

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
KAHRAMANMARAŞ MERKEZLİ DEPREMLERİN
SONUÇLARININ TÜM YÖNLERİYLE ARAŞTIRILMASI,
DEPREME DİRENÇLİ YAPI STOKUNUN OLUŞTURULMASI VE
KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARININ ETKİNLİĞİNİN
ARTIRILMASI İÇİN ALINMASI GEREKEN TEDBİRLERİN
BELİRLENMESİ AMACIYLA KURULAN MECLİS ARAŞTIRMASI
KOMİSYONU (10/6996, 7004, 7005, 7006, 7007, 7009, 7010, 7024, 7026,
7034, 7035, 7036, 7037, 7038, 7039, 7040, 7041, 7042, 7043, 7044, 7045,
7046, 7047, 7048, 7049, 7050)**

TUTANAK DERGİSİ

**8'inci Toplantı
28 Mart 2023 Salı**

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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen'in, Bakanlığın ulaştırma ve altyapı politikaları dahilinde deprem bölgelerinde yapılan çalışmaları hakkında sunumu

2.- Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman'ın, 6 Şubat depreminde kurumun yaptığı ve hâlen yapmaya devam ettiği çalışmalar hakkında sunumu

3.- Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoglu'nun, TCDD olarak Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında yürütülen çalışmalar, depremden etkilenen hatlar, bina ve tesislerle ilgili yapılan çalışmalar ve destek amaçlı yürütülen faaliyetler hakkında sunumu

4.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü Hüseyin Keskin'in, afet kapsamında yürütülen genel çalışmalar, havalimanları hasar durumları, deprem kapsamında yapılan, devam eden ve planlanan çalışmalar hakkında sunumu

5.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştör'un, Kahramanmaraş depremleri sonrasında bölgenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamındaki görevleri ve yaptıkları hizmetler hakkında sunumu

6.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Yalçın Eyiğün'ün, 6 Şubat Kahramanmaraş depremleri sonrası deprem bölgelerinde yaptıkları çalışmalar hakkında sunumu

7.- Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler'in, Türk Hava Yollarının 6 Şubat depremleriyle ilgili yolcu ve kargo uçuşu anlamındaki faaliyetleri hakkında sunumu

8.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal Ardic'in, afet ve acil duruma yönelik haberleşme alanındaki hizmetleri hakkında sunumu

9.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, BTK'nin 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesine yönelik yaptığı çalışmaları hakkında sunumu

10.- TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy'un, 6 Şubat depremlerinin TÜRK TELEKOM'a etkileri, kurumun depreme müdahalesi ve deprem sonrası afetzedelere sağladığı faydalar hakkında sunumu

11.- Vodafone Telekomünikasyon AŞ Genel Müdür Yardımcısı Hasan Süel'in, kurum olarak 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesinde yaptıkları çalışmalar hakkında sunumu

12.- Turkcell Superonline Genel Müdür Yardımcısı Tümay Ünal ve Turkcell Network Bölge Operasyonları Direktörü Abbas Ülgen Ünal'in, 6 Şubat depremleri sonrası süreçte bölgede yaşananlar ve reaksiyonları hakkında sunumu

III.- MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen ve Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

2.- Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoğlu ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürü Hüseyin Keskin tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

3.- Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal Ardic tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

4.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu ve TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

KAHRAMANMARAŞ MERKEZLİ DEPREMLERİN

SONUÇLARININ TÜM YÖNLERİYLE ARAŞTIRILMASI, DEPREME DİRENÇLİ YAPI STOKUNUN OLUŞTURULMASI VE KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARININ ETKİNLİĞİNİN

ARTIRILMASI İÇİN ALINMASI GEREKEN TEDBİRLERİN

BELİRLENMESİ AMACIYLA KURULAN MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU (10/6996, 7004, 7005, 7006, 7007, 7009, 7010, 7024, 7026, 7034, 7035, 7036, 7037, 7038, 7039, 7040, 7041, 7042, 7043, 7044, 7045, 7046, 7047, 7048, 7049, 7050)

8'inci Toplantı

28 Mart 2023 Salı

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Kahramanmaraş Merkezli Depremlerin Sonuçlarının Tüm Yönleriyle Araştırılması, Depreme Dirençli Yapı Stokunun Oluşturulması ve Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Etkinliğinin Artırılması İçin Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırması Komisyonu 11.02'de açılarak iki oturum yaptı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen tarafından, Bakanlığın ulaştırma ve altyapı politikaları dahilinde deprem bölgelerinde yapılan çalışmaları,

Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman tarafından, 6 Şubat depreminde kurumun yaptığı ve hâlen yapmaya devam ettiği çalışmalar,

Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoglu tarafından, TCDD olarak Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında yürütülen çalışmalar, depremden etkilenen hatlar, bina ve tesislerle ilgili yapılan çalışmalar ve destek amaçlı yürütülen faaliyetler;

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü Hüseyin Keskin tarafından, afet kapsamında yürütülen genel çalışmalar, havalimanları hasar durumları, deprem kapsamında yapılan, devam eden ve planlanan çalışmalar,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştör tarafından, Kahramanmaraş depremleri sonrasında bölgenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamındaki görevleri ve yaptıkları hizmetler,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Yalçın Eyigün tarafından, 6 Şubat Kahramanmaraş depremleri sonrası deprem bölgelerinde yaptıkları çalışmalar,

Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler tarafından, Türk Hava Yollarının 6 Şubat depremleriyle ilgili yolcu ve kargo uçuşu anlamındaki faaliyetleri,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal Ardiç tarafından, afet ve acil duruma yönelik haberleşme alanındaki hizmetleri,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu tarafından, BTK'nin 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesine yönelik yaptığı çalışmaları,

TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy tarafından, 6 Şubat depremlerinin TÜRK TELEKOM'a etkileri, kurumun depreme müdahalesi ve deprem sonrası afetzedelere sağladığı faydalar,

Vodafone Telekomünikasyon AŞ Genel Müdür Yardımcısı Hasan Süel tarafından, kurum olarak 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesinde yaptıkları çalışmalar,

Turkcell Superonline Genel Müdür Yardımcısı Tümay Ünal ve Turkcell Network Bölge Operasyonları Direktörü Abbas Ülgen Ünal tarafından, 6 Şubat depremleri sonrası süreçte bölgede yaşananlar ve reaksiyonları,

Hakkında sunum yapıldı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen ve Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman,

Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoglu ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü Hüseyin Keskin,

Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu ve TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy,

Tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşmeler yapıldı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 29 Mart 2023 Çarşamba günü saat 14.00'te toplanmak üzere saat 18.41'de toplantıya son verildi.



28 Mart 2023 Salı

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.02

BAŞKAN: VeySEL EROĞLU (Afyonkarahisar)

BAŞKAN VEKİLİ: Recep UNCUOĞLU (Sakarya)

SÖZCÜ: Zeynep YILDIZ (Ankara)

KÂTİP: Sefer AYCAN (Kahramanmaraş)

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hayırlara vesile olması dileğiyle toplantıyı açıyorum.

Bugün özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın birimlerini dinleyeceğiz.

Toplantı yeter sayısı vardır, hayırlı olsun öncelikle.

Bugünkü sunumlar şu şekilde olacak: 5 tane sunum var. 1’inci sunum Doktor Yunus Emre Ayözen tarafından verilecek, kendisi burada, Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı. Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili genel bir sunum yapacak Sayın Doktor Yunus Emre Ayözen. Daha sonra özellikle Abdulkadir Uraloğlu, Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürü kendisi ve ayrıca Mücahit Arman, Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdür Yardımcısı, birlikte 2’nci sunumu yapacaklar. 3’üncü ve 4’üncü sunumu da inşallah sırasıyla dinleyeceğiz. Devlet Demiryolları var. Ayrıca Hava Meydanları İşletmesi ve bunun dışında Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü mevcut. Daha sonra, diğer; Türk Hava Yolları, Bilgi İşlem Teknolojileri vesaire.

Bugün yoğun bir çalışma var, onun için de hemen başlıyoruz. Öncelikle sözü Doktor Yunus Emre Ayözen’e veriyorum.

Buyurun Sayın Ayözen.

II.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen’in, Bakanlığın ulaştırma ve altyapı politikaları dahilinde deprem bölgelerinde yapılan çalışmaları hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI YUNUS EMRE AYÖZEN – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanım, kıymetli milletvekilleri heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ait depremde yapılan çalışmalara ilişkin çerçeve bir sunumumuz olacak, bunu arz edeceğim, sonrasında detaylı konulara, sektör sektör, ilgili kurumlarımızın genel müdürleri girecekler.

İnsan, yük ve data taşımacılığı hizmetlerini yürüten Bakanlığımızın ulaştırma ve altyapı politikaları dâhilinde, depreme yönelik bu politikalar dâhilinde yürüttüğü çalışmalar çerçevesinde, yine “insan kıymetleri, finans yönetimi, çevresel duyarlılık, yönetim, verimlilik, teknoloji ve regülasyon” ana kavramlarının yanında “emniyetli ve dirençli ulaşım ve altyapı” kavramını da en önde, en gözde hususlardan biri olarak tutuyoruz.

Yine, yaptığımız çalışmaları iklim krizi, doğal afetler, jeopolitik krizler, salgın gibi karşılaşılabilecek unsurlara yönelik hazırlıklı olarak gerçekleştiriyoruz. Bunun yanında da küresel gelişmeler, ticari koridorlar, üretim hacmi ve şehirleşme odağında fırsatları da bulundurarak bütünsel kalkınma odağında çalışmalarımızı yürütüyoruz. Bu odakta gerçekleştirdiğimiz 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda da sürdürülebilir bir ulaşımı hedef alarak çevreye duyarlı, afete dayanıklı, üretimi destekleyen ve ihracat

odaklı bir çalışma yaptık. Bu çalışmanın içerisinde de yine, aynı şekilde, afet risk yönetim döngüsünü göz önünde bulundurarak çalışmalarımızı ilerlettik. Hem afet öncesinde hem afet sırasında hem de afet sonrasında ne yapacağımızın bilinciyle bütün projelerimizi ve hizmetlerimizi sürdürüyoruz. Bu bağlamda, yine sorumlu olduğumuz 5 sektörde -kara yolu, demir yolu, deniz yolu, haberleşme ve hava yolu- hem şehir içinde hem de şehirler arasında afet öncesi, afet sırası ve afet sonrasında yapacağımız müdahaleleri hem de esnasında ne gibi unsurlara müdahale etmemiz gerektiğini plan, program dâhilinde gerçekleştirdik.

Türkiye Acil Müdahale Planı (TAMP) kapsamında Bakanlığımıza verilen görevler çerçevesinde ulaşım, nakliye ve haberleşmeden sorumlu olduğumuzu vurgulamak isterim. Bunun yanında, enkaz kaldırma, tahliye ve yerleştirme, ayrıca, arama ve kurtarma faaliyetlerine de destek verdik.

Kahramanmaraş merkezli depremler sonrasında şu ana kadar tüm genel müdürlüklerimiz kapsamında 807 milyon 119 bin TL harcama yapılmıştır. Harcanması öngörülen miktar; hasar gören yapılarımızın tekrar rehabilite edilmesini öngördüğümüz planlama dâhilinde 34 milyar 932 milyon harcama planımız bulunmaktadır.

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından bugüne kadar yaklaşık 449 yolcu treniyle 77 bin yolcuyu bölgeden tahliye ettik. 90 yük treniyle 1.466 vagon yardım malzemesini bölgeye ulaştırdık. Yine, bölgedeki garlarımızı depremzede vatandaşlarımıza açarak onlara bir nebze yuva oluşturmaya çalıştık. Afet anında zarar gören yapıları hızlıca onararak hizmete açtık.

Karayolları Genel Müdürlüğümüz 4.342 personel, 3.284 makine ve ekipmanla sahada görev aldı, almaya devam ediyor; enkaz kaldırma faaliyetlerinde de ciddi rol üstlenmektedir. Detaylı bilgileri Karayolları Genel Müdürlüğümüz verecekler.

Denizcilik Genel Müdürlüğümüz bölgeye 25 gemiyle destek sağladı. Bu bağlamda, 4.483 yaşam konteyneri deniz yoluyla bölgeye sevk edildi. 696 tır yardımı, 403 iş makinesi, 909 personel deniz yoluyla bölgeye, İskenderun limanlarına ulaştırıldı. Ayrıca, Nene Hatun acil müdahale gemisiyle İskenderun Limanı'ndaki yangına da müdahale ettik.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, bölgede bulunan 9 havalimanının ilk etapta 8'iyle, sonrasında Hatay Havalimanı'nın da onarılmasıyla birlikte 9 havalimanımızla 13.254 iç hat ve 1.765 dış hat olmak üzere 15.019 uçuşla toplamda 1 milyon 327 bin 229 yolcumuza bu bölgede hizmet vermiştir. 16.411 ton da yardım malzemesini yine hava yolu marifetiyle bölgeye ulaştırdık.

PTT'miz bölgede 39 mobil araç, 60 konteynerle hizmet vermeye devam etti, kesintisiz bir şekilde vatandaşlarımızın hem bankamatik işlemlerini hem de bölgeye ulaşması gereken kargoları ücretsiz bir şekilde ulaştırdı. Aynı zamanda AFAD'la iş birliği içerisinde 7.071 tırla tüm çadır sevkiyatını PTT tarafından gerçekleştirdik. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüz 10.579 makine, ekipman, 1.439 personeliyle yine sahada görev aldı. Zarar gören yapılarımıza müdahale çalışmaları devam ediyor. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğümüz 5.285 adet otobüs ve minibüs ile 6.526 tır ve kamyon ve 205 personel, 442 iş makinesinin deprem bölgelerine sevk edilmesi için koordinasyon sağlamıştır. Haberleşme sektöründe 500 mobil istasyon, 3.500 jeneratör, 2.200 personel bölgeye sevk edilmiş, haberleşmenin kesintisiz şekilde sürdürülmesi sağlanmıştır.

Arz ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Şimdi de Karayolları Genel Müdürümüz Abdulkadir Uraloğlu, Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman'la birlikte sunum yapacak.

Buyurun Genel Müdürüm.

2.- Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman'ın, 6 Şubat depreminde kurumun yaptığı ve hâlen yapmaya devam ettiği çalışmalar hakkında sunumu

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

6 Şubat depreminde kurumumuzun yaptığı ve hâlen yapmaya devam ettiği ve yine 1999 yılı sonrasında yaptığı çalışmalarla ilgili sizlere bilgi arz etmeye çalışacağım. Sunumumuzun genel akışı...

Genel durumu tespit edecek olursak, esasında, Karayolları Genel Müdürlüğünde Türkiye genelinde 68.700 kilometre yol ağıımız var. Deprem bölgesindeki yol ağıımız 9.176 kilometre ve bunun 184 kilometresi depremden etkilendi. Yine, Türkiye genelindeki otoyol ağıımızın yüzde 18'i bu bölgede, onun da 61 kilometrelik bir kesimi etkilendi. Yine, Türkiye'deki trafik hareketliliğinin yüzde 12'si bu bölgede. Bu anlamda büyüklüğünü anlama adına bu rakamı paylaşıyorum. Yine, tüneller; 711 kilometre tünelin 66 kilometresi bu bölgede ve bunun da 17,3 kilometrelik bir bölümü depremden etkilendi. Köprülerin de yüzde 1'lik; 5,1 kilometrelik bir kesimi de depremden etkilendi. Biz, 11 ilimizde Karayolları Genel Müdürlüğü kendi makine parkı ve yüklenicilerinin makine parkıyla beraber toplam 3.284 makineyi bölgeye gönderdik. Yine, bu makinelerle beraber 4.865 personeli de deprem bölgesine itinal ettirmiş olduk.

Acil yapacağımız, yaptığımız işlerden bahsedecek olursak esasında biz şubat ayının ilk haftasında etkili bir kar yağışı bekliyorduk, ona yönelik de arkadaşlarımızla gerekli önlemleri aldık ve önlemlerimizi arttırdık. Yine, deprem gecesi, 5 Şubat gecesi özellikle Ankara'nın güneyinde, Konya'da, Kırşehir'de, Kayseri'de, Kahramanmaraş'ta ve Niğde'de olacak olan kar yağışlarıyla ilgili arkadaşlarımızla bir değerlendirme yaptık ve bir teyakkuza geçtik. Yine, AFAD Başkanlığımızı da bu konuda bilgilendirdik hani bir koordinasyona ihtiyaç olabilir düşüncesiyle. Hemen depremin sonrası sabah 06.00 civarları arkadaşlarla bir değerlendirme yapılarak Türkiye genelindeki bütün makine parkımızın deprem bölgelerine yönlendirilmesiyle ilgili bir organizasyon yaptık. İlk etapta birçok yolumuz etkilendi ama daha çok kamuoyuna yansıyan toplam 4-5 tane yolumuz etkilendi. Bunlar Hatay-Reyhanlı yolu, Hatay-Havaalanı yolu, Nurdağı viyadüklerinin de olduğu Bahçe-Gaziantep otoyolu, Gölbaşı-Çelikhan ve Adıyaman-Çelikhan yolları birinci derecede daha yoğun bir şekilde etkilendi. Esasında, biz, adım adım, mesela deprem günü saat 21.00'de Hatay Reyhanlı'nın bir bölümünü trafiğe açtık; sonra, ertesi gün saat 12.00'de yaklaşık 30-32 saatte bu Nurdağı viyadüklerini trafiğe açarak oradaki ikmali sağlamaya çalıştık. Hemen yine, aynı gece burada yolun bir bölümünü daha trafiğe açtık. Özellikle Gölbaşı-Çelikhan yolunu trafiğe açtık. Sonrasında, 8'inde Hatay-Havaalanı yolunu trafiğe açtık, aynı zamanda Çelikhan-Adıyaman yolunu da trafiğe açtık. 10'unda da 10 Şubatta da esasında depremden etkilenen bütün yolları biz trafiğe açmış olduk; en sonuncu da Hatay-Reyhanlı yolu.

Tabii hangi şartlarla uğraştık, onu da bilgilerinize arz ediyorum: Biraz önce bahsettiğimiz kar yağışı çok etkili bir şekilde İç Anadolu Bölgesi'nde etkili oldu ve bu, deprem bölgesine ulaşmaları ister istemez bir miktar aksattı. Mesela, şu görüntülere özellikle dikkatinizi çekmek istiyorum yani birkaç metre yüksekliğinde karla mücadele ettik bir taraftan.

Oluşan hasarların bir an önce giderilmesiyle ilgili çalışmalar başlattık. Bunlar, genel hasar görmüş yollarımızın genel bir görünümü ve icmali. En önemli yolumuz olan Adana-Tarsus-Gaziantep Otoyolu güzergâhında özellikle Nurdağı bölgesindeki viyadüklerde hasarlar oluştu ve burası trafiğe kapanmıştı. Hasar öncesi, hasar sırasında ve sonrasında yaptığımız çalışmalarla ilgili sizleri görsel olarak bilgilendirmeye çalışıyorum ki... Bu fay hattının çok net kestiği güzergâhların, gerek enine gerekse boyuna etkilediği yapılarımızın fotoğraflarını sizlerle paylaşıyorum. Özellikle genleşme

derzi -sol fotoğrafta- net bir şekilde etkilendi. Sonrasında onu geçici bir saca beraber, trafiği verme adına yaptığımız çalışmayı sizlere arz ediyorum. Yine, burada ilerleyen günlerde artçı sarsıntılarda tünellerdeki jettan düşerek -o da- trafiği aksattı; yine ona müdahale ettik.

Bir taraftan da kalıcı önlemleri almaya çalıştık. Mesela, şu sol slaytta gördüğünüz şu viyadüğün, bu Hatay depreminde iyice etkilenecek kesit kaybı olması hasebiyle çelik zırhlı bunun imalatını bitirdik ve önümüzdeki günlerde bu viyadüğü tekrar trafiğe açacağız çünkü güney taraftaki viyadükten gidiş-geliş vermiştik; bir taraftan da kalıcı önlemleri de almaya başladık. Bir başka yolumuz Hatay-Reyhanlı'da, burada da yine enine boyuna ve "sanat yapıları" dediğimiz köprülerde önemli hasarlar olmuştu, bunları giderdik. Aynı şekilde, Kırıkhan-Reyhanlı arasında sıkıntılar oldu, bunlara müdahale ettik. Topboğazı-Kırıkhan yolunda -tabii bunların çoğu Hatay merkezli olan yollarımız- yine, bu yolda da aynı şekilde gerekli müdahaleleri hızlıca yaparak oradaki ulaşımı, lojistiği sağlamış olduk. Kırıkhan-Hassa-İslâhiye ve Nurdağı arasında benzer çalışmaları yaptık. Özellikle fotoğrafları paylaşmak istiyorum ki hani oluşan hasarın ya da yaptığımız çalışmaların büyüklüğünü biraz daha anlatabilelim. Havaalanı yolunda, hakeza, burada trafik kesilmişti, onu sağladık. Kahramanmaraş-Nurdağı arasında özellikle bir köprümüzde hasar olmuştu, onu düzelterek, gerekli iyileştirmeleri yaparak geçici olarak trafiğe açmış olduk. Kozan-Feke-Saimbeyli'de hani sadece yollar arasında bölünmedi, kırılmadı, aynı zamanda kaya heyelanlarıyla da karşılaştık -onların en bariz olan bir tanesi- buna müdahale ederek yine trafiğe açtık. Pazarcık-Çağlayancerit-Kahramanmaraş yolunda çalışmalar yaptık. Malatya-Akçadağ-Gölbaşı yolunda, yine Erkenek Tüneli'nin de olduğu bölümde çalışmalar yaptık ki tünel olarak en fazla etkilenen yol kesimimiz burası oldu, burayla ilgili tünelde ciddi şekilde nihai beton kaplamalarında hasarlar, kırılmalar ve dökülmeler oldu; onlara müdahale ettik.

Bir kısacık video var, onu paylaşmak istiyorum nelerle karşılaştığımızla ilgili.

(Video gösterimi yapıldı)

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bu ne zaman çekilmiş Genel Müdürüm?

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Bunlar hemen depremden birkaç gün sonra Sayın Bakanım. Tabii, bunlar bizim esasında öngördüğümüz hasarlardı. Hani, bu niye oluştu, sunumun ilerleyen slaytlarında arz edeceğim. Hani, öngördüğümüz hasarlardı ve tünel ayakta kaldı ve hemen birkaç güne de trafiğe açabildik. Hemen tünelin çıkışında -özellikle şu en sağdaki fotoğraf ya da soldaki fotoğrafa bakarsanız- bir aracın yüksekliğini 2 metre kabul ederseniz, yolun 4-5 metre kadar komple oturması şeklinde hasarlarla karşılaştık. Bunlara bütün ekiplerimizle beraber müdahale ederek trafiğe açmış olduk. Adıyaman-Çelikhan yolunda -yine, Çelikhan, depremde çok etkilenen ilçelerden bir tanesi- bir köprü hasarı vardı, onu giderdik. Çelikhan-Sürgü yolunda benzer hasarlar oldu, onları düzelttik. Yine, Şanlıurfa-Adıyaman yolundaki hasarları düzelttik. Tohma Köprüsü, bu da önemli yapılarımızdan bir tanesi, gerek eski köprü gerek yeni köprüde oluşan küçük hasarları hızlıca gidererek birkaç saat içerisinde trafiğe açtık. Ağın Köprüsü, ülkemizdeki asma köprüler sınıfında önemli bir köprü, bunun da kablo tendonlarında ufak tefek hasarlar oluştu, bunlar ilk etapta trafiğe engel değildi, kalıcı imalatlarla ilgili çalışmalarımızı yürütüyoruz, hâlen trafiğe açıktır. Malatya'da Beylerderesi Viyadük'ü, şehrin ana ulaşımını sağlayan viyadüktür, yine, burada da bazı hasarlar oluştu ve onlara müdahale ederek trafiğe açtık. Adıyaman Gölbaşı'nda çok noktada kırılma oldu, bunlara müdahalelerimizi yaptık. Elbistan-Nurhak yolunda benzer çalışmalarımızı yaptık. Kahramanmaraş-Göksun yolunda özellikle tünellerde bazı elektromekanik aksamaların düşmesi sonucu ya da kesilmesi sonucu hasarlar oldu, burayı da yine birkaç saat içerisinde trafiğe açtık. Bölgede 17 tane esasında tarihî köprümüz de etkilendi, bunlar da Karayolları sorumluluğunda olduğu için, bunları

da ayrı bir değer olarak buraya koyduk, toplam 243 köprünün 17 tanesi etkilendi. İlk etapta bunlarda çok alınması gereken önlemler yok ancak restorasyon projelerini hazırlıyoruz, bunlara da gerekli müdahaleleri yapacağız.

