan, belki size düşer, biz de faydalanırız diye sordum, bize hiç düşmüyor da.

MEHMET ŞANDIR (Mersin) - Erzincan'a ayrıcalık yapın efendim, bizim rızamız var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tunceli Milletvekilimiz Sayın Şerafettin Halis'in (6/1770) sayılı sorusu: Bunlar da baz istasyonlarının ve kesicilerin sebep olduğu sorunlarla ilgili. Bu soruda da Elektronik Haberleşme Kanunu'na göre belirli kurumlar, Silahlı Kuvvetler, Jandarma, Sahil Güvenlik ve Emniyet, bunlar haberleşme sistemleri kurarken Elektronik Haberleşme Kanunu'ndan muaf tutulmuşlardır. Sebebi de güvenlik nedeniyle kendi sistemlerini bedellerini ödemek suretiyle kurabilmekte ve işletebilmektedirler. Buna göre güvenlik ve kolluk kuvvetlerinin kendi

görevleri, sorumluluk alanları dâhilindeki cihaz ve sistemlerini bir izin almaksızın kurma, kullanma serbestliği mevcuttur.

Sinyal engelleme, karıştırma cihazlarıyla ilgili olarak da ne ülkemizde ne de dünya genelinde herhangi bir düzenleme mevcut değildir.

Yüce heyetinize saygıyla sunarım.

ŞERAFETTİN HALİS (Tunceli) - Sayın Bakanım, bu hak ihlali süreklilik arz ediyor, günün belli bir saatinde değil ama.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, tabii, bu konuda, güvenlik ile haberleşme özgürlüğü arasında dengenin kurulması gerektiğine ben de inanıyorum. Ancak, tabii, dediğim gibi, kanunla verilmiş bir istisna mevcut olup, bu konuda uygulayıcıların daha da dikkatli davranması esastır.

Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Öğüt'ün sorusu: Ağrı ilinin Doğubayazıt ilçesi sınırlarında bulunan İshakpaşa Sarayı'nın Ağrı'ya mesafesi 103, Doğubayazıt'a mesafesi 9 kilometredir. Ağrı-Doğubayazıt arası 94 kilometre bölünmüş yol yapıp trafiğe açılmıştır. Doğubayazıt'tan İshakpaşa Sarayı'na giden 9 kilometrelik yol da taş parke olarak yapılmıştır, hizmete açılmıştır. Buradaki arazinin eğimli olması ve aşırı yağış, kar alması nedeniyle zaman zaman bu altyapıda bozulmalar gözlenmektedir. Bugün itibarıyla taş parke kaplamada oluşan 300 metrelik bir kesim yeniden onarılmış ve olumsuzluklar giderilerek yol emniyetli hâle getirilmiştir. Yerinde yapılan incelemelerde yamaçlardan gelen teressübatın önlenmesi için 50 metre boyunda bir duvar ihtiyacı tespit edilmiş ve bunun da temmuz ayında yapımına başlanacaktır.

Yüce heyete saygıyla arz ederim.

Bitlis Milletvekili Sayın Mehmet Nezir Karabaş'ın sorusu: Kış aylarında özellikle kar yağışı nedeniyle Bitlis şehir merkezinde sıkışan trafiğin rahatlatılması, trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla 8 Ağustos Tüneli ve 8 Ağustos Viyadüğü'nün içinde bulunduğu Bitlis çevre yolu tek yönlü olarak Diyarbakır-Tatvan güzergâhında servis yolu niteliğinde kullandırılmıştır, bilgimiz ve kontrolümüz dâhilinde, Bitlis'teki trafiği rahatlatmak için. O sıralar ben de Bitlis'teydim. Yerinde bunu inceledim ve uygun olduğu kararını verdik. Özellikle olumsuz hava koşullarının olduğu aylarda ağır taşıt trafiğinin çevre yolunu kullanarak trafik sorununun çözümü hedeflenmiştir. Şu an kış mevsimi bittiği için yol trafiğe kapatılmış, tüneldeki aydınlatma ve havalandırma işi ihale edilmiştir. 15 Haziran 2010 tarihinde işe başlanacak, eylül sonunda da tünel ışıklandırması ve havalandırması bitmiş olacaktır.

Bitlis çevre yolunda her türlü trafik önlemi trafik işaretleriyle alınmıştır ve bugüne kadar da -çok şükür- herhangi bir kaza yaşanmamıştır. Çevre yolunun 8 Ağustos Tüneli ve 8 Ağustos Viyadüğü ile kalan yol kesimi bölünmüş yol olarak Ağustos 2010 veya en geç Eylül 2010'da trafiğe açılacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Sayın Mehmet Nezir Karabaş'ın diğer bir sorusu: Bitlis çevre yolunun ana yol ile kesiştiği noktalardaki kavşak, köprülÜ kavşak olarak projelendirilmiştir, ekim ayı sonuna kadar da yapımı tamamlanacaktır, yani köprülÜ kavşak olacağı için sinyalizasyon ihtiyacı da kalmayacak.

TOKİ konutlarının bulunduğu bölgede Bitlis Eren Üniversitesi girişine yapılacak kavşak proje çalışmaları da bitirilmiş olup yine 2010 Ekim ayı sonuna kadar yapımının tamamlanması hedeflenmektedir.

Tatvan'dan Bitlis'e giderken giriş yolu -görmenizi isterim- fevkalade güzel, şeritleriyle, renkli şeritleriyle, gerekli emniyet tedbirleriyle çok güzel bir yol hâline gelmiştir. Sıcak asfaltıyla âdeta bir Avrupa şehrinin girişini andırmaktadır. Daha önceki yıllarda maalesef buranın yolu fevkalade düşük standartta bir yoldu. O bakımdan, Bitlis'e yakışan bir yol yapmış olmaktan da büyük mutluluk duyuyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Eski Bayındırlık Bakanına da teşekkür ederiz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Herkese teşekkür ediyoruz. Taş taş üstüne koyan bütün...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Onun çok emeği geçti.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...emeği geçenlere teşekkür ediyoruz. Benim öyle bir şeyim yok. Sen bana ara sıra böyle...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Efendim, Zeki Ergezen Bey'e ben teşekkür etmek istiyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, teşekkür ediyoruz. Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana ülkemizde altyapı adına, eğitim adına, öğretim adına, sağlık adına, özetle memleketimizin, insanımızın ihtiyacı olan her türlü hizmet konusunda emeği geçen herkesi takdirle anıyoruz, başta demir yollarımızı şaha kaldıran Büyük Atatürk olmak üzere.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, kısa bir hatırlatma yapabilir miyim...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet.

BAŞKAN - Şimdi, şu ana kadar 16 soru cevaplandırdınız ve yaklaşık bir saatlik süreniz de tamamlanmak üzere. İsterseniz, biraz daha seri hareket etme imkânınız varsa...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hızlandırayım, peki.

BAŞKAN - 26'ncı soruda tamamlayalım, çünkü sizin açıklamalarınız çok net...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - 30'a gelelim Sayın Başkan.

BAŞKAN - ...net bilgiler veriyorsunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Başkanım, 30'a gelelim 30'a, düz olsun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi...

BAŞKAN - 30'a mı gelelim?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Düz olsun, evet.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkanım, ben size söz veriyorum, hepsini süresi içinde tamamlayacağım. En fazla beş dakika ilave istiyorum, eğer takdir ederseniz.

BAŞKAN - Peki, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Öğüt...

Ensar Bey burada yok, aslında cevaplamasak da olur yani.

Sen mi vekâlet ediyorsun?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Aynen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamam.