Tabii, Karayolları Genel Müdürlüğü ilk etapta ulaşımın sağlanması, sonra ulaşım engel olan enkazların kaldırılması, sonra da enkazların nihai kaldırılmasıyla ilgili görevler üstlendi ve onları da yürütüyor. Esasında, Sayın Bakanım, Sayın Ulaştırma Bakanımızla birlikte ikinci depreme Adıyaman'da AFAD binasında yakalandık, 7,6'lık depreme. O günden beri Ulaştırma Bakanlığımızın bütün ekibiyle beraber deprem bölgesindeyiz, çalışmalarımızı koordine ediyoruz. Fotoğrafları paylaşıp hızlıca geçeyim müsaadenizle. Yine, aynı şekilde, Karayolları Genel Müdürlüğü personeli olarak bir yardım kampanyası düzenleyerek deprem bölgesine ulaştırdık. Bunları hızlıca geçiyorum, yaptığımız çalışmalardan özellikle, enkaz kaldırma çalışmalarından, yol açma, şehir içi yolların ulaşım açılmasıyla ilgili ciddi çalışmalar yaptık bütün deprem bölgesinde.

Yine, Sayın Bakanım, depremde yaşam alanları öncelikli. Tabii, gittiğimizde kurtulmuş olan insanlar araçlarının içerisindeydi ya da enkazın başında orada sıkışmış olan bir akrabasını kurtarmayla ilgili durumdaydı. Şöyle bir bilgiyi arz etmek istiyorum: Biz Adıyaman'a ilk gittiğimizde ilk etapta -sonrasında tespit ettik ama- 1.300 tane yıkılmış bina vardı; düşünün, her binaya 1 kişi verseniz 1.300 kişi, 1 makine verseniz 1.300 makine. Böyle bir büyüklük var hani, Hatay'la esasında kıyas edilebilecek durumda bile değil, böyle bir manzara vardı. İlk etapta çadırlarla ilgili alanları düzelttik, sonra konteynerlerle ilgili altyapılar konusunda AFAD'a ciddi destek verdik, şimdi de kalıcı konutların yollarıyla ilgili esasında destek vermeye çalışacağız bundan sonra.

Yine, bütün deprem bölgesindeki yaptığımız çalışmalardan bilgileri sizlere arz ediyorum. Yine, 934 depremzedeyi Adıyaman dışındaki ya da başta Ankara ve Antalya olmak üzere deprem bölgesi dışındaki tesislerimizde konaklatıyoruz, her türlü hizmeti veriyoruz. Yine, Karayolları Genel Müdürlüğü olarak çamaşırhane, banyo, duş hizmetlerini de ayrıca vermeye çalıştık. Özellikle Sayın Bakanım, şu bilgiyi arz etmek istiyorum: Mesela Adıyaman şube solda, Hatay şube de sağda; gerçekten bu kamu kurumlarının şehir içlerinde geniş alanları tutması gerektiği noktası bir defa daha karşımıza çıktı, gerçekten tamamen lojistik üs olarak oraları kullandık, aynı zamanda sığınma alanları olarak kullandık. Biz özellikle bu enkaz kaldırma konusunda bir sistem kurmaya çalıştık. Sayın Bakanım, orada şöyle bir durum var: Hani siz yolu açmak için bir enkazı kaldırıyorsunuz ama o enkaz aynı zamanda bir adli olay, orada insanlar belki öldü, oradan numunelerin alınması gerekir, savcılığın tespit yapması gerekir, Çevre Şehircilik Bakanlığının tespit yapması gerekir çünkü sonrasındaki hukuki süreci de doğru yönetmeniz gerekir. Biz, ilk etapta yol açma amaçlı kaldırdığımız enkazları mutlaka belli bir miktar yerinde bırakmaya çalıştık sonrasında karot vesaire alınıp gerekli soruşturma başlatılabilmesi için. Onun için, kurduğumuz bir sistemle, devamında da parsel parsel çalıştık. Öncesindeki neydi? Savcılığın tuttuğu tutanak, karotlar, Çevre Şehircilik Bakanlığının tuttuğu tutanaklar ve sonrasında da biz enkazı kaldırdık. Yani dolayısıyla hukuki olarak da orada bir zafiyet oluşturmamaya çalıştık yaptığımız çalışmalarda. Biz sonrasında 11 ildeki yaklaşık 9.200 kilometrelik yolda panoramik görüntülemeyle esasında gözle yaptığımız tespitlerden sonra bu çalışmayı başlattık. Bunu da bugünlerde, ilerleyen zamanda değerlendirerek varsa farklı hasarlar ve alınması gereken önlemleri işte, Görüntü Tabanlı Bilgi Yönetim Sistemi üzerinden değerlendirmesini yapacağız.

Yine, bütün Türkiye genelindeki LIDAR kamera görüntüleme sistemiyle yaptığımız çalışmaları deprem bölgesinde ayrıca tekrar yaptık.

Araç takip sistemindeki bütün verilerimizi AFAD'la paylaşarak yönetime katkı sağlamaya çalıştık.

Birleşmiş Milletlerin Dünya Bankası aracılığıyla yapacağı katkılara yönelik, özellikle bu köprülerde çatlaklar ve oluşmuş olan hasarların giderilmesiyle ilgili bir program yürütüyoruz, oradan da bir kaynak almayla ilgili bir girişimimiz var.

Üstyapı bozulmalarıyla ilgili yine biraz önce bahsettiğim web tabanlı coğrafi bilgi sistemi kullanarak, komple bir elden geçirerek gerekli müdahaleleri yapacağız.

Ben esasında zaman zaman kamuoyunda da gündem olan 99 depreminden sonra neler yapıldığıyla ilgili ve hem Marmara hem Düzce depremiyle ilgili, onunla ilgili birazcık bilgi arz edeyim. Karayolları Genel Müdürlüğü olarak yine o dönemde bizim otoyollarda ve diğer yollarda oluşan hasarları beş günde telafi edebilmişiz ve buradaki enkaz kaldırma çalışmalarını da biz yürütmüştük. Özellikle Bolu Dağı'nda, Bolu Dağı Tüneli'nde, viyadüklerinde olan hasarlarla ilgili ilave önlemler olarak benzer depremlerde sıkıntı yaşanmamasını sağlamaya çalıştık.

Burada yine o depremden sonra yaptığımız yollar, bitirdiğimiz köprüler ve aldığımız önlemlerle ilgili konular. Yine yatırım programında o dönemde kalıcı konutlar vesairelerle ilgili bir başlık açılmıştı, benzer başlık açılırsa yine biz görevimizi yaparız.

Esasında tabii, biz yani insanlar... Deprem oldu hem oraya ulaşma hem de deprem bölgesinden ayrılmayla ilgili neler yaptık? Öncelikle otoyol ağıımızı yaklaşık 2 katından fazla artırdık bütün Türkiye genelinde ki bunlar insan vücudundaki aortlar gibidir. Şu haritada da çok net görüyoruz; soldaki 99 depremindeki otoyollarımız, sağdaki de hâlihazırdaki otoyollarımız. Özellikle Marmara ve Ege Bölgesi'nde çok net bir gelişme var. Yine Nevşehir-Ankara-Niğde Otoyolu'nu da bu vesileyle bağlamış olduk. Onlarla ilgili birkaç görseli sizlere arz ediyorum.

Yine, özellikle 2003 yılından sonraki acil eylem planındaki bölünmüş yollar kapsamında yaklaşık 23 bin kilometre bölünmüş yol yaparak her türlü hareketliliği daha kolaylaştırdık ve artırdık, bu da depremde ciddi işimize yaradı, kesilen yolların mutlaka alternatiflerini trafiğe açma imkânı bize sunmuş oldu.

Yaptığımız çalışmalardan birkaç slaytı müsaadenizle hızlıca geçeyim.

Yine Marmara ve Düzce depremi sonrasında öncelikle depreme dayanıklı önemli yapılar yaptık; Çanakkale Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü gibi. Birazdan arz edeceğim, onların depremle ilgili dayanıklılıklarında neredeyiz. Mesela Çanakkale Köprüsü ve Osmangazi Köprüsü'nde benzer bir sistem var. Bir deprem animasyonu, özellikle bilginize arz ediyorum. Esasında, küçük depremlerde köprünün ayağıyla, zemindeki kazıkla -burası su altı görüntüsüdür- beraber hareket ediyor ama deprem biraz daha büyüdü mü bunlar farklı hareket ederek -ki bizim de istediğimiz bu- bu yapının hasar görmesinin -yıkılmasını düşünmüyoruz zaten- hasarın da önüne geçmiş oluyor. Diğer köprülerimizde köprü sistemine göre benzer uygulamaları da benzer önlemleri de almış olduk.

Biz, esasında, projelerimizi yaparken sismik aktiviteye ve yapının konumuna, yapısal tasarıma, zeminin durumuna göre inşa ediyoruz, sonrasında da gerekirse güçlendirme ve yapının bakımını da yapmış oluyoruz. Bizim beklediğimiz nedir özellikle köprülerden? Deprem sırasında, deprem şiddetine göre kesintisiz kullanım, sınırlı hasar, kontrollü hasar ve göçmenin önlenmesi yani yapımız her hâlükârda ayakta kalsın istiyoruz; buna göre projelendiriyoruz ve imalatını yapıyoruz. Burada da bahsettiğim, kesintisiz, sınırlı hasarlı, kontrollü hasarlı ve göçmenin önlenmesi şeklinde bazı örnekleri size sunduk. Yine, sismik takviyelerle köprülerimizi özellikle geçmişte güçlendirdik, şimdi de onları güçlendirmeye devam ediyoruz. Özellikle, bu büyük yapılarda iki bin dört yüz yetmiş beş yıllık deprem periyoduna göre projelendirmelerimizi yapıyoruz, rutinde dört yüz yetmiş beş yıldır. Onun da bu depremlerde ne

kadar işe yaradığını görmüş olduk. Burada da yine bir köprünün depremdeki davranışıyla ilgili bir animasyon var kısacık -onunla ilgili Tekirdağ tarafında, Trakya tarafında- bir köprünün depremde nasıl hareket ettiğiyle ilgili.

(Animasyon gösterimi yapıldı)

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Yine benzer bir görüntü: Bu, Kayseri Büyükşehir Belediyesinin yaptığı köprünün ikinci depremdeki davranış şekli. Buradaki deprem izolatörleri, genleşme derzleri, aşağıdaki mesnetler kendi görevini görmüş oldu diğer yapılarımızda olduğu gibi.

Burada da yine yapılarda depreme karşı alınması gereken ve depremdeki davranışlarıyla ilgili modellemeleri bilgilerinize sunuyorum. Bunların hepsini dikkate alarak gerekli çalışmaları yapıyoruz. Biz, büyük köprüler olmak üzere, 1999 depreminden sonra birçok köprümüzde gerekli bakım onarımları yaptık, hâlen de bu çalışmaları yürütüyoruz. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’nde yaptığımız çalışmalardan, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nde yaptığımız çalışmalardan ve diğer köprülerde yaptığımız çalışmalardan birkaç görsel bilginize sunuyorum.

Yine, aynı zamanda, bizim kendi binalarımızla ilgili gerekli çalışmaları yapıyoruz. Tabii, şöyle bir bilgiyi de yine arz edeyim: Biz Adıyaman’a ilk gittiğimizde Valilik, Belediye, AFAD ve oradaki bütün kurumların birçoğu esasında deprem altında kalmıştı. O insanların bir kısmı ölmüş, bir kısmı enkazdan insan, yakınına çıkarmaya çalışıyor, bir kısmı yaralanmış. Bu şekildeki bir şehre müdahale etmeye çalışıyorsunuz. Elbette onların kardeş ya da -ne diyelim- AFAD’ın yönlendirdiği şehirler var ama onların intikal edip de müdahale etmesi... Dolayısıyla, binaların da bir anlamda ayakta kalması gerekir. Bu anlamda da biz kendi binalarımızın bir kısmını elden geçirdik, bir kısmını da geçiriyoruz. Bir taraftan da 2011 yılında kurumumuza ulaşım ve dağıtım tesisleri için deprem yönetmeliği hazırlama görevi verilmişti, onu da biz tamamladık ve 2020 yılında da uygulamaya sunduk, “2018 Deprem Yönetmeliği” diye geçiyor. Bundan sonraki bütün yapılar, esasında ulaştırma sektöründe bu yönetmeliğe göre yapılmaya başlandı.

Biz, Türkiye Afet Müdahale Planı’nda Afet Ulaşım Altyapı Grubu ve Afet Teknik Destek ve İkmal Grubunda çözüm ortağıyız. Onunla ilgili görevlerimizi de depremin başından beri yürüttük, hâlen de yürütüyoruz.

Ben bilgilerinize arz ediyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, çok teşekkür ediyoruz Sayın Karayolları Genel Müdürlüme.

Esasen Karayollarımız hakikaten gurur duyduğumuz bir kurum yani köklü bir kurum. Dolayısıyla, bu büyük afette hakikaten yolları çok kısa zamanda açtı, yolları açamasaydı hakikaten çok daha büyük sıkıntı olurdu. Ayrıca Karayollarının bütün ekipleri, araç gereçleri deprem bölgesindeydi.

Tabii, yaptığınız bilhassa -açılışında ben de vardım- Ankara-Niğde Otoyolunu, o yolları kullandık büyük ölçüde, isabet oldu. Ayrıca, bölünmüş yolların gerçekten çok faydası oldu. Sizlere yaptığınız hizmetlerden dolayı teşekkür ediyoruz.

Burada, tabii, şöyle yapacağız arkadaşlar: Sorular varsa Karayollarına veya özellikle Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığına sorularımızı soralım çünkü kendileri sahaya gidecekler. Yani o bakımdan kısa ve öz bir şekilde sizlere soruları soracağız, daha sonra sizleri araziye tekrar gitmek üzere serbest bırakacağız.

Evet, şimdi ilk soru İstanbul Milletvekilimiz Gökhan Zeybek’in.

Buyurun efendim.

III.- MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Yunus Emre Ayözen ve Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Bakanım.

Karayolları ve Ulaştırma Bakanlığımızın farklı kademelerinde görev yapan siz değerli konuklara da Meclisimize hoş geldiniz diyorum.

Öncelikle, Hatay’da Karayolları binasının ilk gün Ankara Büyükşehir Belediyesine bir bölümünün tahsis edilmesi, orada ilk sıcak yemeğin çıkması dolayısıyla size teşekkür ediyorum. Bu konuda bir iş birliği ve eş güdümün sağlanması bizim açımızdan çok değerlidir.

Evet, ilk sunumda bir şeyi merak ettim, havaalanıyla ilgili bir görsel paylaşılmış. Şimdi, hasar tek fotoğraf, onarım çift fotoğraf. Acaba bu dikkatten kaçan bir şey midir yoksa yani havaalanında birden fazla mı hasar meydana geldi, Hatay Havaalanı’nda? Çünkü hasar fotoğrafı, aynı fotoğraf 2 kez kullanılmış, onarım çift fotoğraf.

Bir de şu: Karayolları...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hasarı Karayolları gidermedi bildiğim kadarıyla.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Birinci sunumda vardı da. Ona bir bakarsanız...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI YUNUS EMRE AYÖZEN – İki açıdan çekilmiş fotoğraf, aynı yer.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ama onarımın fotoğrafları farklı yani birinde...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI YUNUS EMRE AYÖZEN – Zaten tek yer değildi...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Birden çok mu?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI YUNUS EMRE AYÖZEN – Bir tarafı bir yönden, bir tarafı bir yönden çekilmiş.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Müsaadenizle...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ben devam edeyim, siz sonra cevap verirsiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI YUNUS EMRE AYÖZEN – Devlet Hava Meydanları verecek.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Öyle mi? Tamam.

Şimdi, esas en çok merak ettiğimiz nokta, Sayın Genel Müdür, tabii, depremin öncesinde 5 Şubat tarihinde genel bir kar yağışı beklentisi yaygın olarak vardı ancak siz de bilirsiniz ki deprem 04.17’de oldu ve deprem bölgesine acil kurtarma ekiplerinin de mutlaka hava yolu ya da kara yoluyla ulaşması gerekiyordu, demir yolları bu manada uygun değildi, deniz yolu da yeteri kadar hıza sahip değildi. Hatay Havaalanı, diğer havaalanlarının pek çoğunun ulaşımına kapalı olması durumunda neden ilk gün bu Niğde-Aksaray arasındaki biz özel otoyolu yani yap-işlet-devretle yapılan otoyolunu açık tutamadık ve burada ulaşım uzun bir süre tıkanı? Bu sizin sorumluluğunuzda mıydı yoksa bu konsorsiyumun

sorumluluğunda mıydı, yerine getirmede mi? Bu konuyla ilgili herhangi bir işlem yapıldı mı? Çünkü depremle birlikte bu ve benzeri otoyolların tamamıyla ilgili de ulaşım serbestisi ve gişeler devreden çıkarıldığı için niçin kapalı kaldı onu öğrenmek istiyorum.

Bir konuyu da belirtmem gerekir: Açıklamanızda muhtelif yollardaki çökme ve çatlakları fay kırığı biçiminde ifade ettiniz. Oysa hepimiz biliyoruz ki Kahramanmaraş-Çelikhan sürgü fayı, arkasından, işte Hassa, Kırıkhan'dan başlayıp Antakya, Defne ve Samandağ'a giden bir fay var. Ancak Hatay-Reyhanlı yolundaki çökmeler faydan değil, daha çok buradaki yer hareketleri, zemin oturmaları, yer altındaki su seviyesinin yer üzerine çıkmasıyla birlikte ciddi yarıklar, oturmalar ve çökmelerden meydana gelmiştir. O nedenle, kara yolunun üzerindeki her oturmayı ya da çökmeyi oradan bir fay geçti biçiminde değerlendirmemek gerekir.

Bir de son olarak şunu sormak istiyorum: Hatay-Reyhanlı yolunu muhtelif yerlerinde yamayla birkaç gün içinde ulaşım açtınız, var olan üst geçitte yan bir deplase yolla da ağır tonajlı araçların geçişini sağladınız. Ancak bu yoldaki oturmalar, sadece yamayla düzeltilecek gibi değil. Yolun belli bir standarta ulaşabilmesi için kendi eğimini oluşturmamız lazım yani yolun kendi sathının düzgün hâle gelmesi gerekir. O yolda ulaşım yapanlar için yol hâlâ bir S hareketini yapmaya devam ediyor. Evet, bozuk yerler düzeltildi ama bunu nasıl yapacaksınız? Yani orada yeniden bir yol mu inşa edeceksiniz, yoksa o belli 300-500 metrelik, 1 kilometrelik kısmı tümüyle kaldırıp yeni satıhta, yeni bir dolgu malzemesi üzerine asfalt mı kaplayacaksınız? Çünkü yoldaki farklı S hareketlerini görüyoruz.

Evet, bunları sormak istedim, teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz, sağ olun.

Şimdi, Adana Milletvekilimiz Müzeyyen Şevkin Hanımefendi'ye söz veriyorum.

Buyurun Müzeyyen Hanım.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tabii, köklü bir kuruluşumuz olan Karayollarına ben de çalışmalarını nedeniyle teşekkür ediyorum.

Ben şöyle sormak istiyorum: Depremi ilk anlarından itibaren deprem bölgesine ulaşım güçleşti ve bu, zaten İçişleri Bakanımızın da kendi teyidiydi; iki gün boyunca yollar kapalıydı. İlk anda hangi yollarda sorun oluştu? Otoyollarda oluşan bu sorun nedeniyle deprem bölgesinde illere olan ulaşım kaç saat boyunca aksadı, ne gibi çalışmalar yaptınız bununla ilgili? Depremi oluştuğu günden bugüne kadar bu yollarda onarım gerçekleştirdiniz mi, hâlen onarılması gereken yollar var mı, varsa hangileridir? Deprem nedeniyle bazı köy yollarının tamamen kullanılamaz hâle geldiğini gördük. Çöken bu yolların hiçbirinde zemin etüdü yapılmadan hareket edildiğini görüyoruz. Onarma işinde de yine bu zemin etütlerinin dikkate alınmadığını gözlemliyoruz ne yazık ki. Yine, hangi köy yollarının kullanılmadığına ilişkin elinizde bir veri var mı, bir doküman var mı?

YUSUF ZİYA YILMAZ (Samsun) – Köy yolları Karayollarıyla ilgili değil.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Elbette değil ama yine de ellerinde bilgi var mı diye soruyorum.

Evet, yine, ilk haftadan bugüne kadar yardım için -Ulaştırma Bakanlığı buna cevap verebilir en azından- şu anda hâlâ kullanılmayan köy yolu var mıdır?

Yine, az önce de ifade ettiğim gibi, Sayın İçişleri Bakanı hem yolların çökmesinden hem de GSM operatörlerinin kullanılmaz hâle gelmesinden kaynaklı bir dizi sorun yaşandığını, deprem bölgesinden de bu nedenle ulaşım zorluk çekildiğini ifade etti ama başka bir bakan da aynı konuda kendisini başarılı buldu. Sizler de onca kaosa, onca yol sorununa, altyapı sorununa rağmen, Ulaştırma ve Altyapı

Bakanı Adil Karaismailoğlu gibi, kara yollarındaki yapılan çalışmayı başarılı buluyor musunuz? Bir de depremin ilk anından itibaren GSM operatörlerinin çöktüğünü gördük. Her afette, her deprem anında ilk ve en büyük sorunumuz bu iletişim kopukluğu oluyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sunum yapacaklar Sayın Vekilim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – O zaman sonra sorayım bunu.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onu o zaman sorarsanız; sadece Karayolları...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Peki, bir de havalimanlarıyla ilgili...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onu da...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Henüz yapmadılar sunumu. Çünkü ben bir yayına katılmak durumunda kaldım, onun için özür dilerim, biraz gecikmeli geldim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, teşekkür ederiz, sağ olun.

Şimdi başka söz isteyen yok.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Başkan...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Batman Milletvekilimiz Sayın Necdet İpekyüz’e söz veriyorum.

Buyurun Necdet Bey.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Başkan teşekkürler.

Evet, arkadaşlarımızın dediği gibi, emek harcayanların hepsine teşekkür ediyoruz, yaşamını yitirenlere de başsağlığı diliyoruz.