Maşallah, Ensar Bey de bütün Türkiye'nin sorularını sormuş, çok teşekkür ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Uluslararası bir milletvekili Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kop Tüneli, Erzurum-Bayburt bağlantısını sağlayan Kop Dağı geçidi

3.176 metre uzunluğundadır. 2010 yılında proje ihalesi yapılacaktır. Proje tamamlanmasından sonra da yapım programına alınması düşünülmektedir, parasal ve bütçe imkanları doğrultusunda.

Diğer konu Erzurum-Tortum-Artvin yolunun Pinin kayaları mevkinde yol eğimi çok yüksek. Yolun geometrik ve fiziki yapısı yeterli olmadığı için tünel geçişi yapılacak bir güzergâh tespit edilmiş ve harita çalışması tamamlanmıştır. 2010 yılında da proje ihalesi yapılmaktadır.

Rize-İspir güzergahındaki Ovit Dağı Tüneli Projesi'ne 2010 Ocak ayında başlandı. Bu tünel projesi 2010 yılı sonunda tamamlanacak. Buradaki tünelin boyu yaklaşık 12 kilometredir. Türkiye'nin bugüne kadar yapılacak en uzun tüneldir, hem rakımın çok yüksek olması ve arazinin apik olması dolayısıyla böyle zor bir projedir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun soru önergesi: Kuzey Tetek üzerinde bulunan Erbaa geçişi bölünmüş yol olarak bitmiştir. Gazi Bulvarı ile Yüzüncü Yıl Bulvarı'nın kesiştiği noktada sinyalizasyonlu kavşak mevcuttur. Mevcut trafik sayıları itibarıyla köprülÜ kavşağa ihtiyaç bulunmamaktadır. Çevre belde ve köylerin ana yola bağlandığı noktalarda gereken yerlere de sinyalizasyon yapılarak trafik emniyeti sağlanmıştır.

Sayın Reşat Doğru'nun sözlü soru önergesi, (6/1844): Araç muayene istasyonlarının yenilenmesi projesi bağlamında 2004 yılında Özelleştirme İdaresi tarafından Türkiye genelinde kurulan 189 sabit, 38 adet seyyar muayene istasyonu ile il, ilçeler bazında kurulumu gerçekleştirilmiş ve bu anlamda Tokat ilinde Merkez, Niksar, Turhal ilçelerinde birer adet olmak üzere toplam üç adet sabit istasyon kurulmuş, söz konusu yerlerdeki muayene istasyonları 2008 Aralık ayında faaliyete başlamıştır. Ayrıca sabit istasyon bulunmayan yerlerde de -Erbaa da buna dahildir- seyyar istasyonlarla hizmet verilmektedir.

Sayın Reşat Doğru'nun bir başka sorusu: Tokat-Çamlıbel yolu, Tokat Merkez ile Kemer, Büyük Beydağı, Geyraz Mahalleleri, Gökçe, Çördük, Dayılıhacı, Uğrak, Tekneli, Kabatepe, Akın, Yatmış, Dereagzı, Çiftlik köyleri arasında istimlak çalışmaları için kamu yararı alınmış, arazi çalışmaları tamamlanmış, hak sahipleri içerisinde de temmuz ayı içerisinde karşılıklı rıza esasıyla kamulaştırma bedelleri verilecek, razı olmayanlar için ise mahkeme yoluyla tespit cihetine gidilecektir.

Yüce heyetinize saygıyla sunarım.

Mersin Milletvekili Sayın Akif Akkuş'un sorusu: Bu, Çukurova bölgesel havaalanıyla ilgili. Bu havaalanımızın etüt proje işleri 2010 yılında tamamlandı. Havaalanının yeri Kargılıdır. Mersin'e 45, Adana'ya 30 kilometredir ve

1.275 metre mesafeli iki adet pist, ama başlangıçta tek pist, 3.500'e 60 olarak planlanmıştır. Taksi yolu, apron ve diğer tesisler projenin içindedir. Şu anda ne yaptık? Fizibilite etüdü bitti, harita vaziyet planı tamamlandı, altyapı kesim projeleri tamamlandı; işletim, fizibilite, hava trafik etüdü, sonuç raporu hazırlandı. Kamulaştırma kararı alındı, kamu yararı kararı, ÇED raporu ihale edildi, temmuz ayında ihale tamamlanıyor. ÇED değerlendirme toplantısı yapıldı, halkın görüşleri alındı. Ayrıca, 2009 Kasım tarihinde Çevre ve Orman Bakanlığında da bir bilgilendirme toplantısı yapıldı. Özetle, planlandığı gibi havaalanı yapımıyla ilgili çalışmalar devam ediyor. Bütün bunlar tamamlanınca yap-işlet-devret modeliyle ihale edilecektir.

Diğer bir soru, Ardahan Milletvekili Ensar Ögüt'ün sorusu. Bu soru da Batman ilimizle ilgili bir sorudur. Bu da, Batman Çayı Köprüsü'nde bulunan, önünden ve arkasından kum alınması ve bunun da köprü ayaklarına zarar verdiği yönünde bir levha olduğu, bu levhaya rağmen yine de kum alınmaya devam edildiği ifade edilmektedir. Doğrudur ama bu konuda kural şudur: Köprüye mansap tarafından 1.000 metre ve memba tarafından 750 metre mesafeden daha yakın mesafede kum alınması kesinlikle yasaktır. Bu konuda kolluk kuvvetleri uyarılmıştır.

Bilgilerinize arz ederiz.

Sayın Akif Akkuş'un (6/1886, 1887, 1888) sayılı önergesi: Her üç önerge birbirinin aynısıdır, topuna cevap veriyorum. Ülkemizde demir yolu sistemi uzun yılların ihmaliyle önemli sorunlarla karşı karşıya kalmış, âdeta kaderine terk edilmiştir. 2003 yılı sonrasında demir yollarında başlattığımız hamle çerçevesinde, hızlı tren projeleri bir yandan yapılırken diğer yandan da mevcut hatların yenilenmesi çalışmaları sürmektedir. Bu çerçevede, gelirin gideri karşılama oranları, Ankara-İzmir-Ankara arasında 9 Eylül Ekspresi'nin yüzde 12, Ankara-Malatya-Ankara arasında 4 Eylül yüzde 6, Ankara-Kars-Ankara arasında Erzurum Ekspresi yüzde 7 gerçekleşmiş, yol yenileme çalışmaları nedeniyle de Ocak 2010 ayı içerisinde bu trenler seferden kaldırılmıştır. Zarar etmesine rağmen, kamu hizmeti olması nedeniyle, yol bakım çalışmaları tamamen bittikten sonra söz konusu seferler tekrar başlayacaktır.

Bilgilerinize arz ederim. Sayın Akkuş'un (6/1887), (6/1888) sayılı sorularını da böylece cevaplamış oluyoruz.

AKİF AKKUŞ (Mersin) - Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Ögüt'ün sorusu: Hava yolu işletmeleri ticari

kuruluşlar olup bölgenin yolcu potansiyeli göz önünde bulundurularak tarifeli uçak seferleri düzenlemektedir. Daha önce Sun Express tarafından Bursa'dan Anadolu illerine yapılan seferler yeterli yolcu sayısına ulaşamaması nedeniyle şubat ayında durdurulmuştur. Bu konuda doluluk oranları yüzde 50'nin altında gerçekleştirilmiştir. Malum, tabii, seferlerin devam etmesi, işletmelerin burada gelirinin giderini karşılaması esasına göre yapılmaktadır.

Bilgilerinize arz olunur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Ögüt'ün sorusunu cevaplandırıyorum: 2010 yılı içerisinde asfaltlama programında bulunan Kurtkale köyü ile Çıldır ilçesi arasında 36 kilometrelik yolun asfaltlaması yapılacaktır. Yolun stabilize kesimleri ise bakım çalışmalarıyla iyileştirilecektir. Diğer yandan, köy içi yollar bilindiği gibi il özel idaresi sorumluluğunda bulunmaktadır.