Tabii, şimdi, hep yapılanlar anlatıldı; onarmalar, onarım süreçleri, işte, ulaşımın sağlanması... Bir de şöyle bir yöntem denemek lazım: Neden bunlar yıkıldı, bozuldu, harap oldu ve hangi yıllarda yapılmışlardı, bunları denetleyenler gerçekten denetlemiş miydi? Çünkü bazı yerlerde... Biz biliyoruz, deprem bölgesi, fay hattı var; oradaki önlemler gerçekten alınmış mı alınmamış mı, geriye dönük bir çalışma yapıldı mı yapılmadı mı? Şimdi, bir taraftan, onarmak, evet; hızlıca yapmak, evet; büyük bir coğrafya, büyük bir afet, evet... Yani sunumunuzda “Şunlar şunlar eksik olmuştu.” “Bunlar yapılmamıştı.” “Bunlar hakkında soruşturma açıldı, inceleniyor.” gibi hiçbir açıklama yok. Elli günü geçtik, bu süreçte soruşturma açtığınız bir müteahhitlik firması, personel veya denetimlerle ilgili bu konuda yetkili hiç kimse var mı yok mu? Varsa bu sorumluluğu görüp hiç istifa eden oldu mu? Yani çünkü sonuçta onarıyorsunuz ama bir sıkıntı yaşanmış ve her ne kadar Ulaştırma Bakanı “Yollarda hiç problem yok, anında ulaştık.” demesine rağmen İçişleri Bakanı Soylu “Yolların engelinden dolayı, hava muhalefetinden dolayı gidemedik.” dedi. Yani 2 Bakan deprem bölgesinde buluşamadılar. Dün Kızılay buradaydı, onlar bile yedi sekiz saatte ulaşamadıklarını söylediler ama Ulaştırma Bakanı ilk saatten beri hiçbir şey yok gibi bir açıklama yapıyor. Sorun büyük, evet, bizim gerçekleri görüp çözüm üretmemiz lazım yani bu devasa bir felaketti, büyük bir depremdi, yüzyılın depremiydi ama dünyada 9 şiddetinde depremler oluyor ve yollar kalıyor. Sizin gösterdiğiniz köprü mesela; köprü yerinde duruyor, sallanıyor yerinde duruyor. Ama bu kadar büyük bir afette, hele hele ilk yirmi dört saatte yolların ve ulaşımın çok önemli olduğu bir süreçte bunların tümüyle incelenmesi lazım ve bu yollar hangi yıllarda yapıldı? Mesela diyebilirsiniz ki: “Bir tanesi 1980’lerde yapılmış.” Acaba yeni yollar mıdır, yeni süreç midir? Hangi firmalara verilmiş? Yani Türkiye’de kamuoyunda çok konuşulan firmalar var, bunlarla ilgili bize bir bilgi vermenizde yarar var çünkü kamuoyunun bilgilenebilmesi lazım hem Meclis adına hem kamuoyu adına çalışmalarımızı ve denetimi sağlamamız için.

Bu onarım süreçlerini de bizzat kendiniz mi yaptınız yoksa tekrar firmalar aracılığıyla mı? Nasıl yaptı, maliyeti ne kadar çıktı? Mesela daha önce taahhüt firmasına bir şey vermişsiniz, onun süresi dolmuş mu? Normalde bazı sözleşmelerde, İhale Kanunu'nda, bir ihaleyi yaptıktan sonra bir eksiklik çıktığında o, ihale firmasından veya taahhüt eden yüklenici firmadan alınır. Burada kamu kaybı var mı yok mu? Hiç geriye dönük, onlara yönelik bir işlem yapıldı mı yapılmadı mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Şimdi de İstanbul Vekilimiz Sayın Oya Ersoy Hanımefendi'ye söz veriyorum.

Oya Hanım, buyurun efendim.

OYA ERSOY (İstanbul) – Teşekkürler Başkan.

Hoş geldiniz diyorum ben de.

Gerçekten deprem bu ülke için, kendi ülkemiz için bilimsel bir gerçek. Ben Antakya'ya gittikten sonra, İstanbul'a döndüğümde her bir sokak ve her bir yolda gerçekten ne yapacağımı bilemedim yani tam bir çaresizlik duygusuyla karşı karşıyayım.

Birkaç soru soracağım, çok uzatmayacağım. Zaten biliyoruz, siz de anlattınız ama anlatımınızda yollara nasıl anında müdahale ettiğinizi daha çok anlattınız. Evet, bu konuda müdahale ettiniz ama sonuçta bu yollar niye yıkıldı? Başka ülkelerde de oluyor, biraz önce Necdet Vekilimin de dediği gibi. Japonya'yı biliyoruz, Şili örneği var mesela, çok kritiktir bence, özellikle bakılması gerekir çünkü yaşadığı depremlerden sonra çok ciddi bir şekilde yeniden kurdular her yönüyle, konutlarından yollarına, altyapısına kadar. Ben özellikle hem yapı denetiminin hem de inşaat sürecinin özelleştirilmesinin sonuçlarını yaşadığımızı düşünüyorum kişisel olarak çünkü bunların hepsinin devletin bizzat sorumluluğunda olması gerektiğini düşünüyorum.

Birkaç soru soracağım. Konutlarla ilgili, müteahhitlerle ilgili soruşturmalar açıldı ama ulaştırma konusunda -ki Antakya Havalimanı özellikle daha sonra ayrıntılı konuşmamız gereken, sizinle ilgili olmadığı için, şu anki sunumunuzda olmadığı için çok girmeyeceğim bir konu- depremde zarar gören Hatay, Malatya Havalimanları ve yarılan yolların ihaleleri hangi şirketler tarafından yapıldı, hangi şirketlere verildi ve yıkılması sonucunda tekrar yapımı aşamasında yine bu şirketler tarafından mı karşılanacak?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onu Karayollarına değil de onu sunum yapacak olan arkadaşlara sorarız.

OYA ERSOY (İstanbul) – Özellikle yarılan ve patlayan yolların yapımı aşamasında zemin etüdü yapılmış mıdır? Yıkılan binaların müteahhitlerine dair, demin de dediğim gibi, başlatılan bir soruşturma süreci var, bu yollar ve havalimanlarını yapan şirketler hakkında herhangi bir soruşturma var mı, açmayı düşünüyor musunuz, başlatmayı düşünüyor musunuz? Uzmanlar, bilim insanları, özellikle işte, Antakya Havalimanı'nın yapıldığı alandan fay hattının geçtiğini -yani bu, aynı zamanda havalimanının bağlantı yolları açısından da geçerli- ve zemininin düz bir ova olduğunu ve buraya inşa edilmemesi gerektiğini söylemelerine rağmen yapılması ve bu sonucun yaşanmasında sorumlu olanlar kimlerdir ve bu konuda bir istifa oldu mu, düşünen var mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Evet, şimdi başka soru yok.

Sayın Genel Müdürüm, tabii, bir kısmına şu anda cevap verebilirsiniz ama bir kısmını da bir hafta içinde yazılı olarak önümüzdeki salı günü saat 16.59'a kadar yazılı olarak...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkanım, ben bir soru daha soracaktım ama Karayolları Genel Müdürümüze; müsaadeniz var mı?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki, buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Genel Müdürüm, Adana-Hatay yolunun Belen bölgesinde ciddi bir heyelan riski olduğunu biliyoruz ve aslında depremde en çok endişe duyulan nokta da Belen inişinin heyelan dolayısıyla sıkıntı yaratmasıydı. O gerçekleşmedi ancak 1 milyonun üzerinde insanın yaşadığı Antakya, İskenderun -hani, Dört Yol'u çıkıyorum, Payas'ı çıkıyorum- Defne ve Kırıkkhan'da 1 milyonun üzerindeki insanın Adana'yla tek bağlantı yolu da Belen Geçidi. Bununla ilgili bir alternatif şeyiniz var mıydı çünkü deprem süresince yardımların en fazla ulaşım aksıydı ve burada çok ciddi bir tıkanma meydana geldi. Yani Karayollarının bu bölgeyle ilgili yeni bir ulaşım çalışması var mı?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Sayın Genel Müdürüm, evvela teşekkür ediyoruz hakikaten yaptığınız hizmetlerden dolayı. Tabii, bazı hususlarda eksiklikler olabilir ama önümüzdeki dönem için sizden benim de talebim şu: Yani Karayolları açısından siz Meclisten kanun, mevzuat düzenlemesi veya diğer hususlarda bu işleri daha ileriki bir depremde daha iyi yönetmek için neler talep edersiniz, bunları da tavsiyelerinizi, tekliflerinizi de belirtirseniz isabet olur.

Buyurun efendim.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Bakanım, ben inşaat mühendisiyim. Hani, biri çıkıp gelse dese ki “Benim şu kadar param var ya da bunun sonu yok, bana depremde ya da bir afette yıkılmayacak, hasar görmeyecek bir yapı yap.” Ha, böyle bir teknik yok işin açıkçası yani dolayısıyla sunumumuzda da arz etmeye çalıştım, biz yapıların hangi depremde, hangi performansları göstermesi gerektiğiyle ilgili yaklaşım koyarız ve ona göre de onların o performansı gösterip göstermediğine bakarız. Bu anlamda sorgulamalarımızı yapıyoruz ve şu ana kadar da işin açıkçası böyle bir depremde bizim hiçbir yapımız geçmedi. Hani, trafik aksadı, doğru ama kısa bakımlarla beraber trafiğe açabilmiş olduk onu. Ankara-Niğde Otoyolu'ndaki bu kar mücadelesinde olan aksaklıklarla ilgili tabii, birinci derecede ilgili firma burada sorumlu ama bu, bizim sorumluluğumuzu kaldırmıyor, biz elbette sorumluyuz. Şunu bilmenizi isterim: Burada, özellikle kar mücadelesinde her şartta yol açık tutulur yaklaşımı, hani bunun karşılığı gerçekten yok. Eğer tipi varsa...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Müdürüm, onu biz de biliyoruz da olağanüstü durumda ne yapıldığı, yoksa biz de biliyoruz kar yolu kesti...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Vekilim, müsaade ederseniz cevap versin.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Şöyle, hani, buradaki tipide yapılabilecek olanlar...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey, karşılıklı yok.

RECEP UNCUOĞLU (Sakarya) – Karla mücadele yapıldı ya, iş makineleri çalıştı. Hiç görmüyor musunuz karla mücadeleyi ya?

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Görüyoruz, olağanüstü durumu anlatıyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Adıyaman Çelikhan'da kurtların saldırdığını söylüyorlar cenazelere ya, kurtların saldırdığını söylüyorlar.

RECEP UNCUOĞLU (Sakarya) – 7,7 deprem olmuş Necdet Bey, olağanüstü. Yapı yıkılmamış, onu izah etmeye çalışıyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani, şimdi, Necdet Bey, söylediği şu: Depremde... Ben de inşaat mühendisiyim...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Bakanım, bakın, siz hocasınız, bu afettir. Afetteki müdahale farklıdır, normal rutin yaşamda kar yolu kapatabilir, müdahale edilebilir. Afette sizin enerjinizin 3-4 kat fazla olması lazım çünkü donarak insanlar öldü. Donarak öldü, benim söylediğim o. “Yol kapandı yetişemedik.” Haklı olabilir ama bu, hepimizin bir eksikliği, bu gerçeği görelim ve diyelim ki bunu önleyelim bir dahaki sefere. Bizim Komisyonumuzun amacı bir daha yaşanmaması için.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam ama şöyle...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Kurumlar beceriksiz diye değil...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, tabii, Necdet Bey, siz de biliyorsunuz, çok geniş bir alanda olduğu için ekiplerin hepsinin...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Sayın Bakanım, hâlâ “Geniş alan...” Bunu söyleyelim, diyelim ki bir daha olmaması için bunu yapalım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir daha olmaması için yapılacak şey...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani, insanlar donarak öldüyse... Diyorum ki kurtların cenazeye saldırdığını söylediler. Karayollarını ben kendim aradım, sağ olsunlar, yardımcı oldular “Açacağız.” dediler ama vatandaş bunu yaşadı.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, maalesef hep acı yaşadık.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Onu söylüyorum ben, yoksa suçlamak için değil.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Buyurun Sayın Genel Müdür.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Bakanım, bu bozulma olan yol kesimlerine geçici müdahaleleri yaptık, kalıcı olarak onların gerek yol güzergâhının değiştirilmesi gerekse kısmi olarak tamamen yapılması noktasında gerekli projelendirme çalışmalarımızı yürütüyoruz. Köy yollarının açılmasıyla ilgili destek verdik ama onların nihai durumuyla ilgili çok bilgiye sahip değilim. Müsaadenizle onu geçeyim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müsait değil tabii, büyükşehirlerde büyükşehre, diğer illerde özel idarelere.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Her yerde büyükşehir yok, il özel idaresi var.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İl özel idareleri var, evet.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Deprem bölgesindeki bozulmuş olan bütün bu yolların gerek tamir edilmesi, onarımında gerekse de enkaz kaldırma çalışmalarında bütün firmaları bilabedel, tamamen gönüllülük esasına göre çalıştırdık ve hiçbirine bir ödeme yapmadık, yapmayacağız da. Burada, tabii, bundan sonra yapılacak işlemler normal kamu ihale mevzuatına göre normal ihaleler olarak yapılacak, ona göre yürütmüş olacağız onu.

Yolların, hani, niye yıkıldığıyla ilgili... Biz beklediğimiz performansı sağladığını ifade etmiştik. İşin açıkçası, şu an için başlatmış olduğumuz bir soruşturma yok. Gerekli tespitleri yapıyoruz, eğer olursa onu da yapacağız ama şu an için yok.

Hatay Belen Geçidi’yle ilgili alternatif bir...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – O önemli hakikaten, İpek Yolu; Allah’a şükür orada bir problem olmadı, açık kaldı.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sayın Bakanım, öncelikle mevcut yolun iyileştirilmesi, heyelan risklerine karşı önlemleri alacağız, planladık. Alternatif olarak da otoyolun zaten daha güneye uzatılmasıyla ilgili bir projemiz var, eğer onu da planlayıp hayata geçirebilirsek orada otoyol gibi alternatif bir güzergâhımız da olmuş olacak.

Arz ederim Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Efendim, çok teşekkür ediyoruz.

Diğer konuları yazılı olarak...

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Sayın Başkanım, ben de bir söz alabilir miyim?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki, hanımefendilere pozitif ayrımcılık yapıyoruz.

Gaziantep Milletvekilimiz Derya Hanım, buyurun.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Şimdi, bizim orada Dört Yol-Hassa’da planlanan bir yolumuz vardı, bununla ilgili bir gelişme var mı, buradayken onu da sormak istedim.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Dört Yol-Hassa mevcut yolunun iyileştirilmesi mi?

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Polateli, Amanos Tüneli’nin olduğu yerle ilgili.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Evet, Amanos Tüneli’nin olduğu yerle ilgili orası Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüzün uhdesine geçti, o cevaplarsa...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, onlar biraz sonra sunum yapacak, sonra cevap versinler.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Tamam, oldu.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Efendim, sizin tabii arazide çalışma yapmanız gerekiyor. Sizi hemen serbest bırakalım tekrar araziye. Allah kolaylık versin. Rabb’im bir daha böyle acı göstermesin. Tabii, Karayolları mensuplarından da hayatını kaybedenler var, biliyorum. Dolayısıyla, onlara da Cenab-ı Allah’tan rahmet niyaz ediyoruz, yaralılara da acil şifalar niyaz ediyoruz.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sağ olun Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, bundan sonra bilhassa sizden beklentimiz şu: Biliyorsunuz, yeni riskli alanlar var, şehirlerimiz var, bölgeler var. Onlarla ilgili şimdiden nasıl bir tedbir alacaksınız, bunların aksamaması için... Allah korusun, Marmara Bölgesi’nde, Ege’de bir deprem olunca neler yapılması lazım, alternatif ulaşım yolları nedir, hangi bölgelerden takviye edeceksiniz, bölge müdürlüklerinden hangi bölge müdürünü hangi bölge müdürüyle eşleştireceksiniz, bu konularda da bir çalışma yapabilirseniz memnun olurum.

Teşekkür ediyoruz, sağ olun.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRÜ ABDULKADİR URALOĞLU – Sağ olun Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hemen şu anda Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü sunum yapacak.

İsmail Murtazaoğlu, Devlet Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı; Ersoy Ankara, Daire Başkanı; Burak Ağlaç, Etüt ve Proje Yönetimi Dairesi Başkanı; Cengiz Süngü, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanı; Şems Çakıroğlu, TCDD Destek Hizmetleri Dairesi Başkanı ve Hasan Canbaz, Devlet Demiryolları Emlak Dairesi Başkan Yardımcısı.

Yani şu anda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü sunum yapacak. Sunumu siz mi yapacaksınız İsmail Bey?

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU -Ben arz edeceğim Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam.

Buyurun, size söz veriyorum hemen.

II.- SUNUMLAR (Devam)

3.- Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoğlu'nun, TCDD olarak Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında yürütülen çalışmalar; depremde etkilenen hatlar, bina ve tesislerle ilgili yapılan çalışmalar ve destek amaçlı yürütülen faaliyetler hakkında sunumu

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU -Sayın Başkanım, Komisyonun Değerli üyeleri; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Genel Müdürlüğümüz Hasan Pezük Bey, küçük sağlık sorunları nedeniyle iştirak edemediler, beni görevlendirdiler; bunu da belirterek sunumu ben arz edeceğim inşallah.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Geçmiş olsun efendim.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU -

6 Şubat 2023 tarihinde Kahramanmaraş merkezli depremlerde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralı vatandaşlarımıza acil şifalar diliyorum.

Depremi meydana geldiği andan itibaren, devletimizin tüm kurumlarıyla birlikte TCDD olarak biz de depremin yol açtığı yaraların sarılması için AFAD ve Bakanlığımız koordinasyonunda gerekli çalışmaları başlattık. Siz Değerli Komisyon üyelerine Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında yürüttüğümüz çalışmalar ile deprem sonrasında etkilenen hatlarımız, bina ve tesislerimizin iyileştirilmesine yönelik yürüttüğümüz çalışmalar ve destek amaçlı faaliyetlerimiz hakkında bilgi arz edeceğim.

Sunumumuz 3 ana bölümden oluşmaktadır: Mevcut durum ve Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında deprem öncesi için yapılan çalışmalar; ikinci bölümde, depremde etkilenen hatlar, bina ve tesislerle ilgili yapılan çalışmalar ve destek amaçlı olarak yürütülen faaliyetler.

Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında teşekkülümüz ulusal düzeyde, Ulusal Düzey Hizmet Grubu Planlarında, 28 hizmet grubu içinde Teknik Destek ve İkmal Çalışma Grubu ile Ulaşım, Altyapı Çalışma Gruplarında bakanlığımızın destek ve çözüm ortağı olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Yerel düzeyde ise valiliklerimiz koordinesinde faaliyetler yürütülmektedir.

Türkiye Afet Müdahale Planı çerçevesinde, operasyonel aşamada, Ulusal Düzey Hizmet Grubu Planları içerisinde olduğumuzu, Plan ve Strateji Belgesi'nin genel şeklini görüyoruz sunumumuzda. Türkiye Afet Müdahale Planı'nın çalışma gruplarında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Afet Teknik Destek ve İkmal Çalışma Grubu; Afet Ulaşım Altyapı Çalışma Grubunda destek çözüm ortağı olarak yer almaktadır. Bu çerçevede, teşekkülümüzün görevleri ve sorumlulukları TCDD'de Afet ve Acil Durum Müdahale Merkezi Yönergesi'yle belirlenmiştir.

Kuruluşumuzda demir yolu trafiğini kesintiye uğratan her türlü kaza olayının yönetilmesi afet öncesinde Acil Eylem Yönergesi'yle, afet sonrasında alınacak tedbirler TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Afet ve Acil Durum Müdahale Merkezi Yönergesi'nde düzenlenmiştir. Teşekkülümüz,

ulusal veya yerel bazda afet ve acil durumlarda Afet Ulaşım Altyapı, Afet Teknik Destek ve İkmal, Afet Nakliye Çalışma Gruplarında yer almakta; personel, afetzedede ve kaynakların nakliye hizmetlerine yönelik koordinasyonun yürütülmesi, afet bölgesinde kullanılan her türlü makine ve araçların bakım, onarım, yakıt ikmali ve iş makinelerine desteğine yönelik koordinasyon görevlerini de üstlenmiştir.

Burada da teşekkülümüzün genel afet yönetiminde teşkilleriyle birlikte, bağlı ortaklıkları, fabrika müdürlükleri, bölge ve liman işletmelerindeki acil afet durum yönetimi... Bakanlığımızla irtibatı teşekkülümüz sağlıyor, Bakanlığımız da İçişleri Bakanlığı ve AFAD Yönetim Merkeziyle irtibatlı olmuş oluyor.

Genel müdürlüğümüz ile bölge, liman ve fabrika müdürlüklerimizle ilgili mevzuatlar gereğince oluşturulan afet ve acil durum müdahale merkezleri yirmi dört saat görev yapacak şekilde yapılandırılmıştır. Karşılaşmış olduğumuz bu Kahramanmaraş merkezli depremlerde de aynı şekilde görev yürütmüşlerdir.

Teşekkülümüz bünyesinde olası depremlere karşı yapılan çalışmalar, demir yolu hatlarımız, bina ve sabit tesislerimiz dikkate alınarak iki aşamada yürütülmektedir.

Sayın Başkanım, 2023 yılı itibarıyla toplamda 13.128 kilometre demir yolu ağıımız bulunmaktadır; bunun yüzde 55'ine tekabül eden 7.235 kilometresi sinyalli, 6.244 kilometresi ise elektrikli. Bu şebekemiz üzerinde mevcutta teşekkülümüz tarafından yapılan projelerde deprem ve her türlü doğal afet riskleri dikkate alınmakta, proje tasarımlarında ulusal ve uluslararası şartnamelere uygun olarak mühendislik hesaplamaları yapılarak gerçekleştirilmektedir. Önceki dönemlere yönelik olmak üzere de ülkemizin aktif fay haritası dikkate alınarak olası depremlerden demir yolu hatlarımız ve kritik sanat yapılarımızın etkilenmemesi için deprem açısından incelenmesi, deprem güvenliğine yönelik alınacak önlemlerin belirlenmesi ve gerekli olması hâlinde güçlendirme projelerinin hazırlanması için fay hatlarıyla kesişen sanat yapılarının depremsellik yönünden incelenmesi, etüt-proje ve mühendislik hizmet alımı daha önce yapılmış, sözleşme imzalanarak çalışmalarını sürdürmektedir.

Deprem öncesi yürütülen faaliyetlerimizde biz bu hatlarımızın bakımlarını Hat Bakım Kitabı'mızın üçüncü ve beşinci bölümlerinde doğal afetlerde nasıl yapılacağı, doğal afetlerden önce normal durumda da nasıl yapılacağı verilmiştir; buna göre yürütmekteyiz.

Bina ve sabit tesislerimizle ilgili olarak ise yürütülen faaliyetleri, deprem öncesinde yürütülen faaliyetleri şöyle de özetleyebiliriz: Çeşitli ölçeklerde toplam 2.205 adet binada ön inceleme ve deprem tahkiki yapılmış, 1.594 adedi sağlam, 611 adedi yetersiz bulunmuş; 611'in içerisinde 216 tanesi teşekkülümüzce yıkılmıştır, 163 adet binanın projelendirilmesi tamamlanmış, 89 adet binada ise güçlendirme yapım çalışmaları tamamlanmıştır, 143 adet binada da çalışmalar hâlen devam etmektedir.

Yine, deprem öncesi çalışmalara esas olmak üzere, teşekkülümüz personeline deprem öncesi, deprem anı ve deprem sonrasında yapılacaklar hakkında bilgilendirmek amacıyla afet ve acil durumlarda destek eğitimi TCDD Akademi üzerinden elektronik olarak sunulmuştur. Destek eğitimini 2.614 personel başarıyla tamamlamıştır, bu eğitim hâlen TCDD Akademi uzaktan eğitim sayfası bizim portalımızda yer almaya, paylaşılmaya devam etmektedir.

Sunumumuzun ikinci bölümünde de depremden etkilenen hatlarımızı, bina ve tesislerde yapılan çalışmaları arz edeceğim sizlere. Sayın Başkanım, bu bölümde 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen depremlerden etkilenen hatlarımız, bina ve tesislerimizle ilgili çalışmalar hakkında bilgi vermek istiyorum.

Öncelikle, deprem bölgesi dâhil tüm Demiryolu personelimiz ilk günden itibaren organize bir şekilde, mesai mefhumu gözetmeksizin sahada fedakârca çalışmış, acil ulaşımı sağlayacak şekilde hızlıca yollarımızın tamirlerini yaparak lojistik ihtiyaçların karşılanması için katkı yapmıştır. Deprem meydana geldiği bölgede yer alan 11 ilimizden geçen toplamda 1.275 kilometrelik hattımız etkilenmiştir; bunların güzergâhları haritada görülmektedir; Mersin-Adana-Osmaniye-Narlı, Toprakkale-İskenderun, Fevzipaşa-İslahiye, Köprüağzı-Kahramanmaraş, Nizip-Gaziantep-Narlı, Narlı-Malatya, Çetinkaya-Malatya, Malatya-Elâzığ, Malatya-Yolçatı, Diyarbakır olmak üzere. Depremden etkilenmiş olan bu hatlarda depremin hemen sonrasında bakım ekiplerimizce ilk kontroller yapılmış; bu 1.275 kilometrelik güzergâh üzerinde bulunan 6.161 adet menfez, 446 adet köprü, 175 adet tünelin kontrolleri yapılmıştır. İkinci depremin ardından aynı ekiplerimizce tekrar kontrolleri yapılarak hasar durumları belirlenmiş, kısıtlı işletmeciliğe geçilebilmesi için hatlarımızın uygunluk durumları tespit edilmiştir. Depremden etkilenen 1.275 kilometrelik hat kesimlerinde ilk etapta da kısıtlı işletmecilik koşullarının sağlanması amacıyla altyapı, üstyapı ve elektromekanik sistemleri kısmi yenileme, bakım, onarım çalışmaları yürütülmüştür. Depremden etkilenen Kahramanmaraş, Adıyaman ve Malatya illerimize kuzeyden ve güneyden en kısa sürede demir yoluyla ulaşımın sağlanması için çalışmalar sürdürülerek kuzeyden Çetinkaya-Malatya, Malatya-Elâzığ-Diyarbakır; güneyden ise Adana-Osmaniye-Fevzipaşa-Narlı-Gaziantep üzerinden lojistik destek sağlanmıştır. Böylece ilk etapta akaryakıt gibi önemli bir ihtiyacın lojistiği de sağlanmış oldu.

Bazı hat kesimlerinde acil kullanımlar ve deprem yardım trenleri için kısıtlı işletmecilikle toplam 1.212 kilometrelik -1.275 kilometrelik hattımız etkilenmişti- kesim kısıtlı işletmeciliğe açılmıştır, haritada kırmızıyla görülmektedir. İslahiye-Fevzipaşa 9 kilometre, Köprüağzı-Kahramanmaraş 28 kilometre, Kapıdere-Gölbaşı 26 kilometre olmak üzere toplamda 63 kilometredeki ıslah ve bakım çalışmalarımız devam etmektedir. Şimdi, bu hatlarımızda çalışmalardan öncesi ve sonrası durumunu -televizyonlara da, medyaya da bunlar çok yansdı- bakımları yapıldıktan sonraki durumlarını görüyoruz Fevzipaşa ve Kahramanmaraş Türkoğlu'nda.

İki büyük depremin meydana geldiği Kahramanmaraş ili Pazarcık ilçesinden geçen Elbistan ilçesine de çok yakın mesafede olan 182 kilometrelik Malatya-Gölbaşı-Pazarcık-Narlı hattında hasar meydana gelmiştir. Güzergâh üzerinde bulunan 657 metre uzunluğundaki 3 no.lu tünelin yaklaşık 150 metrelik kesiminde göçük meydana gelmiştir.

250 metre uzunluğa sahip olan, 1929 yılında inşa edilmiş olan, Alman Köprüsü olarak bilinen köprünün ayaklarında hasarlar meydana gelmiştir. Üst yapının bir bölümünün bu kesimlerde komple yenilenmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir. Yine, bu kesimlerde hattaki mevcut sinyal sistemi zarar görmüş, komple olarak yenilenmesi planlanmaktadır. Elektrifikasyon tesisleri, trafolar ve iletim hatlarında da zararlar meydana geldiğinden bakım ve onarımları yapılarak işletmeye uygun hâle getirilmektedir.

İlk etap çalışmalarıyla Narlı-Gölbaşı, Malatya-Kapıdere kesimleri acil kullanımlar için kısıtlı işletmecilikle açılmıştır. Gölbaşı-Kapıdere arasındaki çalışmalar da devam etmektedir.

Deprem bölgemizde toplam bina sayımız 1.628 adet olup bunlar güzergâh üzerindeki bulunan gar, istasyon, depo, kumanda merkezi, misafirhane, lojman gibi tesislerimizdir. Depremden etkilenmiş ve hasarlanmışlardır. Teşekkülümüz nezdinde yapılan tespitlerde 27 binanın yıkıldığı, 219 binanın ise hasarlı olduğu belirlenmiştir. Tespitler hâlen devam etmekte olup Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı yetkililerinin değerlendirmesine göre tekrar hasar durumu güncellenecektir.

Narlı-Pazarcık İstasyon Binaları, Türkoğlu-Nurdağı İstasyon Binaları ve umumi WC'leriyle Fevzipaşa İstasyon Binası, depo müdürlüğü binası, yatakhane ve lojman binaları, işçi barakası, kısım şefliği binası, koruma güvenlik şefliği, Gölbaşı Su Kulesi, İskenderun Su Kulesi hasarlanmıştır. İskenderun'daki eski depo binası da ağır hasarlı durumdadır. Malatya bölge binamız hasarlı olup çalışanlar tahliye edilmiştir. Malatya kumanda merkezimiz de kullanılamamaktadır.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, sunumumuzun son bölümünde de TCDD olarak depremlerin hemen sonrasında lojistik amaçlı olarak yürüttüğümüz faaliyetlerin yanı sıra destek amaçlı olarak da birçok faaliyeti AFAD ve Bakanlığımız koordinasyonunda gerçekleştirdik. Bunları, şimdi, sizlere arz edeceğim.

Deprem bölgesinden yaklaşık 80 bin vatandaşımızın demir yoluyla tahliyesi sağlanmıştır. Deprem bölgesinde çalışan iş makinesi, ambulans ve benzeri gibi araçlara toplam yaklaşık 17 bin litre yakıt verilmiştir. Tren üstü personelimizin depremlere bağışladığı 68 bin adet kumanyanın dağıtımı yapılmıştır. Tüm Demiryolu çalışanlarının bir araya getirdiği ısıtıcı, battaniye, giyim eşyası, hijyen malzemesi, bebek bezi ve gıda maddelerinden oluşan 2 tır depremezdelere ulaştırılmıştır.

Depremden etkilenen illerde sahada toplam -bölge personelimizin tamamını görevli gibi düşünüyoruz- 3.624 personelimiz ihtiyaç durumuna göre görev yapmaktadır. Sivas, Ankara, Samsun ve Kayseri'den sıhhi tesisatçı, elektrikçi, kaynakçı, mekanik ve marangozdan oluşan 4 teknik ekip Adıyaman'daki AFAD koordinesinde çadır ve konteyner kurulumlarına destek vermişlerdir.

Yolcu vagonları, DMU setleri, servis vagonları depremezdelere tahsis edilerek yaklaşık 6 bin kişiye sıcak bir ortam sağlanmış ve 3 öğün yemek ihtiyaçları karşılanmıştır.

Yine, deprem bölgesine 90 adet tren, 1.466 adet vagonla lojistik destek sağlanmıştır. Bu çerçevede, 17 vagon iş makinesi, 421 vagon insani yardım malzemesi, 752 vagonla 1.592 adet yaşam konteyneri, 108 vagonla 120 konteyner ısıtıcı battaniye, jeneratör, 30 vagon kömür, 8 vagonla 26 adet seyyar WC, 5 adet ısıtma jeneratör vagonu, 24 adet barınma amaçlı vagon, 30 adet servis vagonu olmak üzere -toplamını yukarıda arz etmiştim- 90 tren, 1.466 vagon...

Yine, deprem bölgesinde ilk günden itibaren gar ve istasyonlarda, yolcu ve servis vagonlarında, misafirhanelerde, sosyal tesis ve şantiyelerde toplam 6 bin kişiye barınma hizmeti sağlanmıştır. Hâlen yolcu ve personel servis vagonlarında 2.060 kişi, şantiyelerde 16 kişi, misafirhane ve sosyal tesislerimizde 620 kişi olmak üzere toplam 2.996 kişiye barınma hizmeti vermeye devam etmekteyiz. Ayrıca, sosyal tesislerimizin sahasında kurulan afet çadırlarında ise 145 kişiye hizmet verilmektedir. Tren trafiğinin sağlanması ve istasyonlardaki hizmetlerinin devamı için konteynerler temin edilmiştir; bunlardan çeşitli resimler geçmektedir.

Son dönemlerde TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğümüzce yapılmış ve yapılmakta olan demir yolu hatlarımız ve bina dâhil yapılar, dönemindeki ulusal ve uluslararası şartnamelere göre yapılmıştır. Yeni proje çalışmaları da mevcut deprem yönetmeliği dâhil olmak üzere ulusal, uluslararası şartname ve yönetmeliklere uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Demir yolunda bulunan büyük sanat yapılarımız iki bin dört yüz yetmiş beş yılda olması muhtemel deprem yüklerine maruz kalacak ve hemen servise alınacak şekilde tasarlanmaktadır.

Daha önce de arz etmiştim, ilk dönem demir yolu hatları ve yapılarına yönelik olmak üzere ülkemizin aktif fay haritası dikkate alınarak olası depremlerden demir yolu hatlarımızın ve kritik sanat yapılarımızın etkilenmemesi amacıyla deprem açısından incelenmesi, deprem güvenliğine yönelik alınacak önlemlerin belirlenmesi ile gerekli olması hâlinde güçlendirme projelerinin hazırlanması için

fay hattıyla kesişen sanat yapılarının depremsellik yönünden incelenmesi; etüt, proje ve mühendislik hizmet alımı için daha önce sözleşme imzalanmış ve çalışmalar bu çerçevede sürdürülmeye devam etmektedir.

Kahramanmaraş merkezli depremlerde teşekkülümüzde oluşan zarar, hatlarımızda yaklaşık 11,3 milyar lira, bina ve tesislerimizde yaklaşık 4 milyar lira olmak üzere ilk etapta 15,3 milyar liralık bir hasar olarak hesaplanmıştır.

Depremden etkilenen hatlardaki köprü ve tünel gibi altyapı, ray gibi üstyapı; sinyalizasyon, telekomünikasyon, iletim hatları gibi elektrifikasyon tesislerinin yenilenmesi ve deprem öncesindeki işletmecilik şartlarının sağlanması amacıyla çalışmaların tamamlanması için yoğun bir çalışma yürütülmektedir.

İskenderun-Divriği arasındaki tren trafiğinin sağlanarak cevher taşımacılığına kısa süre içerisinde başlanması için Malatya-Narlı hat kesimi üzerinde bulunan 3 no.lu tünelin -150 metresinde bir göçük olduğunu arz etmiştim- hasar gören kısımların inşası ile Alman Köprüsü'nün iyileştirilmesine öncelik verilerek çalışmalar sürdürülmektedir. Bu koridor üzerinde yer alan Fevzipaşa-Nurdağı-Narlı-Gölbaşı, Gölbaşı-Malatya arası altyapı ve üstyapı iyileştirme işleriyle ilgili süreçler başlatılmıştır. Mevcut Malatya-Narlı hattındaki iyileştirmelerin tamamlanmasıyla birlikte bu koridordaki kapasitenin artırılması amacıyla Malatya-Narlı arasında 152 kilometre uzunluğunda, 200 kilometresaat hızı uygun yeni çift hatlı demir yolu yapılması için proje çalışmalarımız da aynı zamanda devam etmektedir. Teşekkülümüzce depremden etkilenen illerimiz ve bölgenin ihtiyacını karşılayacak şekilde demir yolu hatlarımız ve tesislerimiz yenilenecek ve iyileştirilecektir.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; yaşanan bu büyük felaket sonrası yaraları sarmak için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz. Demir yolu hatlarımızda meydana gelmiş olan hasarları en kısa sürede giderebilmek için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

Saygılarımla arz ediyorum efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, çok teşekkür ediyoruz.

Özellikle tabii, dünyada demir yolları çok önemli. Yani bizim de bir ara cumhuriyetin ilk dönemlerinde başlayan seferberlik ihmal edilmiş ama son yıllarda demir yolları, hızlı tren hatlarına önem vermeye başlandı. Yani önümüzdeki yıllarda artık kara yolundan ziyade demir yoluna ağırlık verilmesi gerektiği kanaatindeyim; daha ekonomik, daha verimli. Nitekim bakın, dikkat ederseniz sizdeki hasarlar çok daha az yani birkaç tane tünel ile Alman köprüsü gibi köprüler hasar görmüş. Tamamen de yıkılma olmamış bildiğim kadarıyla.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Doğrudur Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama ben tek katlı binaların yıkılmasına şaşırdım yani istasyon binalarında yıkılmalar gördüm; tek katlı binalar. Bunlar nasıl oldu onu da merak ettim.

Evet, şimdi, teşekkür ediyoruz.

Soru varsa soruları soralım.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Sayın Başkan...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, ilk sözü Adana Milletvekilimiz Müzeyyen Hanım'a veriyoruz.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Mümkünse o fay haritası vardı, ona dönebilir miyiz? Ben onu rica edecektim, soruyu ona göre soracağım çünkü. Bir fay haritası vardı tren hatlarının geçtiği.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müzeyyen Hanım jeolog olduğu için... Fay kanununu da teklif ediyor, inşallah o kanun da artık yürürlüğe girsin.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – İnşallah, artık.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hazırlık yapılıyor ama biliyorsunuz kurumlar tarafından.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Umuyorum, memnun oluruz bu konuda.

Teşekkür ediyorum.

Şimdi, dikkat ederseniz Güneydoğu Anadolu Fayı'na baktığımız zaman demir yolunun fay hattını bire bir takip ettiğini görüyoruz. Bu siyah olan demir yolu değil mi?

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Demir yollarıdır efendim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Birebir Güneydoğu Anadolu Fay Hattı'nı takip ediyor. 2 tane hattınız da Kuzey Anadolu Fay Kuşağı'nı kesiyor, 2 tane kuzeye baktığımız zaman her 2 Karadeniz yazısında da gördüğümüz. Dolayısıyla, bu hatları bir an önce daha sağlıklı hâle getirip fay zonu üzerinden taşımayı düşünüyor musunuz? Birinci sorum bu olsun. Bu çünkü gerçekten fay zonu üzerindeki hem yapılaşmaların hem altyapının doğrudan... Zaten ötelenmelerin, 3-4 metre ya da 7 metrelik tren hattındaki ötelenmelerin bu fay zonu üzerindeki hatlar nedeniyle meydana geldiğini görüyoruz. Bir an önce bu çalışmanın başlatılıp yapılması gerekiyor bence. Bu, çok önemli bir çalışma.

Yine, Ege Bölgesi'ne baktığımızda da bütün o grabenleri takip ettiğini görüyoruz aynı şekilde. Bakın, fayla bire bir çizgisellik gösteriyor. Muhtemelen buralar ova ve ovayı takip ettiği için bu tren hatları doğrudan fay zonu üzerinde yani baktığımız zaman hani çok parlak bir görüntü yok tren hatları açısından burada, neredeyse tamamı fay zonları üzerinde yer alıyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama ben o bölgeyi çok iyi bildiğim için geçecek başka bir yer yok yani.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Efendim araştıracağız, daha uygun yerler...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Efendim, doğru da yani buradan geçilmesi mümkün değil.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Efendim, tünel yaparız gerekirse. Araştıracamız yani bunu. Ben buna dikkat çekmek istiyorum yani doğrudan fay zonları üzerinde.

NECİP NASIR (İzmir) – Fay hatlarını değiştirmek lazım.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Efendim, fayları taşıyalım, daha şey...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – 1 kilometre uzağından gidebilir yani.

NECİP NASIR (İzmir) – Emniyet sınırları mutlaka düşünülmüştür orada.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Yani evet. Tabii yani şöyle bakın arkadaşlar. Yani gerçekten 6-7 metre ötelendiğini gördük, fotoğraflarda var hatların direkt S yaptığını gördük. Dolayısıyla buralarda fay zonu üzerinde jeolojik, jeoteknik ve mikrobölgeleme çalışmaları yapılarak güvenli alana alınması çok önem taşımakta. Bununla ilgili tabii, Gökan Bey soru soracak mı bilmiyorum ama mesela kara yolları için...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yalnızca bir hususu ifade etmek istiyorum.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Buyurun.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii bu alan çok geniş gösteriyor fay hattını ama bu kadar geniş değil. Yani çok geniş bir alan göstermişler, fay hattı böyle değil yani.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Efendim, riskli alanları da dikkate alarak sıvılaşma ihtimali olan yerleri de aldığı için yani bu sadece deprem riski...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sıvılaşma ihtimali oralarda çok yüksek, zemin özellikleri kötü oraların.

RECEP UNCUOĞLU (Sakarya) – Bu harita sıvılaşmayı göstermiyor, bu harita yer ivmelerini gösteriyor.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Neticede buna ilişkin önlem alınması gerekiyor, netice olarak bunu söyleme...

NECİP NASIR (İzmir) – Fay hatları göz önünde bulundurularak...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Tabii, bulundurularak bu zondan uzak...

NECİP NASIR (İzmir) – Ama böyle düşünüldüğünü zannediyorum, mutlaka düşünülmüştür.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Umuyorum düşünülmüyordur.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tek tek cevap verecekler.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Şimdi, Karayolları Genel Müdürlüğüne toplam maliyeti şu ana kadar harcanmış olan tutarla, harcanması... Gökan Bey'in dikkatinde olan bir şeydi bu.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Aslında bizce bunun toplam maliyetini de çıkarsak iyi olacak, bu kurumları...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Evet. Yani 15 milyarlık bir ödenek ayrılmış gibi görünüyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir arkadaşımız... İçinizde iktisatçı kim?

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Karayollarından daha yüksek bir ödenek ayrılmış. Umuyorum, bu, bütün demir yollarının sağlıklılaştırılması doğrultusunda kullanılır ve kamuoyuyla şeffaf olarak bu harcamalar paylaşılır diye umuyorum. Yani dikkat çekici; bütün kurumlardan daha fazla Devlet Demiryollarına bir meblağ ayrılmış ilginç bir şekilde “yatırım maliyeti” adı altında ayrılmış, evet.

NECİP NASIR (İzmir) – Hızlı tren 2024 yılında işte İzmir’e gelecek.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – İnşallah bize kısmet olacak. Hep komünist işi olarak baktınız bu ulaşım ama iş inşallah bize...

NECİP NASIR (İzmir) – Emperyalistler tren yollarını engelledi, AK PARTİ hayata geçirdi.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Peki, millet kararını verecek 14’ünde inşallah, hangimiz yaparsak...

Şimdi, tabii, Devlet Demiryolları gibi bir kurumun altyapısının depremler başta olmak üzere, doğa kaynaklı afetlere son derece hazır hâle getirilmiş olması gerekiyordu. Afet anında Demiryolları stratejik öneme sahipti yani lojistik desteğin, yardımların sağlanacağı önemli bir ulaşım mekanizmasıydı ama maalesef yaşanan iki büyük deprem sonrasında ne yazık ki bu afet bölgesine bu lojistik desteği veremediğini gözlemledik. Bazı verilere göre 13 milyon, bazılarına göre de 15 milyon insanı etkileyen bu kadar önemli bir depremde bu bölgeye lojistik destek veremiyorsa hani ne zaman verecek Devlet Demiryolları? Buna ilişkin bir çalışmanız var mı? Buna dair herhangi bir çalışma yaptınız mı bugüne kadar, elli günlük süreçte?

Yine, tabii demir yollarının düzenli bakımı çok önemli arkadaşlar. Tekirdağ kazası, Çorlu kazası hâlâ hafızalarda. Ben bakımı kastederken mekanik bakımdan bahsetmiyorum. Doğa olaylarının afete dönüştürüldüğü... İşte sel afetinde o kesitlerin kontrolü, baksların kontrolü, bütün bunların kontrolüne ilişkin düzenli bakımlar yapılıyor mu? Yani insanların yaşamını doğrudan ilgilendiren bu ulaşım yolu,

ulaşım mekanizmasına ilişkin dzenli incelemeler yapılıyor mu? Çünkü bize şu andaki sunumunuzda “Deprem sonrası şurayı onardık, burayı onardık...” Bu onarmadan ziyade tabii ki dzenli bu kontrollerin de yapılması son derece önemli. Buna dair çalışma yaptınız mı?

Bir de bu sunumunuz içinde ben göremedim, belki 1.275 kilometrelik bir hattın etkilendiğini ifade ettiniz ama tünellerin de zarar gördüğünü biz gördük, bunun içerisinde demir yolunun geçtiğı tüneller de zarar gördü mü? Bunları sormak istiyorum.

Sorumlulukla ilgili herhangi bir şey var mı? Yani bu konuda gerçekten hiçbir kurum bir sorumluluk taşımadı ya da –vatandaşlardan- en azından “Ya, biz şurada yanlış yaptık, özür dileriz.” gibi bir tavrı olmadı; böyle bir şeyiniz var mı?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müzeyyen Hanım, artık bu soru klasik soru hâline geldi.

MÜZEYYEN şEVKİN (Adana) – Klasik ama... Olsun, ben klasik olarak her kuruma sorayım. Her kuruma...

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Söyledi az önce, demir yolu tünellerinde...

MÜZEYYEN şEVKİN (Adana) – Ya, siz niye cevap veriyorsunuz arkadaşlar, kurumlar versin lütfen ya.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Gösterdi ama gösterdi. “Gösterdi mi?” dediniz ya.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ya, latife ediyoruz, yanlış anlama yani.

MÜZEYYEN şEVKİN (Adana) – Biliyorum elbette ama her kuruma da bunu sormak durumundayım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Sayın Genel Müdür Yardımcım, söz sizde. Gene, az önce Karayollarına dediğimiz gibi, size de bazı şeyleri yazılı...

MÜZEYYEN şEVKİN (Adana) – Bir şey daha, çok özür dilerim, bir şey daha...

Yani demir yollarının dışında binalarınızda da hasarlar yaşandı mı; onu sormak istedim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Var, evet, onları belirtti.

şu anda vereceğiniz cevapları verin ama önümüzdeki hafta salı günü akşamına kadar yazılı vermek istediğimiz cevapları yazılı verebilirsiniz.

Buyurun efendim.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Sayın Başkanım, iki hususu öncelikle arz ederek... Diğerlerini müsaade ederseniz yazılı olarak verelim.

(Uğultular)

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Arkadaşlar, bir dakika dinleyelim.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Bu Malatya’dan İskenderun’a doğru uzanan doğu, güney hattımız, 1927-1930’lu yıllarda, 27’lerde başlamış, 30’ların başlarında tamamlanmış bir hattımız yani ilk dönem demir yolu hatlarımızdan yani o günkü koşulları değerlendirerek dikkate almamız gerekiyor. Yine, bu kesimde Malatya-Narlı arasında 152 kilometre uzunluğunda, 200 kilometresaat hıza uygun yeni çift hat ve demir yolu yapılması için proje çalışmalarımızın sürdürüldüğünü sunumumuzun içerisinde de arz etmiştim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Kaç yıl sürer onun yapımı, öngörünüz nedir?

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Efendim, yapıların süresi, inşaatlarımızın süresi genellikle kanat yapılarıyla... Proje büyüklüğü ortaya çıkmadan...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ben olsam şöyle cevap verirdim: Yüce Meclis ne kadar para verirse o kadar hızlı yaparız.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – İkinci tarafı da Sayın Başkanım ifadesi de doğrudur.

Proje çalışmasının tamamlanmasını takiben hattın geometrisine, yapılarına bağlı olarak bu süreç daha doğru olarak verilebilecektir. Buna ilişkin de yazılı cevaplarımızda bir takvim vermeye çalışalım inşallah.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Şimdi, efendim, özellikle Demiryolları ülke için çok önemli. Sizden ben depremle ilgili değil de... Yani ben esasen demir yollarını çok seven bir kişiyim. Hızlı tren ve diğer demir yollarının daha da gelişmesi için daha büyük düşünün diye sizlerden rica ediyorum.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Muhalefet olarak biz de yüzde bin beş yüz destekliyoruz Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani raylı sisteme hızla geçmemiz lazım. Hatta, şahsen şunu da tavsiye ederim: Bazı otobanlar yapılırken -dünyada var- eğer eğim kurtarıyorsa ortasından demir yolları hatları da yapılıyor ki altyapı maliyetleri düşüyor. Bunu da düşünürseniz isabet olur. Amerika’da falan pek çok yerde bu var yani sağ ve solu otoban, ortadan demir yolu geçiyor. Bunları dikkate alırsanız çok seviniriz. Bir an önce sizin 2030, 2050 demir yolu hatlarıyla ilgili bir planlamanız var mı? Onu da yazarsanız memnun olurum yani kısa, orta ve uzun vadeli hedefleriniz nedir, bunu özellikle vurgulamak istiyorum.