Ardahan Milletvekili Sayın Ensar Ögüt'ün bir başka sorusu: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından yürütülmekte olan GSM kapsama alanlarının iyileştirilmesi çalışmaları, küçük nüfuslu yerleşim yerlerinin de kapsama alanına dâhil edilmesi şeklinde devam etmektedir. Bu çerçevede, nüfusu binden az olan yerleşim yerlerinin kapsama alanına alınması için Bakanlığımız Evrensel Hizmet Fonu ve GSM şirketleriyle müşterek bir çalışma içerisinde 2010-2011 yılları arasında tamamlanacaktır. Bu bağlamda, Ardahan Çıldır ilçesine bağlı Sabaholdu köyünün nüfusu 265, Baltalı köyü 159, Akçıl köyü 99 nüfusa sahiptir. Yapılan incelemelerde Sabaholdu köyünde Avea kapsamasının mevcut olduğu ve diğer operatörlerin de 2011 yılına kadar kapsama sağlayacakları bilgisi elde edilmiştir.

Malatya Milletvekili Sayın Aslanoğlu'nun sorusu: GSM operatörlerinin kapsama alanları Bakanlığımız politikalarında önemli bir yere sahiptir. Ülkemizde vatandaşlarımızın yaşadığı her birimin mobil kapsama alanına alınması temel prensibimizdir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından yürütülmekte olan kapsama alanlarının iyileştirilmesi projesi dahilinde küçük nüfuslu yerleşim yerlerinin kapsama alanına alınması, Evrensel Hizmet Fonu ve GSM şirketlerinin müşterek çalışmasıyla, nüfusu binden az olan yerlerde sağlanması bakımından 2010-2011 yılı çalışmalar hızlandırılacaktır. Bu bağlamda da söz konusu çalışmalar neticesi bu yerleşim yerlerinde de kapsama alanı sağlanmış olacaktır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun sorusu: PTT acenteliği verilmek üzere hazırlanan listeye Gökal beldesi de dâhil edilmiş, 25 Mayıs 2010 tarihinde ilana çıkmıştır. Başvurular 10 Haziranda kabul edilecektir. Acentelik görevini yürütecek taliplilerin müracaatlarını bu tarihe kadar yapmaları önemle rica olunur.

Bilgilerinize arz ederim.

Yine Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/1987) sayılı sorusu: Zile-Pazar il yolunda rutin bakım hizmetleri devam etmektedir. Önümüzdeki yıllarda ödenekler doğrultusunda öncelikle proje yapılarak söz konusu yolun genişletilmesi düşünülmektedir.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/1988) sayılı sorusu: Zile ilçesi Çekerek ilçesi arasındaki yolda proje çalışmaları bitmiştir. Kamulaştırma çalışmalarının yıl içinde tamamlanmasını takiben yol yapımı programa alınacaktır.

Sayın Reşat Doğru'nun (6/1997) sayılı sorusu baz istasyonlarıyla ilgilidir. Tokat ilinde, merkezde 45, ilçelerde 218, toplam 263 baz istasyonu vardır. Özetle soru: Bunlar şehrin ve ilçelerin dışına alınsın denmektedir. Baz istasyonlarının çalışma prensibi hücreseldir. Dolayısıyla baz istasyonlarını belirli bir mesafenin dışına aldığınızda burada iletişimin devam etmesi söz konusu değildir. Eğer iletişimin devam etmesini istiyorsak baz istasyonlarının da belirli bir mesafede, 1800 bandında 8 kilometre, 900 bandında da 9 kilometrelik düz bir alanda dairesel bir bölgede kapsama yapabildiğini akıldan çıkarmamamız lazım. Dolayısıyla teknolojinin bize getirdiği nimetlerden yararlanmanın bedelini de bir şekilde karşılamamız lazım, en azından bugün için, başka bir teknoloji gelişmediği için.