Bir de geçen hafta Irak Başbakanı Türkiye’ye teşrif etti. Onlarla ilgili de bir proje yürütülüyor. Özellikle “İpek Demir Yolu” diyoruz, biliyorsunuz, Pekin-İstanbul-Londra hattında bir Türkiye-Basra arasına bir bağlantı yapmak isteniyor. Bu konuda da bir hazırlık yaparsanız... Irak hızla bunu yapacak, ayrıca bir otoban yapıyor. Basra bölgesinde Singapur’a benzer çok büyük bir serbest ticaret bölgesi oluşturma niyetindeler. Bu görüldü, inşallah... Özellikle bu konuda da önden bir hazırlık yaparsanız demir yolu açısından sevinirim.

Teşekkür ediyoruz size de. Bir an önce sizi de gönderelim, belki bölgeye geçeceksiniz.

Demiryollarında vefat eden var mı?

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Sayın Başkanım, 12 personelimiz vefat etti, 66 da personel yakını.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Allah rahmet eylesin, yaralılara da acil şifalar diliyoruz.

Evet, şimdi de Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürümüz Hüseyin Keskin Beyefendi; Alper Kara Daire Başkanı, Kürşat Özer İşletme Dairesi Başkanı.

Evet, sunumu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürümüz Hüseyin Keskin Bey yapacak. Hüseyin Bey, buyurun efendim.

4.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürü Hüseyin Keskin’in, afet kapsamında yürütülen genel çalışmalar, havalimanları hasar durumları, deprem kapsamında yapılan, devam eden ve planlanan çalışmalar hakkında sunumu

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sayın Bakanım, sayın vekillerim, Komisyonun kıymetli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de depremde kaybettiğimiz vatandaşlarımıza, canlarımıza Cenab-ı Allah'tan rahmet diliyorum. İnşallah Rabb'im bir daha memleketimize ve insanlık âlemine böyle acılar yaşatmaz. Biz 19 arkadaşımızı kaybettik, onların da ruhları şad olsun diyerek müsaadenizle sunumuma başlamak istiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Allah rahmet etsin.

Buyurun.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sayın Başkanım, afet kapsamında yürütülen genel çalışmalar, havalimanları hasar durumları, deprem kapsamında yapılan, yapılacak çalışmalar, devam eden ve planlanan çalışmalar şeklinde sunumumu arz etmek istiyorum.

Kahramanmaraş Pazarcık ve Elbistan'da 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen depremlerden etkilenen havalimanlarında kritik altyapının korunarak sürekliliğin sağlanması, arama kurtarma faaliyetlerine iştirak edilmesi ve depremzedelere yardımcı olunması amacıyla Genel Müdürlüğümüz tarafından bölgeye ivedilikle araç, ekipman ve personel görevlendirilmiştir. İhtiyaçlar belirlenerek yoğun birimlere yardımcı olacak destek ekipleri oluşturulmuş, ilgili personel 7/24 esasına göre çalışmaya başlamıştır. Çoklu koordinasyon yapılarak insani yardım ve tahliye amaçlı uçuşların emniyetli ve en az bekleme süresiyle gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Tüm havalimanlarımızda hava seyrüsefer hizmetleri sorunsuz bir şekilde an itibarıyla yürütülmektedir. Felaketin ilk gününden itibaren AFAD ekiplerince yürütülen arama kurtarma faaliyetlerine katılmak üzere 528 kişilik “ARFF” dediğimiz havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele ekibi görevlendirilmiş olup söz konusu ekip çok şükür 210 depremzedenin sağ olarak göçük altından çıkarılmasını sağlamıştır. Bu kapsamda toplam 4.741 personelle hizmet verdik.

Deprem bölgelerine gelen yardım malzemeleri, yer hizmetleri kuruluşlarıyla koordineli bir şekilde AFAD tırlarına yüklenmiş ve afet bölgelerine sevk edilmiştir.

Kuruluşumuza ait tüm misafirhaneler depremzedelere ücretsiz olarak tahsis edilmiş olup toplamda 658 depremzede misafirhanelerimizde ağırlanmaktadır.

Adana, Adıyaman, Hatay, Kahramanmaraş ve Malatya havalimanlarında depremzede personelimizin barınma ihtiyacının karşılanması için 454 konteynerin temin ve kurulum çalışmaları devam etmektedir.

Adana, Şanlıurfa, Diyarbakır, Kahramanmaraş, Gaziantep, Malatya ve Adıyaman havalimanlarında insani ve yardım amaçlı uçuşlar öncelikli olmak üzere tüm uçuşlara, Hatay Havalimanı'nda ise insani yardım, ambulans ve askerî uçuşlara yönelik hizmet verilmektedir. 6 Şubat-11 Mart itibarıyla 13.254 iç hat, 1.765 dış hat olmak üzere askerî ve sivil hava araçlarıyla toplam 15.019 uçuş trafiği gerçekleştirilmiştir. Tahliye amaçlı sivil hava araçlarıyla 6 Şubat-11 Mart tarihleri arasında 566.282 gelen ve 760.947 giden olmak üzere bölgeden toplam 1.327.229 yolcuya hizmet verilmiş olup, 16.411 ton insani yardım malzemesi deprem bölgesindeki havalimanlarına ulaştırılmıştır.

Havalimanları hasar durumlarına gelecek olursak Adana, Adıyaman, Diyarbakır, Gaziantep, Kahramanmaraş, Malatya ve Şanlıurfa havalimanlarında çevre şehircilik il müdürlükleri ve kuruluşumuz tarafından yapılan incelemelerde yapısal bir hasar tespit edilmemiştir. Kahramanmaraş ve Malatya Havalimanlarındaki az hasarlı binaların deprem performans analizi ivedilikle yapılmakta olup gerekmesi hâlinde güçlendirme çalışmaları başlayacaktır. Hatay Çevre Şehircilik İl Müdürlüğü ve kuruluşumuz tarafından yapılan incelemelerde havalimanımızdaki üst yapı tesisleri, pist, apron, taksi yolları, çevre güvenlik yolları ve duvarının hasar gördüğü tespit edilmiştir. Hasar gören üst yapı tesislerinin deprem

performans analizi ivedilikle yaptırılıyor ve gerekmesi hâlinde güçlendirme çalışmaları başlayacaktır. Hatay Havalimanı pistinde ve yakın civarında meydana gelen deformasyonların belirlenmesi ve yer altı yapıların görüntülenmesi için TÜBİTAK'ın sismik araştırma grubuyla iş birliği yapılarak testler ve çalışmalar gerçekleştirilmektedir. Meydana gelen hasardan dolayı pist eşiği yaklaşık 1.000 metre kaydırılmış ve pistin kalan 2.080 metresi ve taksit yolunun geçici onarım çalışmaları gerçekleştirilerek havalimanı 12 Şubat itibarıyla insani yardım, VIP, ambulans ve askeri uçak trafiğine açılmıştır. Her uçuş öncesi ve sonrası pistteki yapısal hasarların kontrolü ve onarımı yapılmaktadır.

Deprem kapsamında yapılan, yapılacak harcamalar: Deprem nedeniyle aşağıda detayları verilen işler kapsamında kuruluşumuzca yaklaşık 3,34 milyar TL harcama yapılması öngörülmektedir. Hatay Havalimanı PAT sahaları yapımı ve diğer altyapı çalışmaları; Hatay, Kahramanmaraş, Malatya, Adıyaman Havalimanları üstyapı tesisleri onarımı ile konteyner kentlerin kurulumları, havalimanlarının muhtelif seyrüsefer ve haberleşme cihazı temini, havalimanlarının elektrik malzemeleri temini, arama kurtarma operasyonlarında ARFF ünitelerince kullanılan ve atıl duruma gelen malzeme, teçhizat, ekipmanların yenilenmesi; havalimanlarına mekanik sistemler, teçhizat, malzeme, ekipmanların temini; havalimanlarına bilgisayar sistemleri ve çevre donanımlarının temini, personel görevlendirilmesi ve havalimanlarında yakıt sarfiyatı.

Depreme yönelik devam eden, planlanan çalışmalar: Depremsellik açısından incelenen havalimanlarımız 28 tane. Bu 28 havalimanında 2007 yılı Deprem Yönetmeliği'nden önce projelendirilen binaların deprem performans analizleri 2019 yılından itibaren yapılmaktadır. 28 havalimanımızda, güçlendirilmesine ihtiyaç duyulan hâlihazırda toplam 53 binanın güçlendirme proje ve yapım çalışmaları devam etmekte olup deprem performans analiz çalışmaları devam eden binaların analiz sonuçlarına göre güçlendirme çalışmaları devam edecektir. Çalışmaların tamamlanmasını müteakip tüm havalimanlarının depreme dayanıklı yapı stokuna sahip olması planlanmaktadır.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Hakikaten, Devlet Hava Meydanları İşletmesi de depremde hem özellikle malzemenin intikali hem yolcuların taşınmasında çok önemli bir vazife yaptı. Aksayan sadece Hatay'daki havaalanı oldu ama diğer havaalanları sürekli olarak çalıştı.

Teşekkür ediyoruz.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Var olunuz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, bu eksiklerin de bir an önce giderilmesinde fayda var. Tabii, Hatay Havaalanı konusunda -ben Bakandım- Hatay DSİ'den görüş istendi. Esasen biz de burada havaalanı yapılmasının uygun olmadığını belirtmiştik yani onu da açıkça ifade edeyim. Ama Antakya'dan çok büyük baskı geldi orada yani "Biz İskenderun tarafına havaalanı istemiyoruz, bu tarafa istiyoruz mutlaka." diye. Dolayısıyla, sosyal baskı neticesinde oraya havaalanı yapıldı. Buna özellikle dikkat etmek lazım çünkü. Hatta havaalanı yapılırken de "Ya, burası taşkına maruz kalabilir." diye DSİ tarafından bazı kanallar da açıldı. Özellikle yağışın havaalanına intikal etmemesi için bunların, etraftaki gerekli ıslahların tekrar bir kontrol edilmesi gerektiği kanaatindeyim.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Evet efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani bence Hatay Havaalanı'nın baştan sona yeniden incelenmesi şart diye düşünüyorum

Sorular varsa....

Evet, Adana Milletvekilimiz Sayın Müzeyyen Hanım’a söz veriyorum.

Buyurun efendim.

III.- MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONLARI (Devam)

A) GÖRÜŞMELER (Devam)

2.- *Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Hakkı Murtazaoğlu ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü Hüseyin Keskin tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme*

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ben de sunum için teşekkür ediyorum.

Tabii, şimdi, Hatay ve Adıyaman Havalimanları yaşanan iki depremde tamamen devre dışı kaldılar ve Adana Şakirpaşa Havalimanı bir lojistik üs haline geldi. Bütün yardımlar, yardım kuruluşları, yurt dışından gelen ekipler...

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, izninizle düzeltebilir miyim?

Adıyaman Havalimanı hiç kapalı kalmadı efendim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – “Adıyaman da kapandı.” diye bize bilgi geldi.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yok, Adıyaman değil.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Peki.

Ama o zaman, yollar kapandığı için ulaşım sağlanamamış olabilir mi? Adıyaman Havalimanı’ndan da ulaşım sağlanamadığına ilişkin yoğun bilgi geldi bize. Çünkü herhâlde yolların kapalı olması nedeniyle Hatay ve deprem bölgelerine ulaşım sağlanamadığı için orada “Devre dışı kaldı.” diye bilgi geldi. Hani belki hasar görmedi de bu nedenle olabilir.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, izninizle ben Karayolları Genel Müdürlüğümüzle birlikte...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Genel Müdürlüğümüz isterseniz...

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Yok, yok. Hani insani bir durum olduğu için...

Müsaade eder misiniz?

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Tabii, buyurun.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – İlk iki üç saat sonra biz Adıyaman’daydık. İlk kırk saat ben Adıyaman’daydım, sonra hep bölgedeki havalimanlarımızı dolaştık. İlk dört beş saat sonra da şehre gittik ve yollar açıldı. Acaba belki bir...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Bize gelen bilgi, Adıyaman Havalimanı’ndan da ulaşımın sağlanmadığı.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Doğrudur efendim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Neyse şunu söylemeye çalışıyorum: Değerli Bakanımızın da ifade ettiği gibi, gerçekten Amik Gölü’nün kurutulmasıyla kazanılan Amik Ovası hem birinci sınıf tarım toprağıdır, alüvyon arazidir. Yer altı su seviyesinin -ben şeyi kastetmiyorum, sondajlardan aldığımız su değil, taban suyunu kastediyorum- yüksek olduğu, kuşların uçuş yolu üzerinde olan bir

alandı ve ben de o dönemde bir kamu kurumunda çalışıyordum. Bizler de buranın kesinlikle sakıncalı olduğunu... Birinci derece deprem bölgesi olması zaten en önemli handikaplarından biriydi ve maalesef bu depremden önce, sekiz, on yıl önce aşırı yağışlar nedeniyle tamamen su altında kalan bu havalimanı İller Bankası tarafından 1,5 metre doldurularak zemin kazanılmaya çalışıldı. Hatay Havalimanı'nda şu anda da hâlâ düzenli uçuşlar yapılamıyor.

Bakın, bugün, Suzan Hanım, Hatay Milletvekilimiz Komisyonumuzun üyesi, uçuş iptal edildiği için... En ufak bir yağışta uçuşların iptal edildiği bir süreç yaşandı Hatay'da. Bu kadar önemli bir havalimanının -tabii ki Adana Havalimanı'ndan ulaşım mümkün- siyasi baskılarla yapılmaması gerekiyordu. Çünkü gerçekten teknolojinin önemi Şakirpaşa Havalimanı'nda bir kez daha kendini gösterdi. Altmış beş yıllık bir havalimanı ve bildiğim kadarıyla bu havalimanı yapılırken tam altı yıl boyunca meteorolojik koşullardan tutun zemin incelemelerine kadar bir dizi teknik incelemeler yapıp tüm bu olasılık, herhangi bir teknik olasılıksızlık varsa bunu elimine edilip daha sonra bu havalimanı inşa edilmiştir ve altmış beş yıldır ne hava koşullarından ne de herhangi bir... 1998'de de Adana bir deprem yaşadı çünkü, Ceyhan depremini yaşadık 6,3 büyüklüğünde. Hem o depremde hem de yaşadığımız 2 büyük depremde herhangi bir hasar almamıştır; bu tesadüfi değildir, bu kader planı değildir, bu teknolojinin, aklın ve bilimin kullanılması sonucu olmuştur. Dolayısıyla Adana Şakirpaşa Havalimanı'nın önemine buradan bir kez daha vurgu yapmak istiyorum. Umuyorum ki bundan sonra yapılacak tüm altyapılarda jeolojik ve jeoteknik etütler ve fay hatları göz önünde bulundurularak, mikrobölgeleme çalışmaları da yapılarak bu çalışmalar yapılır diye soru sormadan sadece yorum yaparak bitireyim.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Teşekkür ederiz, var olunuz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU - Sayın Genel Müdürüm, buyurun, kısa ve öz olarak... Yazılı cevapları önümüzdeki hafta...

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sadece Hatay Havalimanı'nın kısa bir tarihçesini iki paragraf olarak arz etmek istiyorum efendim: 1995 yılında Hatay Valiliği kararıyla Hatay Havalimanı etüt çalışmaları başlatılmış, Valilik tarafından 9 Temmuz 1997 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı, o zamanki DLH İnşaat Genel Müdürlüğünden havalimanı proje ve etüt yapımı istenmiş ve yer olarak da kurutulan Amik Gölü havzası seçilmiş. Hatay Havalimanı inşaatı da Hatay Valiliği tarafından 14 Mart 2001 tarihinde ihale edilmiş ve ödenek yetersizliğiyle tasfiye edilmiş efendim. Detaylı bilgiyi yine yazılı olarak size arz ederiz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU - Genel Müdürümüzün dediği bu işlemler daha önce başladı.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – 1995'te efendim ilk.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) - Sorun kimin yaptığından ziyade...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Değil, işte, aynı şey, kimin yaptığından ziyade... Mevcut Genel Müdürümüzün kabahati yok, onu demek istiyorum.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ben siyasi saiklerden farklı...

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Ben aldım efendim, var olunuz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Kimse kabul etmez.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU - Kabul etmez efendim, evet.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, bu manada biz de bilimi hakikaten öncelikleyerek...

TÜBİTAK'ın sismik araştırma grubu var 16 kişilik hocalardan oluşmuş. Yaklaşık on gün biz Hatay'da ağırladık onları, bizzat ben de oradaydım, arkadaşlarım da oradaydı. Bilinebilen bütün alt sularla ilgili, toprak hareketleriyle ilgili, yine o hasar görmüş “slurry trench” diyafram duvarla ilgili bütün çalışmalarımızı yaptık. Yine karot ve sondaj çalışmaları yapıldı; bunların raporlanmalarını bekliyoruz. Onun ışığında bize edecekleri... Eğer güçlendirme gerekiyorsa yine bilimin ışığındaki o yöntemleri rehber olarak yapacağız. Eğer radikal bir şekilde “Bu artık çalışmaz.” derlerse yine onları ilgili büyüklerimizle paylaşacağız efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU - Değerli Genel Müdürüm, teşekkür ediyoruz, sağ olun; yaptığınız hizmetlerden dolayı özellikle teşekkürlerimizi de ifade etmek istiyoruz

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Ben teşekkür ediyorum efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU - Ama bundan sonraki havaalanlarının seçiminde yani optimizasyon yapmak lazım. Yani birbirine yakın havaalanları işlemiyor.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – O yüzden bölgesel havalimanlarını tercih ediyoruz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Özellikle bölgesel havalimanlarını dikkate almak gerekiyor yani kaynak israfı oluyor, yeteri kadar sefer yapılamıyor bölgesel olmadığı için. Şimdi, tabii, şehir adı vermeyeyim, birbirine çok yakın, 70 kilometre mesafede havaalanları var.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Karadeniz, Karadeniz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkanım, sizi şöyle muhalefet tarafına alalım da söylemleriniz daha güçlenir.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Efendim, ben ilim adamıyım, gerçek neyse onu söylüyorum.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Doğrusu o ama.

NECİP NASIR (İzmir) – Ama her yerde de kâr yapılmaz ki, hizmet de götüreceksiniz, oradaki vatandaş da hizmet...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yok, şimdi, şöyle...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ama mühendislik...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ben, bir mühendis olarak, o kırk elli dakika mesafede olan, ulaşımı olan yerlere merkezî, bölgesel havaalanı yapmak şart diye düşünüyorum yani. Yeni planlamalarda dikkate alınsın diye, ben optimizasyuncuyum, o bakımdan ifade ediyorum çünkü yolcu trafiği açısından önemli, sefer sayısı açısından önemli. Yani haftada bir defa veya iki defa bir yere sefer yapınca onun bir kıymetiharbiyesi olmuyor; sürekli sefer yapılması hâlinde daha da kullanışlı oluyor.

Ama teşekkür ediyoruz, hakikaten yaptığınız hizmetler çok büyük. Türkiye’de hava yolunu da halkın yolu -bu sefer bu taraftayım ben- hâline getirdiniz.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Bir şey söyleyeyim buna bağlı olarak.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, buyurun.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Şimdi, tabii, Şakirpaşa Havalimanı’na değinmişken Çukurova Bölgesel Havalimanı’na da değinmeden geçemeyeceğim. Hani 95’e atf yapıyorsunuz ama daha dün yaptığınız yani on yıldır sürüncemede olan Çukurova Bölgesel Havalimanı, Adana’ya 20 kilometre,

Mersin'e 50 kilometre ve birinci sınıf tarım toprağı, yer altı su seviyesi yine yüksek, yine zemin sıvılaşma riski yüksek. Gerçekten, rantabilite açısından baktığınızda, Adana Şakirpaşa Havalimanı'nın etrafında istimlak edilmiş alanlar olduğunu biliyoruz, tarım dışı olduğunu...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Aramızda Mersin milletvekili yok değil mi?

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Hayır, hayır; mesele Mersin, Adana... İnanın ki kentsel şovenizm açısından da bakmıyorum olaya ama bir mühendis olarak baktığınızda, Mersin'e 50 kilometre, Adana'ya 20 kilometre. Kaldı ki Adana Şakirpaşa Havalimanı, hem stratejik hem NATO'nun da kullanabildiğı bir havalimanı biliyorsunuz. Yani gerçekten bunu da kamuoyunun dikkatine sunayım buradan. Hani bölgesel havalimanı diyoruz, 20 kilometre mesafede yeni bir havalimanı kuruluyor; yine birinci sınıf tarım toprağı, yine yer altı su seviyesi yüksek, yine nebatî toprak üzerinde, zemin sıvılaşması üzerinde yani.

Teşekkürler.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, bu bilginizden dolayı teşekkür ederiz.

Genel Müdürüm, teşekkür ediyoruz.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Ben teşekkür ediyorum, var olun efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Size de teşekkür ediyoruz.

Ara vermeyeceğiz, hemen bir sunum daha alalım.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürümüz Murat Baştör, Genel Müdür Yardımcısı Doktor Murat Korçak, Daire Başkanı Kerim Cicioğlu, Daire Başkanı Sinan Oğuz...

Evet, sizlerden sunum yapacak olan Murat Bey değil mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR – Evet Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Murat Bey, hemen size söz veriyorum.

II.- SUNUMLAR (Devam)

5.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştör'un, Kahramanmaraş depremleri sonrasında bölgenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamındaki görevleri ve yaptıkları hizmetler hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR – Sayın Bakanım, Meclis Araştırma Komisyonunun değerli üyeleri; sözlerime Kahramanmaraş'ta meydana gelen depremlerde vefat edenlere Allah'tan rahmet, yaralanan ve maddi kayba uğrayan vatandaşlarımıza geçmiş olsun dileklerimi ileterek başlamak istiyorum.

Kahramanmaraş'ta meydana gelen ve 11 ilimizi etkileyen 7,6 ve 7,7 büyüklüğündeki depremlerden sonra afet bölgesinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında bize verilen görevleri yerine getiriyoruz.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak TAMP kapsamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ana sorumlusu Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığımız koordinasyonunda, afet ve acil durumlarda personel, afetzede ve kaynakların nakliyesinin gerçekleştirilmesini sağlayabilmek için nakliye hizmet grubunda görev alıyoruz. Bu görev kapsamında afet bölgesinde görev alacak öncelikli personelin araç, gereç ve malzemelerinin afet bölgesine naklinin, görevli personelin konuşlanma alanı

ile operasyon alanı arasındaki seyahatinin, afetzedelerin acil barına yerlerine tahliyesinin, yardım malzemelerinin toplandığı depolardan yardım dağıtım merkezlerine götürülmesinin, iş makinelerinin operasyon alanına sevkiyatının, afet bölgesine gidecek araçlara geçiş üstünlüğünü sağlamak için logo ve benzeri işaretlemelerin hazırlanmasının, araç takip sistemi kurulmasının, tahliye edilenlerin nakliye işlemlerinin gerçekleştirilmesi için çalışmaları yürütüyoruz.

Nakliye hizmet grubunda Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak, depremlerin yaşandığı 6 Şubat 2023 tarihinden itibaren taşımacılık sektörüyle en iyi şekilde koordine olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 13 bölge müdürlüğüyle birlikte AFAD koordinasyonunda depremden etkilenen 11 ilimize yardım malzemesi, görevli personel, arama ve kurtarma ekipleri, malzeme ve ekipman, yardım ve gıda malzemesi, konteyner ve çadır ile vatandaşların bölgeden tahliyesi için gereken taşıtları temin ederek afet bölgesine sevkini sağladık.

Yaptığımız bu çalışmalarda 26 Mart 2023 tarihi itibarıyla deprem bölgesine 5.285 adet otobüs ve minibüs, 6.526 adet tır ve kamyon çekici, yarı römork, 442 adet iş makinesinin nakledilmesini sağladık. Bu sayede bölgenin yük ve yolcu talebini en iyi şekilde karşılamaya çalıştık ve sevk ettiğimiz araçlarla özellikle kara yolundan 89.707 vatandaşımızın bölgeden tahliyesini gerçekleştirdik.

Bölgeye sevk edilen taşıtlarla yerli, yabancı arama kurtarma ve sağlık ekiplerinin, emniyet güçlerinin ihtiyaç duyulan konteynerlerinin, jeneratör ekipmanlarının bölgeye ulaştırılmasını sağladık az önce de ifade ettiğim gibi. Burada deprem bölgesinde yaptığımız çalışmalarla alakalı birkaç görsele de sunumumuzda yer verdik.

Ankara'daki AFAD Başkanlığı Operasyon Merkezinde 34 kişiyle 7/24 mesai yaptık. Genel Müdürlüğümüz bünyesinde kriz masası oluşturarak kendi görev alanımızla ilgili süreci yönettik. Deprem bölgesinde bulunan Adana, Gaziantep ve Sivas Bölge Müdürlüklerimize destek olmak için diğer bölge müdürlükleri ve Genel Müdürlüğümüzden toplam 205 personeli afet bölgesinde görevlendirdik. Ayrıca, bölge müdürlüklerimizin personeli, 81 ilimizin valiliklerince kurulan AFAD kriz merkezlerinde aralıksız olarak görev yapmaya devam etmektedir.

Biraz önce saydığım faaliyetlere ek olarak, bu süreci en iyi şekilde koordine etmek amacıyla Bakanlığımız bünyesinde bulunan UNET Otomasyon Sistemi altında afet takip sistemimizi devreye aldık. Bu sayede taşıt envanteri oluşturarak, uygun taşıtların sevkıyat taleplerini eşleştirerek bölgeye naklini sağladık.

Yine, deprem sonrasında, özellikle bölgede faaliyet gösteren taşımacılarımızın mağdur olmaması için 26 başlık altında geçici mevzuat düzenlemeleri yaptık. Geçici mevzuat düzenlemeleri kapsamında kara yolu taşımacılığının yetki belgesi ve taşıt kartı sürelerini uzattık. Cezaları askıya aldık. Taşıtı depremden zarar görenler için asgari kapasite şartını durdurduk. Araç muayene ve sigorta şartından dolayı taşıt düşümlerini engelledik. Zorunlu bildirimlere ilişkin yaptırımları durdurduk. Yine, mesleki yeterlilik şartlarını iyileştirdik. Faaliyet durdurmaya ilişkin yaptırımları geçici olarak sonlandırdık. İş yerleri depremden hasar gören taşımacılar için oda kayıt belgesi şartını erteledik. Bölgede uluslararası taşımacılık yapan firmaların UBAK belgelerinin bedelsiz olarak yenilenmesini sağladık. Zorunlu icmal girişlerini erteledik ve ceza yaptırımlarını durdurduk. UBAK belgesinin sefer kullanım şartını indirdik. Ek olarak, bölgedeki araç sahiplerinin araç muayene geçerlilik sürelerini uzattık. Özellikle ticari araçlarda zorunlu olan takograf kartı zayı olan taşımacılarımızın kartlarının bedelsiz olarak yenilenmesini sağladık. Tehlikeli yük taşımacılığına yönelik olarak tehlikeli madde faaliyet belgesi geçerlilik tarihlerini, zorunlu bildirimleri ile faaliyet raporlarının süresini uzattık.

Değerli Başkanım, değerli Komisyon üyelerimiz; son olarak, tehlikeli mal taşımacılığı süreci eğitimi veren işletmelerin belge sürelerini uzattık.

Deprem bölgesinde eğitim sertifikası süresinde sınav hakkını kullanamayacak olan vatandaşlarımıza sınavlara geçici olarak girme hakkı tanıdık ve yenileme eğitimlerini erteledik.

Kahramanmaraş'ta meydana gelen depremler sonrasında Genel Müdürlüğümüzce gerçekleştirdiğimiz çalışmaları kısaca Komisyonumuza aktardım.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz, sağ olun.

Hakikaten çok sayıda malzeme, iş makinesi ve insanların bir yerden diğer yere kara yoluyla nakli için hizmetleriniz oldu, teşekkür ederiz.

Ben bir soru soracağım. AFAD'ın birtakım malzemeleri vardı değişik bölgelerden taşınan, bir de vatandaşların kendi başlarına tır kiralayıp götürdükleri birtakım malzemeler vardı deprem bölgesine, yardım malzemeleri. Bunlarla ilgili kısa bir bilgi biraz sonra verebilirsiniz... Onu söylemek istiyorum.

Bir de ikinci bir husus da yani ileride, Allah korusun, başka bölgelerde büyük bir deprem, bölgesel bir deprem olması hâlinde bu depremden ne gibi dersler aldınız, ne gibi hazırlıklarınız var onu sormak isterim.

İstanbul Milletvekilimiz Gökhan Bey'e söz veriyorum.

Buyurun efendim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Genel Müdürlüğün aslında birbiriyle ilintili pek çok sunumunu izledik. Buradan her müdürlük kendisine uygun olan çıkarımları da alabilir, ben ortak bir soru soracağım. Bu sorduğum önermeleri Komisyonumuza bir görüş olarak da ifade edeceğimi belirtmek istiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkürler.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Depremden önce ve sonrasında lojistik boyut da çok önemli bir konu başlığı olarak ortaya çıktı. Gördük ki bu konularla ilgili risk azaltıcı önlemler ne kadar çok yapılabilirse krizi yönetmek de o kadar kolay oluyor.

Sormak istediğim sorular şunlar: Bir, ulaşım koridorlarıyla yani Ulaştırma Bakanlığının ulaşım koridorlarıyla ilgili yapacağı çalışmalar, yaptığı çalışmalarla ilgili. Ulaşım koridorları hususuna ilişkin olarak bir eylem planınız var mıdır? Deprem sonrası lojistik önemi olan kara yolu üzerinde bulunan sanat yapılarının güçlendirilmesiyle ilgili bir eylem planınız var mıdır? Olası depremlerde riskli yapılar sebebiyle zarar görmesi, kapanması beklenen yolların güncellenmesi ve yol kenarı geri çekilmeyle ilgili imar, kamulaştırma uygulamalarının yeniden değerlendirilmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? Bölgesel ölçekte tahliye ve gelecek yardımların erişimlerinin sağlanacağı yerlerin belirlenmesi ve bu bölgelerin ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? Geoteknik izleme yöntemleriyle deprem sonrası hasar tespitini anında iletecek sismik sensörlerin ana ulaşım akslarındaki sanat yapılarına yerleştirilmesiyle ilgili bir çalışmanız var mıdır? Deprem sonrasında hatların hızlıca kontrol edilmesi, kontrollü bir şekilde tüm şehrin lojistiği için varsa yer altı raylı sistemlerin kullanılması konusunda bir eylem planınız var mıdır? Denize kıyısı olan ve raylı sisteme sahip şehirlerde deniz taşımacılığı ve raylı sistemlerin ana istasyonları arasındaki entegrasyon değerlendirilerek, raylı sistemlerin deniz ulaşımıyla birlikte değerlendirilerek deniz ulaşımıyla birlikte deprem sonrası acil müdahaleye ilişkin tedarik, dağıtım ve ilk yardım amaçlarıyla ilgili kullanılması konusunda bir eylem planınız var mıdır? Yine, Ulaştırma Bakanlığının bünyesinde olan kıyı yapıları ve deniz ulaşımıyla ilgili olarak da denize kıyısı olan şehirlerde kıyı yapıları ve deniz ulaşımı hususuna ilişkin eylem planlarınız var mıdır?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tsunami için mi?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Kullanılan tüm iskele ve liman yapılarının fay yönleri ve olası şiddetleri dikkate alınarak dayanımlarının tespiti ve güçlendirme çalışmalarının başlaması gerekmektedir; ben hep Marmara için, İzmir için bu uyarıyı yapıyorum. Yeni yapılacak olan iskelelerin deprem etkileri dikkate alınarak yüzer ya da kazıklı olmasına karar verilmesi, mevcutların bu kapsamda gözden geçirilmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? Deprem sonrasında deniz ulaşım araçlarını kullanacak mürettebatın personel röle kartlarının hazırlanması ve güncel tutulması konusunda bir çalışmanız var mıdır? Hazırlanacak röle kartlarında ailesi deprem bölgesi dışında yaşayan personelin önceliklendirilmesi, bunun yanı sıra komşu illerde çalışacak personelin bilgisinin de hazır edilmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? İlgili belediyelerle gemi envanterine hastane gemisi eklenmesi konusunda bir ortak çalışmanız var mıdır? İlgili belediyelerle gemi envanterine yakıt ve su gemilerinin eklenmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? Afet durumunda su yollarının etkin kullanımının planlanabilmesi için su yolu haritası çıkarılmış mıdır? Olası Marmara depreminde ihtiyacı karşılayacak gemilerin ve bu gemilerin bağlanması için hangi iskele ya da limanların kullanılacağına listelenmesi ve belirlenmesi konusunda bir çalışmanız var mıdır? Mümkün olan her noktada, iskelelerde gemi bağlama planlarının fay hatlarına paralel olacak şekilde yapılmasına özen gösterilmesi konusunda bir eylem planınız var mıdır? Son olarak da iskele bağlama ekipmanlarının –babaların- deprem sırasında gemiye gelecek yükü de taşıyacak şekilde boyutlandırılması, mevcutlarının dayanımının bu yönde olup olmadığının tespiti konusunda bir çalışmanız var mıdır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, ben teşekkür ediyorum, gerçekten faydalı birtakım sorular ve tavsiyeler.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Olana değil, olacağına tedbir alalım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, olacağına...

Şimdi, bu konuda tabii muhatap siz değilsiniz, genel bir şey bu. Biz bunu Strateji Geliştirme Başkanlığına gönderelim, o bütün birimlerden toplayıp bizlere cevap olarak versin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Biraz sonra bizim sunumumuzda bazı cevaplar var Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Biraz sonra alabiliriz.

Teşekkür ediyoruz.

Sayın Genel Müdür, siz kısa olarak cevap verin, geri kalanını zaten...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR – Sayın Bakanım, sizin önce ilettiğiniz sorulara kısaca cevap vermek istiyorum.

Öncelikle, depremin meydana geldiği 6 Şubat tarihinde Türk milletimiz cansiperane bir şekilde, bireysel olarak, işte, mahalle bazlı, ilçeler, belediyeler imkânları neye elveriyorsa hızlı bir şekilde aksiyon olarak deprem bölgesine ihtiyaç malzemeleri göndermeye çalıştı ve çok ciddi bir şekilde malzeme gönderdi. Tabii, bu nakillerin bir kısmını bizim üzerimizden gerçekleştirdiler, bir kısmını kendi imkânlarıyla, buldukları araçlarla, tırlarla, kamyonlarla, çekicilerle bölgelere naklettiler ama büyük bir kısmının AFAD ve bizimle de koordineli bir şekilde bölgeye sevkiyatını gerçekleştirdik.

“Afet sonrası neler yapılmalı, planlamalar nasıl olmalı?” Tabii, bizler de 13 bölge müdürlüğümüz ve Genel Müdürlüğümüz bünyesinde ilk günden itibaren çok yoğun bir mesai harcadık. Karşılaştığımız işlerin nasıl daha iyi olmasına yönelik değerlendirmelerimizi yaptık, planlamalarımızı yaptık ve bununla ilgili değerlendirmelerimizi de yine yapacağız ama bana göre biz bölgeye sevk ettiğimiz araçlarla ilgili, en azından özellikle yük taşıyan araçların GPS’le takibi konusunda sıkıntılar yaşadık çünkü mevzuatta böyle bir zorunluluğumuz yok. Belki yük taşıyan araçlarda... Tabii, bu sefer de Kişisel Verilerin Korunması Kanunu da devreye giriyor ama bununla ilgili bir çalışma yapılmasında fayda olabilir Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, sağ olun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR – Özellikle afet anında araçların takibi konusunda ciddi ihtiyaçlarla karşılaştık. Yani, sevk ettiğimiz aracın nerede, hangi bölgeye nasıl varacağı şeklinde biz yine sahadaki personellerimizle irtibat sağladık ama teknolojiyi de bu anlamda kullanmakta fayda olabileceğini gördük.

Arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Yani, özellikle araç takip sisteminin bir noktada mecburi hâle getirilmesinin pek çok faydası var. Çok büyük bir para değil yani. Mesela, ben Bakanken bütün kurumlara mecburi hâle getirmiştım. Orman Bakanlığı bütün araçları anlık olarak görebiliyor. O bakımdan siz de böyle bir şey yaparsanız çok isabetli olur.

Teşekkür ederiz, sağ olun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR – Biz teşekkür ederiz Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, arkadaşlar, uygun görürseniz, Yalçın Eyigün hazır şu anda, onu da dinleyelim, ondan sonra bir ara verelim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Yalçın Bey’i tanıyoruz, teknik üniversiteli.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yalçın Bey, benim talebem herhâlde. Talebem oldunuz mu Yalçın Bey?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Devredegdik, size çok müracaatlarımız oldu Sayın Hocam.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Arkadaşlar, size teşekkür ediyoruz, sağ olun. Buradaki tavsiyeleri dikkat alırsanız memnun oluruz. Yani önümüzde olabilecek bir deprem için ne yapacaksınız? Ona hazırlık yapalım inşallah. Allah depremden, afetten korusun ama neticede deprem ülkesiyiz, hazırlık şart.

Yalçın Bey, siz de tabii en büyük yatırımları yapan bir Genel Müdürsünüz, Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü. Dolayısıyla sizi de dinleyelim, ondan sonra bir ara vereceğiz; daha sonra diğer arkadaşları dinleyeceğiz. Onlara zaten daha sonra gelin diye haber vermiştik.

Türk Hava Yolları burada mı şu anda?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Evet, buradayız.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Biz, aslında size biraz geç gelin diye haber verdik ama dinlemeniz de sizin açınızdan faydalı olur. Hoş geldiniz, sefalar getirdiniz.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, ben size söz veriyorum Yalçın Bey.

Buyurun efendim.

6.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Yalçın Eyigün'ün, 6 Şubat Kahramanmaraş depremleri sonrası deprem bölgelerinde yaptıkları çalışmalar hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, sayın vekillerimiz, değerli hazırın; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hocam, siz ders veriyorken ben öğrenciydim ama sizden ders almış olmadım, onu açıklayayım. Ama siz, Genel Müdürken, İSKİ Genel Müdürüyken İTÜ yurdunda bizim susuzluk sorunuza çözüm bulmuştunuz. Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Doğru.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Yeri gelmişken hep ediyorum sizi gördükçe.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, yeni Genel Müdür olmuşum, İTÜ'lü bir İSKİ Genel Müdürü. Arkadaşlar geldiler, yurttan geldi hepsi ve dediler ki: “Bizim bu su meselemizi hemen çöz, yıkanamıyoruz.” Hemen çözdük, Allah’a şükür.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Biz de yurda gidince “Biz sağladık.” diye havamızı attık, Hocamızın verdiği suyu. Teşekkür ederiz.

Biz, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olarak... Eskiden 2011 öncesinde ismi DLH Genel Müdürlüğü malum; Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. İsmi Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olunca on-on iki yıldır, deprem bölgesinde de sadece “altyapı” kelimesiyle ilgili yeleklerimize bakınca, hani pis su, temiz su, âdeta İller Bankasının alanına giren bir vazifemiz var gibi algılandık ama biz esasen hızlı trenler inşa ediyoruz, metrolar inşa ediyoruz, limanlar inşa ediyoruz, havalimanları inşa ediyoruz. İşte, örneğin; TCDD'nin Mersin-Adana- Gaziantep hızlı trenine başlanmıştı, biz üst yapısını devraldık, hızlı trenin üst yapısını yapıyoruz. Ankara-İzmir hızlı trenini yine devraldık. Örneğin, mevcut viyadüklerin depreme dayanıklılığını kontrol ederek devam ettirdik inşaatları. Ama metro yaparken örneğin, sonuna kadar altyapı işiyle pis suyla, temiz su getirmeye, bunların deplasmanıya uğraşıyoruz ya da yol deplasmanlarıyla kara yolu işini yapıyoruz ya da Avrasya gibi zaten kendisi pür kara yolu olup ama tünel olması, deniz altından geçmesi sebebiyle de özel yapıları da üstleniyoruz. Çamlıca Kulesi gibi haberleşme altyapıları...

Deprem olduğu zaman ilk gün hemen toplantımızı yaptık 6 Şubatta, genel müdür yardımcıları ve daire başkanları olarak AFAD'la koordinasyon kurduk ve derhâl deprem bölgesine gitmemiz gerektiğine yönelik çalışma hazırlığımızı yaptık, yola çıktık. 7 Şubatta Antakya merkezdeydik. İlk yapmamız gereken, biraz da inşaatçı olmamız, inşaat mühendisliği alanında olmamız sebebiyle arama kurtarma idi tabii ki. İlk gün tabii ki gıda gerekmiyor, ilk gün aklı eren, eli tutan herkesin kurtarma yapması gerekiyor. Bizim de mesleğimiz gereği yatkınlığımız, eğitimlerimiz anlamında bizzat genel müdür yardımcıları, daire başkanları, yanımızdaki arkadaşlarımız, inşaat işçilerimiz... Çünkü Türkiye'deki bütün inşaatları

doğal olarak durdurduk. En yakın olan arkadaşlar, işte, Mersin’de yakın işçilerimiz vardı, Adana’da vardı; onlar da sağ olsun çok güzel çalıştı, hiltilerimiz. Dolayısıyla, kurtarma faaliyetleri günlerinde kurtarma faaliyetlerine katıldık. 6 insanımız bizzat AYGM ekipleri tarafından kurtarıldı.

Tabii, biz neyle karşılaşacağımızı bilmiyorduk, deprem refleksiyle gitmiştik, orada AFAD’la da koordinasyon kurduk. Biz baktık ki bizim hani, teknik mühendislik bakışıyla yapabileceklerimizin AFAD genelinin ya da diğer alanlarda çalışan kurumların genel faaliyetlerinden daha da özelleştirilebileceğini gördük. Dolayısıyla, münasip bir alanda bir merkez kurduk. Bu merkezde işte, arama kurtarma faaliyetlerine dönük olan ekip, ekipmanla başladık, sonra bunu dönüştürdük. Nelere dönüştürdük? Örneğin, Sağlık Bakanlığıyla koordine Hatay’da ilk 40 çadırdan oluşan Sahra Hastanesini kurduk, Maksim Parkı’nda. Sonra, gönüllü doktorlar, resmî doktorlar hepsi beraberdiler. Tabii, hastaneyi kurmak demek esasen buna su sağlamak, hastaları gece üşütmemek yani enerji sağlamak, jeneratör, pis su bağlantıları, pis su giderleri gibi... Yani biz yeleğimizde yazan altyapı faaliyetlerini orada uygulamakla karşı karşıyaydık.

Diğer yandan, işte Rize’den, Diyarbakır’dan tutun, İstanbul, İzmir gibi geniş alana yayılmış hızlı tren, metro, liman kıyı yapıları gibi, havalimanı inşaatları gibi bütün şantiyelerimizdeki bütün makineleri bu tarafa organize ettik; lazım olan Adıyaman’a, Hatay’a, Maraş’a, Bakanlığımızın da Adıyaman’da üstlenmesi sebebiyle onlarla koordineli sevk ettik, elimizden ne geliyorsa maksimum olarak... Tüm insanımızın da bütünleşmesini gördük doğrusu. Tabii, hasar büyüktü. Sahada AFAD çadırlarıyla kurduğumuz hastane görülüyor. Nitekim, Sağlık Bakanlığı dördüncü günde denetledi ve gayet nizami buldu yaptıklarımızı; resmî bir hastaneye, ilk kademe hastanesine dönüştürdü, reçete kesilen, e-nabızdan hasta tedavi edilen filan. Mesela şimdi kalktı -geçen hafta gittiğimizde- ama o dönemin acil ihtiyaçları neyse onu yapmak gerektiğinden hareketle...

Sonra, gıda ve ihtiyaçlar, konteyner gibi faaliyetler yürüttük. Bunları indirmek, uygun yerlerde yer seçimi... Tabii, insanımızın doğal bir refleksi, evi yıkılmış olsa da içinden alabileceği hiçbir şey olmasa da vefat eden bir kaybını almış olsa da o enkazın hemen dibinde yaşamak istiyor, dibinde kalmak istiyor; bu da anlaşılabilir bir şey, komşuları orada, akrabaları orada. Dolayısıyla toplu çadır, toplu konteyner elbette kesin çözüm, özellikle altyapılar açısından olması gereken ama bazı aileler ısrarla kendi bahçelerinde kalmak istiyor; bunu da anlıyoruz, dolayısıyla bu tür yardımlarımız da oldu.

Çadırları bizzat ziyaret ederek kişiye özel yardım paketleri oluşturmaya çalıştık yani kiminin çoraba ihtiyacı var, kiminin çocuğunun LGS kitabına ihtiyacı var gibi; bu şekilde çalıştık. Hatay-Antakya merkezdeki konteyner kent faaliyetleri gibi ya da çadırdaki yaşayanlara daha iyi konfor sağlamak gibi elimizden gelen güçleri azami şekilde ortaya koymaya çalıştık. Sonra, memurlarımız gönüllü olarak geldi. Ortaya koyduğumuz bu koordinasyonla Jandarmayla, AFAD’la, oradaki valilikle iyi bir sinerji oldu. Az önceki Genel Müdürümüz Murat Bey bize yardımcı oldu -AFAD da- hızlıca Hatay’dan gitmek isteyenlerin otobüslerle bir yerlere gitmesi konusu oldu; iki günde 7.500 insan... İlk günde hemen 161 otobüs gibi faaliyetleri oldu. Bizim bu merkezimiz devam ediyor, bu merkezimizi sonuna kadar muhafaza edeceğiz. İlk günler, ilk bir ay sürekli oradaydık, bu haftalarda da yarı oradayız, yarı buradayız ama merkezimiz yaşıyor. AFAD’la koordineyiz. Biz noktasal gidip, kimin neye ihtiyacı varsa, telefonlarımıza ulaşan ihbarlara göre... Tabii, fiziken teşhis etmek çok önemli, o ailenin hakiki ihtiyacını görmek açısından oralara gitmek gerekiyor.

Diğer yandan, Hatay Havalimanı’nın pistinin onarımını DHMİ Genel Müdürlüğümüz gerçekleştirirken biz de bu onarımın nizami olmasıyla ilgili bir faaliyet yürüttük. Şöyle ki bizim Genel Müdürlüğümüz limanları, havalimanlarını... DHMİ de yapabilir havalimanlarını bu arada... Limanları biz yaparız, özel sektör de yapabilir ama kim yaparsa yapsın liman ya da havalimanlarının

projelerini onaylarız, projelerin sıhhatli olup olmadığı bize gelir. Ayrıca da tüm havalimanlarımızın yapılan herhangi bir faaliyetinde -yeni inşa edilenlerde- basınç dayanım testleri diyebileceğimiz, uçağın yükünü eş değerleyen bir özel testimiz var, bunu yapıyoruz normal beton basınç deneyim dayanım testinden farklı olarak. Bu aparatlarımızı Ankara'dan hızlıca ulaştırdık, pazar günü akşam havalimanının açılması hedefini sağlamayla ilgili bizim ekibimiz de çalıştı. Esasen ben de oradaydım ilk günden. Hatay Havalimanı binasının -bina olarak söyleyelim- Hatay'ın en emniyetli binalarından biri olduğunu söyleyebiliriz; mühendislik görmüş, kazıklı temellere oturan doğru bir örnek tabii. Pist için tabii ki aynı şey söylenemez. Depremın büyüklüğünü de dikkate almak lazım ama Hatay'ın merkezi... Neydi? Bir ilçe adı vardı da, çok meşhur.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Defne.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Defne, bravo. Samandağ'daydık ayrıca. Ama Defne gibi... Yani bir kere şehrin genel kurulumunda göçen yerler itibarıyla sorun var. Yani şapkayı öne koymak lazım. Onlarca yıldır Hatay'ımızın merkezinde böylesi bir zemin problemi var. Ben de zemin mekaniği ve geoteknik doktoruyum, yardımcı doçent doktorum. Dolayısıyla çalıştığımız faaliyetleri, rakamları sıralayıp sizin zamanınızı almak istemiyorum. Yaklaşık 12.000 insana ulaştık biz genel müdürlük çalışanları olarak, vakanın durumuna göre ya AFAD'a havale ettik, ya kendimiz çözdük. Bizim küçük çadırımız vardı, küçük çadırları küçük ailelere yani çekirdek ailelere kurarken bize gelen büyük çadırları bazen değiş tokuş yaptık Jandarmayla, AFAD'la gibi. Efendim, burası faaliyetlerimizdi.