Mersin Milletvekili Sayın Akif Akkuş'un soru önergesi, havaalanlarındaki hizmetlerin arttırıldığı yönünde bir sorudur. Söz konusu soruda ayakbastı ücreti olarak nitelendirilen yolcu servis ücreti, sadece Türkiye'ye gelen yolculardan değil, giden yolculardan alınan ücrettir. Bu, ayakbastı parası değildir, yolcu servis ücretidir. Havayolu yolcusu ve eşyaları için, havaalanı sınırlarına girdiği andan itibaren uçağa bindiği ana kadar ısıtma, soğutma, havalandırma, aydınlatma, temizlik, yolcu kolaylıklarının sağlanması gibi hizmetler karşılığı alınan bir ücrettir. Ayrıca unutulmamalıdır ki Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2009 yılında havaalanlarımızın bazılarında uyguladığı teşvikler sonucu havayolu taşıyıcılarımıza 87 trilyon bir destek sağlamıştır. Dolayısıyla bu destek sayesinde ki 2010 yılının ilk dört ayında Antalya Havaalanı'nda yüzde 46 yolcu artışı da sağlanmıştır.

Tokat Milletvekili Sayın Reşat Doğru'nun (6/2070) sayılı soru önergesi: Tokat ilinde 2000 yılı sonuna kadar toplam 16 kilometre bölünmüş yol var iken, 2003-2009 yılları arasında toplam 102 kilometre bölünmüş yol yapımı gerçekleşmiştir. Yani, bölünmüş yol miktarı bu süre içerisinde yüzde 581 oranında artmıştır. Tokat-Sulusaray-Boğazlıyan yolu kara yolu ağında değildir. 2003-2010 arası Tokat'ta kara yolları için harcanan para yaklaşık 220 trilyondur.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerimiz; son soruya geldim. Son soru, Adana Milletvekili Sayın Hulusi Güvel'in (6/2076) sayılı sorusu, Telekomla ilgilidir. Telekomun, bilindiği gibi, 2005 yılı sonunda -işletme hakkı veya imtiyaz hakkı, satışı değil- yirmi yıllığına, yüzde 55'i Oje Telekom'a blok hâlinde, yüzde 15'i de halka arz suretiyle daha sonra piyasa verilmiştir. Bu bir varlık satışı değildir. Telekomun altyapısı, kablosu, santrali her şeyi devlete aittir ve işletme süresi sonunda tekrar devlete dönecektir. Türk Telekomun, hisse devri sonunda, 2005 yılından bu yana yaptığı toplam kâr 12,9 milyar TL'dir. Hâlen Türkiye'de Türk Telekomun 2005 yılından bugüne kadar satış bedeli, kurumlar vergisi, yapılan yatırımlar 27 milyar TL'nin üzerinde gerçekleşmiştir. Satış tutarının yüzde 55 hissesi 10,8 milyar TL, kamuya ödenen kâr 6 milyar, kurumlar vergisi 4 milyar, altyapı ve teknoloji yatırımı 7,4 milyar, toplam 27,5 milyar -yaklaşık olarak- kamuya bir dönüşü olmuştur.

Özelleştirme yapıldığında TT'nin toplam değeri 12,8 milyar dolar veya yaklaşık 18,5 milyar TL olduğu, Oje Grubuna 2005'ten bu yana aktarılan kârın 4,8 milyar olduğu düşünüldüğünde Oje Grubunun kârı satış fiyatının yüzde 26'sı mertebesinde gerçekleşmiştir. Oje Grubunun aldığı kâr, yüzde 55'lik hisseye göre hesaplandığında, satış fiyatının yaklaşık yüzde 47'sine karşılık gelmektedir. Bu sürede devlete sağlanan katkı ise 27 milyar. Bu da, satış fiyatının yüzde 151'i civarındadır.

Buradan da görüldüğü gibi, bu işlemden dolayı kamunun elde ettiği toplam yarar, işletmecinin elde ettiğine göre 5 kat daha fazladır.

Bilgilerinize arz ederim.

Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)





ISBN: 978-605-2089-10-1