Buraya da bizim büyük altyapılarımızın depreme dayanıklılığıyla ilgili, sıhhatiyle ilgili neler yapıyor olduğumuz ya da vazifelerimizin neler olduğuyla ilgili bir şeyler eklemek istiyorum. Biz üç yıldır, esasen, bir çalışma başlatmış durumdayız. Genel müdürlüğümüzün ilgilendiği demir yolu liman, hava meydanı, metrolar gibi haberleşme altyapıları gibi, geoteknik tasarım gibi alanlarda ara ara tasarım esasları kitaplarımızı güncelliyoruz. En son 2012'de güncellenmişti. Malumunuz deprem şartnamesi Türkiye'de ilk 1947'lerde yapılır. Ondan sonra 70'li yıllarda, 99'da, 2009'da, en son 2019'da şartname yenileniyor. Bu ne demek? Mühendislik, bilim doğada karşılaştığı problemlere göre ya da insanoğlunun yeni ihtiyaçlarına göre kendini yenilemek ihtiyacında, standartları güncellemek, geliştirmek ihtiyacında. Biz de zaten 2012'de güncellediğimiz standartlarımızı artık biraz eskiyor bulduk, yani on yıl geçmeden tekrar güncelleyelim. Bir modül de oluşturduk bu çalışma sonrasında, akademisyenlerden kurulu, bürokratlardan kurulu, teknik insanlardan kurulu. Şunu yapıyoruz: Modülümüz güncel ve on-line gelişebilecektir. Bu modülle herhangi bir akademisyen, herhangi bir insan bize ulaştığında ya da biz herhangi bir inşaatımızda bir problemle karşılaştığımızda standartlarla ilgili revizyon ihtiyacımız varsa komiteyi topluyoruz, standartlarımızı biraz daha geliştiriyoruz. Dolayısıyla dinamik bir modülümüz var. En son yayınlamak üzereydik biz bunu. Yayınlamak üzere olmak ne demek? Elbette ki 2019'daki genel deprem şartnamesine uyumlu... Ne diyelim? Bütün teknik gereklilikleri içeren. Türkiye'de ve dünyada kıyı çalışmalarını, liman çalışmalarını, işte, raylı sistemleri çok yakinen takip ediyoruz, sempozyumlara bildiriler gönderiyoruz. Bunları içeren versiyonumuz yayınlanmak üzereydi ki -geçen ay son genel sempozyumumuzu yapmıştık- deprem oldu. Şimdi, ekibimizin görevi depremden sonra bizim standartlarımızda acaba güncellemek gereken ya da değiştirmek gereken veri var mı, işte, dalga aşımında durumumuz nedir, kıyı yapılarında durumumuz nedir gibi. Ama biz zaten üç yıldır yaptığımız çalışma üzere bütün yaptığımız ve yapmakta olduklarımızı tekrar güncelliyorduk. 2012'de zaten dünyadaki bütün standartları içerecek şekilde güncel idi. İşte, Marmara örneğin, iki bin dört yüz yetmiş beş yılda bir gerçekleşme ihtimali bulunan depreme göredir. Avrasya böyledir. Çamlıca Kulesi böyledir. Diğer yandan araştırma dairemiz -burada teknik araştırma ve kalite yönetim dairemiz var, Macunköy'de- Türkiye'de yapılabilecek herhangi bir kıyı yapısını deprem, rüzgâr, dalga,

zemin açısından modelliyoruz. Bu, bire bir bir model, prototipe bağlı olarak model ilgili yapının ne olması gerektiğini, yüksekliğini, yapısını, altyapısını ortaya koyuyor. Örneğin o bir limandı, bu bir dalgakıran, anroşman. Burada hakiki bir projenin... Ki kendi kamu projemiz olabilir ya da özel sektöre de açtık. Bu anlamda laboratuvarımızda çeşitli üniversitelerle protokoller imzaladık geçtiğimiz dört yıl içerisinde, onlarla masterlar, doktora tezleri, hedefliyoruz. Çalışmalar başladı. İnşallah uluslararası yayınlar üretecek yakın zamanda, birkaç tanesi bitmek üzere bile. Dolayısıyla biz zaten depremi yaşayarak “Deprem var.”ı anlamının gereği yok. Türkiye deprem ülkesi. Biz okurken de, okuldayken de hocalarımız bize bunu verdi. İlk defa deprem yaşayarak bu hassasiyetin oluşması anlamlı değil tabii ki.

Yukarıdaki görselde Avrasya Tüneli’nde renkli bölgeyle -yeşil çizgi Avrasya Tüneli- beyazın keşiştiği iki noktada kırmızı nokta var; bunlar sismik izolatörler, bunlar çelik yapılar. Avrasya Tüneli betonarme ama farklı zonlara bastığı için deprem anında farklı karakterde çalışacak, Avrasya Tüneli’nin farklı bölgelerini sismik olarak elastik kılmak amacıyla yaptığımız bir uygulama.

Marmaray’ın da Avrasya’nın da depreme dayanıklı olduğunu söylemek istiyoruz. Marmaray Tüneli, malum, 11 tane segmentten oluşur yani 100 ila 130 metre uzunluğunda yaptığımız kutular “box”lar var; bunları Tuzla’da ürettik, taşıdık, ağırlıkla doldurup aşağı indirdik ve sonra bunları birleştirdik. Bunlar ayrıca tsunami, deprem, su baskını gibi ihtimaller için kapaklı bir sisteme sahip, inşallah bunları test edeceğimiz bir gün söz konusu olmayacak; betonu da özel bir beton.

Esasen, hep “9, 9...” duyuluyor ama bilimsel olarak “9” tam doğru bir ifade değil yani Richter ölçeğinden bahsediyorsak 8,4’e kadar büyüklük; bu, şiddet olarak 12’ye karşı geliyor. Bu 7,7; 7,6’lar da 11 şiddetine karşı geliyor yani Richter’e göre dünyada mümkün olabilecek en büyük depreme 8,4 dersek bunun şiddeti 12; bizim bu depremlerimize maalesef en büyüğe çok yakın ikinci depremler denilebilir.

Çamlica Kulesi de sismik izolatörler, sismik haber verecek sensörlerle donatılmış durumda. Biz Ekim 2020 yılında Çamlica Kulesi’ndeki sensörlerden okuma aldık; İzmir depremiydi, mesafe çok uzundu ama bizim Çamlica Kulesi’nin sağa sola salınım olarak 60 santime kadar salınım kabiliyeti var. İzmir depreminde -burada 1.000 defa büyütülmüş bir Çamlica Kulesi modelini görüyoruz sağda- Çamlica Kulesi’ne ne oldu? 15 milim kadar salındığını, çalıştığını, herhangi bir sorun olmadığını gördük. Dediğim gibi, bu da 2475 yılda bir tekrarlanması muhtemel en büyük depreme göre dizayn edildi.

Ve en son, depremden iki ay kadar önce Kültür Bakanlığımız Sayın Bakan başkanlığında bizi davet etti Kız Kulesi’ne. Malumunuz, Kız Kulesi’nin -iki bin yıldır var ama- bir kere daha restore edilmesi gerekti çünkü tarihte 1500 ile 2000 yılı arasında en az 7 kere tadilat gördüğünü biliyoruz. En son, 99 depreminden sonra bir özel sektör kişisi tadil etmişti bunu. Bizi de “Kuleyi Kültür Bakanlığının restorasyon gözüyle restore etmesi yetmez, altyapı açısından ne görüyorsunuz?” diye çağırdılar; biz de -depremden iki ay kadar önceydi- gittik. Anroşman, denizi korumak lazım ama daha önemlisi, Kız Kulesi bir ada ve bu ada, okyanustaki gibi bir volkanın en sert katmanlarının dışarı çıkması ve katılması gibi sert kaya değil, maalesef çok yumuşak yani parçalanmış, ayrılmış bir zon üzerine oturuyor. Bu yüzden “Bu kuleyi ömür boyu, yüzlerce, binlerce yıl ayakta tutmanın gereğini yapmak lazım.” diye bir rapor verdik. Bu da kulenin bulunduğu adaya çepeçevre kazıklarla kuşaklamaktı. Kültür Bakanımız da onay verdi, bu çalışma bitmek üzere. Nitekim beş ay önceki Düzce depreminde bile kulede çatlakların ilerlediğini söylediler, rapor ettiler. Bizim iyi bir proje yaptığımızı zannediyorum; beklenen İstanbul depremi herhangi bir olumsuzluğa yol açmasın ama Kız Kulesi’nin de hani biz altına imza atıyoruz ki inşallah hiçbir çatlağı olmayacak diye güveniyoruz. Çeşitlilik çalışmalarımızdan görüntüler. Bitmek

üzere çalışmalarımız. Kesişen kazıkla kulenin bulunduğu adayı kuşakladık. Ayrıca, tarihi olan yapılar dışında da betonarme radye oluşturduk, bunları irtibatladık. Burada gördüğünüz gibi ayrılmış zonlar var. Kule, sağlam bir kayaya oturmuyor.

Demiryolları sektöründe de Ankara-İzmir inşaatı devam eden, Mersin-Adana inşaatı devam eden gibi ya da Bursa hızlı tren inşaatı devam eden gibi bizim TCDD'den paydaşlıkla devraldığımız, üst yapılarını ekleyeceğimiz bütün viyadükleri tekrardan inceledik geçen sene. Geçen seneden önce 2021'de deprem şartnamesinin tekrar güncellenmesi sebebiyle yapılan viyadükleri acaba korumalı mıyız, yoksa yıkıp yeniden yapmamız gereken bir şey var mı anlamında da sorguladık.

Bir yaptığımız bir şey de örneğin depremle ilgili değil ama DSİ'nin güncellediği havza verileridir. DSİ'nin işte elli yıllık, yüz yıllık neyse verilerini aldığımızda onların güvenlik sayılarını yükselttiğini görüyoruz. Bu artırılmış güvenlik sayısına göre biz yeni demir yollarının, menfezlerinin, köprülerinin bir kere daha "check"-ini yaptık. Mümkün olan her yerde ya da gerekli olan her yerde -özür dilerim- güvenlik sayısını büyütürken menfezleri büyüttük. Bu şekilde bir güncellemeyle, bu şekilde bir tekrar değerlendirmeye yürüyoruz. Son dört yılda yaptıklarımız bunlar.

Son olarak Malatya-Narlı arasında -TCDD Genel Müdürlüğümüzün sunumunda da geçti- bir hızlı tren -ya da hızlı tren diyelim evet- yüksek hızlı, çift hatlı elektrifikasyon, sinyalizasyon, telekomünikasyonlu bir demir yolunun projesiyle uğraşıyoruz. Depremin hemen haftasında uluslararası resmî bankaları biz aradık, onlar bizi aradı. Yaptığımız bir faaliyet de buydu. Şimdi onlara bir teklif dosyası hazırladık, sunmak üzereyiz, bu da öncelikli bir demir yolu projesi olarak inşallah uluslararası fonlarla fonlanacak ve gerçekleştirdiğimiz projelerden birine örnek olacak.

Ve yine, bizim bir yıldır çalıştığımız bir proje daha vardı. Dört yol-Hassa projesini sordu Sayın Vekilim. Bunu esasen oralılar bilir, İskenderunlular bilir. Çok güncel, oranın lazımı, faydalı olan... Ben de Hatay'a hiç gitmemiştim ama depremden itibaren bir ay sürekli o gün bugündür orada yaşıyoruz. Hatay'ı çok sevdik bu arada ama ulaşım, erişim anlamında ya da acil ulaşım yolları anlamında geliştirilen projelerin gerçekten faydalı olacağını öngörüyorum. Bunlardan birisi de Dört yol-Hassa Tüneli. Biz, AYGEM olarak üç dört yıldır Karayollarımızın çalıştığı çalışmayı şöyle güncelledik geçen yıl: Kara yolu projesi olarak hep öngörülüyordu çünkü amaç Hassa tarafında bir OSB'ler ya da işte Kilis'e kadar giden Gaziantep art bölgesine ulaşmaktı. Biz buradaki ticaretin limana kolay ulaşmasını teminen bunun sadece kara yolu olmaması gerektiğini, demir yolu ilave edilmesi gerektiğini sunduk Strateji Bütçe Başkanlığına. Onlar da doğru buldular. Bu itibarla sondajlar yaptık biz Dört yol-Hassa'da. Geçtiğimiz yaz bu sondajları tamamladık. Akabinde de gelen yeni zemin ve geoteknik verileri kapsamında projeyi oluşturduk. Şu sıralar ben Dört yol-Hassa tünelinin son hazırlıklarını yapıyoruz diyebilirim. Son, en güncel çalışmamız da budur.

Saygılarımla arz ederim.

Teşekkür ederim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Hem kara yolu hem demir yolu mu?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Doğrudur.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ediyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Çünkü Sayın Vekilim kara yolu ve demir yolunun manası şu: Şimdi, orada 20 kilometrelik bir tünel var. Bu tünele bir girdiğinizde 20 kilometrelik tüneli aşmak için çift olması gerekiyor. Bir de onlara erişmeniz gerekiyor. Biz bu tünelleri hesapladık. Biz bu tünelleri yedek erişim

tünelleriyle beraber hesapladığımızda neredeyse yedek erişim, bir de yangın kaçış tünelleri yapmak zorundayız. Bunları topladığımızda bunun içinden bir de demir yolu tüneli çıkarabileceğimizi gördük. Yani bir demir yolu daha eklersek bu demir yolu hem onların emniyet tünelleri, kaçış tünelleri, hem lojistik olacak.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Demir yolu tek yönlü ama...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Tek yönlü değil, şöyle: Ortasını çift yön yapacağız karşılaşma bölgesi. Tek tüp, ortası çift tüp, onu yapıyoruz çok yerde. Ama biz lojistik, yangın kaçış tünelleridir, bunları topladığımızda bir demir yolu çıkarabileceğimizi gördük yüzde 5 farkla. Projeye dönüştürdük ve kabul gördü.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Otoyolun devamıyla ilgili bir çalışma var mı?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Onu Karayolları Genel Müdürlüğümüz cevaplayabilir, bilmiyorum ben.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz. Şimdi özellikle ben biliyorsunuz... Yağış rejimi iklim değişikliğine bağlı olarak değişiyor. Yani daha önce Karayolları genelde menfezleri çok küçük çapta yapıyordu yani biz bir tarihte ben Başbakanlık döneminde Başbakanlık genelgesi çıkararak iki defa. Bunlar için minimum bir boyut belirlemiştik gerek çap olarak veyahut da kutu, menfez, onların büyüklüklerinde. Ya, bunlar hakikaten hem Devlet Demiryollarında hem de Karayollarında bu menfezlerin çaplarını biraz daha büyük almak gerektiği kanaatindeyim. Onu da özellikle söyleyeceğim.

Soru var mı acaba?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Biz, DSİ’den aldığımız verileri biraz daha büyüterek kullanıyoruz Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – O genelge de hâlâ geçerli biliyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Bir de İskenderun Limanı’nın yanında balıkçı barınağımız var, o da 1988 yılında yapılmış; hasar gördü, bir ekibimiz de ona çalışıyor; mendirek, batimetri ölçümleri. Balıkçı barınağının rehabilitasyonu için yapılması gerekenlerle ilgili mühendislik çalışmamız devam ediyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki, teşekkür ederiz.

Şimdi Müzeyyen Hanım’a söz vereceğim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ben sorularımı sormuştum sizden önce ama tabii sizi ilgilendiren sorular da vardı, onlara yazılı cevap verirsiniz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onlara cevap verecek zaten biraz sonra.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Bize de yazılı verebilir gerekirse.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Adana Milletvekilimiz Sayın Müzeyyen Hanımefendi’ye söz veriyoruz.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Sunum için teşekkür ediyorum tekrar.

99 yılından bugüne kadar işte bazı verilere göre, 88 milyar lira; bazı verilere göre de 37 milyar dolar deprem vergisi ya da “özel iletişim vergisi” adı altında para toplandı. Bu paralardan Bakanlığınızın, Daire Başkanlığınızın herhangi bir yararlanma durumu oluyor mu yani altyapıda gerçekten kullanılıyor mu? Oluysa nerelere kullanıldığını açıklayabilir misiniz? Önceki dönem Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Şimşek bunları yollarda ve köprülerde kullandığını ifade etti. Bu gerçekten, hakikaten “Depreme

önlem olsun.” diye toplanan bu vergiler ülkenin hangi noktasında altyapı olarak sizin alanınızda kullanıldı? Bu konuyu açıklığa kavuşturacak bilgi var mı elinizde? Halkımız gerçekten bunun yanıtını arıyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Efendim, bir iki soru sorum var. İki soru sormak istiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Siz Komisyonda değilsiniz.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Değilim de sorabilir miyim? Sorarsam iyi olur. Başka komisyonlarda sorabiliyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Genelde böyle bir usul açmadık ama...

BEDRİ SERTER (İzmir) – Rica edeceğim, bir bilgi için isteyeceğim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, o zaman kısa size bir dakika bir süre verelim.

Buyurun efendim.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Sonuna yetiştim ama önemli iki konuya değineceğim.

Teşekkür ediyorum sunumunuz için.

Bu tünellerden bahsettiniz hem Avrasya Tüneli’nden hem diğer tünellerden. Tabii ki bu depremde biz çok yara aldık. Bu yaraların en büyüğü de hastanelerdeki yaralar; hastane kalmadı hastalarımızı götürecek. Hiç görmedim sunumlarınızda yapılan yeni şehir hastanelerindeki sağlamlık yapısının ne olduğunu. Epey bir şehir hastanesi yapıldı, bunlarla ilgili bilgiyi sizden alabilir miyim; bir.

İkincisi: Uzun dönemdir, benim 5’inci yılım milletvekilliğimde; Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı’nı tepeden tırnağa takip etmekteyim. Burada, Sivrihisar bölgesinde ciddi obruklar var, 21 tane obruk var, siz bahsettiniz bunlarla ilgili. Bunlar nasıl aşılacak? Çok ciddi de paralar çıkıyor şu anda Ulaştırma Bakanlığına. Yani 2007’den beri başlandı, 2023 yılına geldik, şu anda maliyeti 43,5 milyar gibi bir rakam gözükmekte ama takip ediyorum, Afyon-Uşak arasında bile çok kısır bir yer yapılmakta. Bu nasıl bitecek? Bu nasıl oluşacak? Bir kısa cevap verirsiniz memnun olurum.

Teşekkür ederim.

Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, Sayın Vekilim, hastanelerle ilgili dün sunum yapıldı, bunlara çok detaylı cevap verdiler.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Peki.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir de Sayın Genel Müdürümüzün konusu değil. Ama diğer konulara daha önce sorulan, Müzeyyen Hanım’ın sorduğu soruya, benim sorduğum sorulara cevap verebilirsiniz. Bazı konuları da önümüzdeki hafta salı günü akşamına kadar, 16.59’a kadar yazılı olarak bildirebilirsiniz.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Hani deprem fonu ve depreme yönelik bir düzeltme, rehabilitasyon gibi acaba mevcut hatları ilgilendiren bir soru idiyse, yanlış anlamadıysam... Biz mevcut hatların rehabilitasyonu çalışması yapan bir Genel Müdürlük değiliz, biz sıfırdan, ihaleyle yeni inşaat yapan bir birimiz. Bu anlamda bizim bütün harcadığımız paralar Strateji Bütçe Başkanlığının onayladığı projeleri

gerçekleştirmek biçimde. İşte, ödenek için sunuyoruz, alınca da harcıyoruz. Geçen yıl 30 milyar lira para harcadık AYGM olarak ve 30 milyarın tümünün depreme dayanıklı yapılar için olduğunu ben arz edebilirim.

Sayın vekilim Sivrihisar obruğunu aslında çok önemli bir konu olarak belirtti. Gerçekten de biz bölgeyle tanıştığımızda bunun çok ciddi bir vaka olduğunu yani göz ardı edilemez bir vaka olduğunu, sebebi şu ya da bu... Her yeni yaptığınız inşaatın zeminini iyi araştırılmazsanız bir hasar oluştuğunda sizin sorunuzdur sebep olduğunuz yıkım. Bu anlamda, Konya'daki teknik üniversiteden -sanırım teknik üniversite- bir akademisyen heyeti bu işi kendine bir vazife edinmiş, obruk enstitüsü kurmuşlar. Biz onlarla irtibat kurduk, iki yıldır onlarla çalışıyoruz. Obruk analizi anlamında o çalışmanın sonuçlarına göre biz demir yolu hattımızın üzerinde, yakınında, civarında olması muhtemel zarar ihtimallerini, risk ihtimallerini elimine edecek çözümleri uygulayacağız, bunu çalışıyoruz zaten.

Sayın vekilim, çalışma faaliyeti olarak da bu, kredili bir iş, dış kredisi temin edildi; uygun faizli, uzun vadeli bir kredi. Bu anlamda tabii, krediyi imzaladıktan sonra on beş, on altı ayları buluyor maalesef. İşte, bizim çalışmamız, Hazinemizin çalışması yetmiyor, bir banka konsorsiyumu olunca her birini bekliyoruz, bazen yaz tatili oluyor, eylülü bekliyoruz, tabii, kredi kısa sürmüyor. Şu an kredisi çözülmüş durumda. Biz inşallah bugünden sonra yani kredinin çözülmesinden sonra artık takvimi değiştirmeyecek bir plan üzerine hareket ediyoruz, bunun taahhüdünü size verebilirim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

NECİP NASIR (İzmir) – 2024 sonuna kadar İzmir-Ankara hızlı treni...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – 36 aylık bir “timing” var önümüzde sayın vekilim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yalnız, biliyorsunuz, yapılan yatırımın faydaya dönüşmesi için Ankara-İzmir hızlı tren hattında şöyle bir planlama yapıldı: Polatlı'dan Banaz'a kadar birinci kısım hemen devreye alınacak, Banaz-Masina, Manisa-İzmir şeklinde 3 kısım hâlinde... Çünkü bütün altyapıyı tamamen bitirmek yerine devreye ala ala, ekonomik faydaya dönüştürerek yapmak daha faydalı.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Doğrudur, tamamını inşallah...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Kredi bütününe çıktı Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Altyapı olarak diyor Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Kredi bütününe çıktı biliyorum, çok uygun bir kredi. Yani bunun hızlandırılmasını, hızlı trenin hızlandırılmasını talep ediyoruz. Bir an önce İzmir'e ulaşalım.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – On beş yıldır bekliyoruz, 2007'den beri bekliyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Haklısınız, buna yönelik çalışıyoruz.

Sayın Başkanım şunu da arz etmek istiyorum, Ankara-İzmir'de yaptığımız bir doğru da şu: Yapılan her şey hepimizin, bizim paralarımızla çıkıyor. Biz krediyi beklerken ne yaptık, Afyon'u ayrıca çalıştık, Uşak'ı ayrıca çalıştık, hani, kazma vurana kadar bir proje 100 defa elinizde ama kazma vurduktan sonra artık onun mahkûmusunuz. Şehir geçişlerine özellikle önem verdik, işte, Tarsus'a çalıştık örneğin,

Tarsus'ta şehir içerisinde, Mersin'e çalıştık, Adana gibi... Yani insanlarla, karayoluyla, demir yolunun kesişmemesi, insanların normal hayatını demir yolunun etkilememesi anlamında revizyonlarımızı da gerçekleştirdik. Hani, hizmete açıldığı gün inanıyorum ki hepimizin içine sinen projeler olarak.

NECİP NASIR (İzmir) – Bugün startı verdiğiniz de ne kadar sürer İzmir'e varış?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Otuz altı aylık bir sürede tamamlamayı planlıyoruz inşallah.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Firma da güçlü bir firma hakikaten. Deriner Barajı'nı yapan firmaydı, çok hızlı yaptı, inşallah bunu da çok hızlı bitirir. Bir an önce İzmir'e ulaşmak istiyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – İnşallah.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tabii, Devlet Demiryolları sunum yaparken, siz de vardınız... Biz bundan sonraki yatırımlarda raylı ulaşım, raylı sistemlere daha ağırlık verilmesini istiyoruz. Devletin planlaması da bu. Bu konuda da siz öncülük yaparsanız yatırımcı birim olarak, bunu bekliyoruz. Bir de özellikle İstanbul-Kütahya-Afyonkarahisar-Antalya demir yolunun planlaması ne durumda? Ben de Afyon Milletvekiliyim biliyorsun. Ayrıca, Afyon'da da “AFRAY” diye bir çalışma yapacaktınız, bunun da madem sırası gelmişken, hızlandırılmasını talep ediyoruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, AFRAY'dan başlarsam, AFRAY iyi yolda. AFRAY'ı da bir kere ele aldık, hani, arazi kullanımı, köprüler, kesişimler, geçişler, durak noktaları, üniversite öğrencilerine daha faydalı olması gerektiği gibi projeyi revize ettik, AFRAY'ın önünde hiçbir engelimiz yok. Şu depremden sonra makineleri tekrar mobilize ettiğimizde AFRAY çok yakında inşallah başlayacak, projeleri tamamladık yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ne zaman bitireceksiniz? Afyon'da bir gelenek var, biz, biliyorsunuz, bitiş tarihimizi tarih ve saat olarak veriyoruz; şu gün, şu saatte diye.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Mühendisler olarak mahcup olmayacağımız tarihleri hesaplamamız lazım. AFRAY'ı Ankara, İzmir'den bağımsız olarak on sekiz ay olarak planladık maksimum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, teşekkür ederiz.

Tabii, Bedri Vekilimizin, İzmir Vekilimizin söylediğini de şey yapalım otuz altı ay için; sonra inşallah birlikte Ankara'dan İzmir'e doğru gidelim yani.

BEDRİ SERTER (İzmir) – Sayın Bakanım, Afyon'un da eniştesi olurum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Öyle mi enişte? Eniştelere biz severiz, tamam.

Peki, teşekkür ediyoruz.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Bakanım, bir şey daha...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ha, siz de mi soru... Peki, Derya Hanım'a da son bir soru...

Başka var mı? Yok herhâlde.

Gaziantep Milletvekilimiz Derya Bakbak, buyurun.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Ben de Polateli-Dörtüol-Hassa yolu hakkında bilgi almak istedim, Amanos Tüneli'nin olduğu yol.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Kara yolları mı acaba?

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Hem kara yolu hem demir yolu olarak şey olacaktı ama sizin yatırım planında olan projeler içerisinde. “Sonra bilgi verelim.” dediler.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – O, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün alanında. Bizim yaptığımız tek şey, hani, Sayın Bakanımız da dedi ya...

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Karayollarından sorduğumda sanki siz verecekmışsınız...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Ha, onu verdim, siz dışarı çıkmıştınız pardon, siz bir dışarı çıktınız ya. Dört yol-Hassa sunumda şu an gözüktüyor, onu anlattım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onu anlattı, güzel anlattı, hatta güzel bir...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Ben başka bir şey mi soruyorsunuz dedim ayrıca buna ilişkin.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Yo, yo, o yolu soruyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Biz, hani, Sayın Bakanım da söylüyor “Raylı sistemlere ağırlık verelim.” diye, gerçekten her fırsatta buna çalışıyoruz, her yerde raylı sistem. Bu da kara yolu tüneli olarak projelendirilmesine rağmen, Karayolları Genel Müdürlüğümüz üç dört yıldır çalışıyordu, verileri bize verdi, biz de yapımına dönük çalışırken şunu gördük: “Bunu, bizim yaptığımız tünelleri, lojistik, yangın kaçış vesaire birleştirdiğimizde demir yolu tüneli de çıkarabiliriz.” dedik, demir yolu artı kara yolu olarak çalışmalarımız son aşamadır.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Değerli Genel Müdürüm, özellikle bazı otobanların ortasına hızlı tren, şeyler kurtarıyorsa veya kurtaracak şekilde olabilir. Dolayısıyla tek bir altyapıyla, daha ekonomik şekilde, otobanın sağında gidiş, solunda geliş, ortası demir yolu şeklinde -dünyada bu uygulama var- ona da bakılırsa isabet olur diye düşünüyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Bakıyoruz. İstanbul-İzmir Otoyolu’nda çalışıyoruz Sayın Bakanım. Balıkesir’e giderken hızlı trenin Balıkesir ayağında mevcut otoyolu çalıştık. Tabii, otoyol ve demir yolunu ne kadar birleştirebilirsiniz, biraz teknik kısıtları var tabii, birleştirdiğimiz ölçüde kamulaştırmadan, kazıdan, yarmadan tasarruf yapmaya çalışıyoruz. Bir de Kuzey Çevre Demir Yolu -İstanbul’daki- buna da çalıştık, mevcut Kuzey Marmara Otoyolu’nun yardığı alanda yeni yarma oluşturmaksızın ya tünel yapalım ya onların kenarına oturalım ya da viyadüklerine gibi bu çalışmalarımızı sürdürüyoruz yani. Doğru söylüyorsunuz yani kesinlikle bu önemli.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir de biliyorsunuz, daha önce Devlet Demiryollarına söylemiştim hatırlarsanız, Irak Başbakanı gelmişti geçtiğimiz hafta salı günü ve onlar da özellikle İpek Demir Yolu’nu, Pekin-İstanbul-Londra’yı Basra’ya bağlamak istiyor, ayrıca bir de otoban yapacaklar. Hatta ben de onlara aynı şeyi teklif ettim yani otobanın ortasına demir yolu yapılınsı diye. Bu konuda da Türk firmalarından, sizlerden destek istiyorlar. Yani o teknik desteği yaparsanız memnun oluruz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ YALÇIN EYİĞÜN – Notunu alıyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hatta bizim sistemde de ona göre hazırlık yaparsak faydalı olur çünkü Basra Körfezi’nde Irak çok büyük bir gelişim bölgesi, Singapur gibi bir planlama yapıyor. Onu hem Karadeniz’e hem de İpek Demir Yolu’na bağlamak için bir çalışma yapılacak.

Teşekkür ederiz.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Sunumu alabilir miyim?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ
YALÇIN EYİĞÜN – Size ben Dörtyol-Hassa özelinde ayrıca doküman gönderebilirim Sayın Vekilim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sunumları zaten talep ediyoruz biliyorsunuz.

Evet, teşekkür ediyoruz, başarılı çalışmalarınızın devamını diliyoruz, tebrik ederiz. Talebimiz olarak daha çok çalışın yani.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRÜ
YALÇIN EYİĞÜN – Evet, 1991 senesiydi Sayın Hocam.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, epeyce zaman olmuş ama sen hiç yaşlanmıyorsun yani.

Evet, saat üçe çeyrek kalaya kadar ara veriyorum.

Kapanma saati: 13.51



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 14.50****BAŞKAN: Veysel EROĞLU (Afyonkarahisar)****BAŞKAN VEKİLİ: Recep UNCÜOĞLU (Sakarya)****SÖZCÜ: Zeynep YILDIZ (Ankara)****KÂTİP: Sefer AYCAN (Kahramanmaraş)**

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hayırlara vesile olması dileğiyle toplantıyı açıyorum.

Öğleden sonraki toplantımızda ilk olarak Türk Hava Yollarının sunumu var. Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü Komisyonumuza afet dönemi faaliyetleriyle alakalı sunum yapacak.

Şu anda Türk Hava Yolları Genel Müdür Yardımcımız Mehmet Kadaifçiler burada.

Hoş geldiniz.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ayrıca, Türk Hava Yolları Entegre Operasyon Kontrol Başkanı Ertuğrul Sevimli burada; 2 kişi geldiniz.

Hoş geldiniz, sefalar getirdiniz.

Ben hemen sizlere söz vereyim.

Buyurun.

7.- Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler'in, Türk Hava Yollarının 6 Şubat depremleriyle ilgili yolcu ve kargo uçuşu anlamındaki faaliyetleri hakkında sunumu

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, konuşmama başlamadan önce zatıalınızı ve Komisyon üyelerini Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı adına saygıyla selamlıyorum.

Türk Hava Yollarının 6 Şubat depremiyle ilgili olarak yolcu ve kargo uçuşu anlamında yapacağı faaliyetleri dünyada 129 ülkeye, 337 şehirde 342 havalimanına yapılan uçuşu kontrol eden, izleyen, planlayan operasyon kontrol merkezinde yürüttüğümüz faaliyetler açısından yansıda sunulan başlıklar altında arz edeceğim.

3 bölümden oluşacak sunum. Birinci bölümde, deprem haberini aldığımız andan itibaren operasyon merkezi faaliyetleri ve alınan aksiyonları, ikinci bölümde -bizim için ilk hafta kritiktir her türlü operasyonda, ilk yirmi dört saatin ardından- ilk haftada yaptığımız yolcu ve kargo uçuş operasyonları hakkındaki operasyon verileri, üçüncü bölümde de dün itibarıyla afet bölgesine yaptığımız ve afet bölgesinden de diğer meydanlara icra ettiğimiz uçuş operasyonlarını kümülatif veriler başlıkları altında arz edeceğim.

Sayın Başkanım, biz 04.17'deki depremi saat 04.30 itibarıyla Entegre Operasyon Kontrol Merkezimiz vasıtasıyla telefonla aldık. Ben uçuş operasyonunun yönetilmesinden sorumlu yönetici personel olduğum için ilk bu bilgi bana gönderiliyor telefonla. 04.30'da arandığımda... Tabii, bizde böyle gece erken saatlerde aranmak hep kuşkuyla kalkmamıza neden olur "Acaba bir olay mı oldu?"

diye çünkü Türk Hava Yolları bir günde ortalama 1.350 civarında uçuş gerçekleştiriyor şu anda. Allah kısmet ederse 1 Nisanda devreye girecek yaz tarifemizle günlük 1.600'lü uçuşlara çıkacağız ki bu çok büyük bir uçuş miktarı yirmi dört saat içinde icra edeceğiz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yurt dışında kaç nokta, onu da söylerseniz?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Başkanım, şöyle: Yurt içinde 51 şehre, 53 meydana uçuyoruz; yurt dışında 286 şehir, 289 havalimanına uçuyoruz. Toplam dünyada -yurt içi, yurt dışı- 337 şehir, 342 meydan; 129 ülkeye uçuyoruz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani herhâlde dünyada en çok noktaya uçan Türk Hava Yolları değil mi?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Evet Sayın Bakanım, network ağı itibarıyla dünyada en güçlü network ağına sahip ve en fazla noktaya uçuş yapan hava yolu rekorunu elimizde bulunduruyoruz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tebrik ederiz Türk Hava Yollarını.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun.

Tabii, milletimizin başarısı bu. Biz bir bayrak şirketiyiz, bayrağımızı dünyanın o 129 ülkesinden daha fazla ülkesinde dalgalandırmak için çaba harcıyoruz ve bunu da inşallah önümüzdeki dönemlerde gerçekleştireceğiz. Çok az nokta kaldı dünyada ulaşamadığımız. Biliyorsunuz, bir Avustralya Kıtası var. İnşallah -Sayın Cumhurbaşkanımızın da bu konuda talimatları var- oraya da ulaştığımız zaman rekorumuzu tazeleyeceğiz, milletimizle de paylaşacağız, bundan da onur duyacağız.

Sayın Bakanım, 403 uçağımız var şu anda, Allah kısmet ederse bu senenin sonunda 425 olacak. 2028-2033 stratejik planlarımızı da hazırladık. 2033 yılında, Allah izin verirse de 800 civarında bir uçak filosuna sahip olmayı stratejik planımıza koyduk. Bu planımız da kısmet olursa önümüzdeki hafta itibarıyla Yönetim Kurulu Başkanımız tarafından kamuoyuyla paylaşılacak.

Ben müsaadenizle depremle ilgili faaliyetlerimizi arz etmeye devam edeyim. 04.30'da benim telefonum çaldığında... Bizim operasyon kontrol merkezimiz, Başkanım, bütün uçuşlarımızı 7/24 esasına göre izler anlık olarak, gerektiği yerde müdahale eder, girdi yapması gereken yerlerde girdi yapar yani tüm uçuş operasyonundan, dünyada 129 ülkedeki uçuş operasyonunun yönetiminden sorumlu bir birim. Dendi ki bana: "Çok büyük bir deprem oldu." Saat 4.30. Şöyle bir anekdot aktarayım: Biz 5 Şubat günü, on ikide, benimle beraber çalışan arkadaşlarımla beraber İstanbul Havalimanı'nda toplandık. Neden toplandık? Çünkü 6 Şubat tarihi itibarıyla dört günlük bir kar yağışı tahmini vardı. Takdir edersiniz ki bizim de kar operasyonları esnasında ilave önlemler almamız gerekiyor, sefer sayılarımızı azaltmamız gerekiyor yolcularımızı mağdur etmeme adına. Biz 5 Şubatta on ikide toplandık, aksiyon planlarımızı hazırladık 6 Şubat günü için; bazı uçuşlarımızı kestik, bazı uçuşlarımıza öteleme verdik ki yolcularımızı havalimanına getirip bekletmeyelim diye. Dolayısıyla 5 Şubat gecesi biz havalimanındaydık. 04.30'da bu haber geldikten sonra 04.48'de -bizim operasyon merkezinde kriz merkezimiz var, zaten biz orayı kar operasyonu nedeniyle aktive etmiştik- hemen hızlıca oraya intikal ettik ve 04.48'de aksiyonlarımızı oluşturmaya başladık.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Merkez nerede?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – İstanbul Havalimanı'nda Sayın Bakanım.

Tabii, burada ilk düşündüğümüz konu şuydu: Bizim, ülkemizin çeşitli bölgelerinde gece yatı yapan ekiplerimiz oluyor, uçuş ekiplerimiz. Hem onların yatı yaptıkları meydanları tespit ettik, durum bilgilerini almak istedik hem de deprem bölgesinde bizim operasyon yaptığımız birçok meydanımız var; Gaziantep, Kahramanmaraş, Adıyaman, Adana, Diyarbakır gibi, bu meydanların durumları bizim için çok önemliydi çünkü operasyon planlayabilmek için -biliyorduk ki depremin gücü büyük, yıkımı yüksek, bunun için de- bizim acil önlem almamız gerekiyordu. Bu nedenle biz hemen Devlet Hava Meydanlarıyla temasa geçip ilk önce dedik ki 04.48'de: Bize bütün bölgedeki meydanların operasyonel bilgilerini verin -biraz önce, sabah seansında Devlet Hava Meydanları Genel Müdürümüz Hüseyin Keskin Bey bahsetti konudan- ki elimizde hangi meydanlar var, biz oraya şimdiden planlama başlatalım ve operasyonumuzu yürütelim. Saat 05.22'de yani bu 04.48'den otuz dört dakika sonra, 05.22'de Diyarbakır, Malatya, Gaziantep, Adana, Elâzığ ve Şanlıurfa'da yatı yapan ekiplerimizin sağ salım yerlerinde olduklarını, Allah'a çok şükür herhangi bir problemleri olmadığı bilgisini aldık ve arkasından da ben Yönetim Kurulu Başkanımızı ve Türk Hava Yolları Genel Müdürünü telefonla arayarak, büyük bir deprem olduğunu, bu depremin birçok ili kapsadığını ve bununla ilgili de aksiyon planlarımızı oluşturmaya başladığımızı ilettim kendilerine, üst yöneticilerimi bilgilendirdim. Saat 05.23'te telefonum Genel Müdürümüz tarafından çaldırıldı. Telefonu açtığımda Genel Müdürümüz şu talimatı verdi bana: "AFAD'tan beni aradılar, kargo uçaklarımızı hazırlamamızı istediler." Yani 05.23'te, daha ilk bir saat içinde aldığımız bir aksiyon. Biz hemen bunun üzerine... Tabii, Türk Hava Yolları yoğun uçuş yapan bir hava yolu şirketi, hem kargo operasyonu yapıyor hem yolcu operasyonu yapıyor. Toplam uçak sayısı 403, bunun içinde kargo uçak sayısı 22; uçaklarımızı boş tutmuyoruz. Biz öncelikle şunu belirledik, depremin vahameti zaman geçip ortaya çıktıkça dedik ki: Bizim en öncelikli olarak acilen kargo uçaklarına ihtiyacımız var çünkü yolcu uçaklarından yerde yeteri kadar "back-up" uçağımız var ancak kargo uçaklarımızın büyük bölümü havada olduğu için onları yönlendirmemizi gerektirecek bir deprem, büyük bir deprem; lojistik olarak bize ihtiyacı olacak devletimizin. Dolayısıyla şuna baktık: Bizim elimizde yolcu ve kargo uçağı olarak yerde ne kadar uçağımız var, hangi meydanlarda ne kadar uçağımız var; bunun değerlendirmesini yaptık. Yerde 2 tane kargo uçağımız vardı bizim ama onlarda ticari yük vardı. Ben arkadaşlarım vasıtasıyla talimatımı ilettim; hemen o ticari yükler boşaltılacak, uçaklar boş olarak tutulacak ve ilk etapta bizim bu yardım malzemeleri mutlaka İstanbul Havalimanı'na, Sabiha Gökçen Havalimanı'na gelecek, bizim bu malzemeleri bölgeye ulaştırmamız gerekiyor diye kararımızı aldık arkadaşlarımızla beraber ve ben de ekiplerimizi bu şekilde talimatlandırımdı.

05.24'te bu işlemlerimizi yaptık. Ayrıca, o bölümde -biraz önce ifade ettiğim gibi- depremin vahametini gördükçe ben Genel Müdürümüze şunu ilettim, dedim ki: Ben, müsaadenizle, bütün kargo uçaklarımızın ticari uçuşlarını durduruyorum ve havadaki uçaklar da yere indikten sonra ticari uçuşlarına devam etmeyecekler, boş bekleyecekler. Bize gelecek yardım malzemelerini deprem bölgelerine götürmemiz gerekecek şeklinde ekipler talimatlandırıldı.

Saat 05.30'a geldiğimizde Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğünden bölge meydanlarıyla ilgili bilgiler akmaya başladı bize. İlk gelen bilgide Malatya, Adana, Elâzığ ve Diyarbakır Meydanlarının operasyonel olarak uygun olduğu, Kahramanmaraş ve Hatay Meydanlarının operasyona uygun olmadığı, Adıyaman Meydanı'ndan bilgi beklendiği, Hatay Havalimanı'nda apron ve pistte bazı çöküntüler olduğu bilgisini aldık. Biz planlamalarımızı bu doğrultuda devam ettirdik, dedik ki: Bizim elimizde yeteri kadar meydan var. Adana bölgeye çok yakın bir meydan, Malatya Meydanı var, Elâzığ Meydanı var, Diyarbakır Meydanı var. Buralara zaten planlı yolcu seferlerimiz vardı. Kargo uçaklarımızı da AFAD'a... AFAD'la bir temas hattımız kuruldu bizim kriz merkezimizde. Kendilerine bildirdik: Biz hazırız 2 uçağımızla, şu anda 2 uçak yerde. Daha sonra iki buçuk saat içinde de 4 tane daha kargo uçağımız yere inecek, dolayısıyla elimizde 6 kargo uçağımız olacak ve bu kargo uçaklarının

ticari uçuşlarını durdurduğumuz için bizim tek önceliğimiz deprem bölgesi olacak. Zaten planlı yolcu uçuşlarımız vardı deprem bölgesindeki meydanlarımızda. Ayrıca, eldeki yedek uçaklar için de yeniden uçuş ekiplerini evlerinden çağırmaya başladık, bu şekilde sürecimizi devam ettirdik.

Saat 06.30 civarında biz bütün ticari seferlerimize beş saatlik öteleme verdik çünkü deprem bölgesi için, bize yapılacak talebin ne olduğunu bilemediğimiz için ilk etapta, elimizde “back-up” uçak bulundurmak maksadıyla böyle bir talimat verdik ve saat 06.48 itibarıyla da Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı bünyesinde tarafımdan kriz ilan edildi. Kriz şu demek Türk Hava Yolları için, bizim dokümanlarımızda şöyle bir tanım var Sayın Başkanım: Uçak düştüğünde -Allah korusun- uçak kaçırıldığında, Ankara veya İstanbul Meydanlarından herhangi biri operasyon dışı kaldığında ve doğal afet durumlarında kriz ilan ediyorsunuz. Bu krizi ilan ettiğiniz zaman -biraz önce bahsettiğim- Entegre Operasyon Kontrol Merkezimizde acil durum yönetim merkezimiz var, diğer adıyla kriz merkezimiz; buraya bütün üst düzey yöneticileri topluyorsunuz. Bizim bir tane otomatik sistemimiz var; ben kriz ilan ediyoruz talimatını verdikten sonra o otomatik santral bütün Genel Müdür Yardımcılarını ve Türk Hava Yollarında görevli 34 Başkanı otomatik olarak arıyor ve kaç dakika içerisinde operasyon merkezindeki o acil durum yönetim merkezimizde olacağını bildiriyor. Bu şekilde bütün yöneticiler arandı ve kendilerinin en ivedi şekilde İstanbul Havalimanı’nda bulunan operasyon merkezimize gelmeleri talimatı iletildi.

Saat 06.55’te -bizim Devlet Hava Meydanlarıyla kantağımız sürekli devam ediyor- uçuş planlamalarını başlattık ama -biraz önce arz ettiğim gibi- 6 Şubat’ta İstanbul’da kar vardı, Sabiha Gökçen’de kar vardı bölgede bazı meydanlarda görüş düştü. Yolcu emniyeti, uçak emniyeti açısından bizim limitlerimiz vardır Sayın Başkanım, o limitlere de uluslararası literatürde harfiyen uyulur. Bu hem yolcularımızın emniyeti için çok değerlidir hem de şirketimizin bekası için çok önemlidir. Dolayısıyla onları değerlendirdik. Operasyona müsait meydanları aldık ama hangi meydanların hava durumu uygun, biz hangi meydanlara operasyon planlayabiliriz, bu şekilde planlamamızı devam ettirdik ve AFAD’la ve diğer devlet kurumlarıyla temasımız sürekli devam etti. Şu talimatı ilettik Türk Hava Yollarının bütün birimlerine kriz merkezi vasıtasıyla: “Tek önceliğimiz deprem odaklı uçuşlar olacak, ticari uçuşlar ikinci kademede kalacak. Zaten biraz önce arz etmişim, tüm ticari kargo uçuşlarımızı durdurmuştuk; deprem bölgesi dışındaki yolcu seferlerimizi de gerektiğinde sefer keserek, o seferlerimizi iptal ederek deprem bölgesine yönlendirme çalışmalarını başlattık.

Saat 07.28’de TK2458 uçuş koduyla ilk uçağımızı deprem bölgesine kaldırdık; İstanbul-Adana uçuşu, planlı kalkış saati 07.20’ydi. Tabii, aklımıza şu geldi o arada bunları değerlendirirken; Adana Şakirpaşa Havalimanı’nın bölgenin geniş kapasiteli bir meydanı olacağını biliyoruz ama depremin büyüklüğünden dolayı hem yurt dışından hem yurt içinden gelecek farklı şirketlerin de yardım uçakları Adana Şakirpaşa Havalimanı’nı yeteri kadar meşgul edecek ve burada yeteri kadar park yeri olmayacak diye düşünerek biz şöyle bir değerlendirme yaptık: Biliyorsunuz, Adana’daki İncirlik Askerî Üssü Amerikalılar ve Türkler tarafından yani Türkiye Cumhuriyeti Hava Kuvvetlerine bağlı birimler tarafından birlikte işletilen bir askerî meydan; biz temasa geçtik İncirlik Meydanı’yla, dedik ki: Eğer Adana yeteri kadar bize kapasite veremezse, park yerleri dolu olursa kargo uçaklarımızı İncirlik Askerî Hava Meydanı’na indirmek istiyoruz. Hatta bu konuda -sağ olsun- Millî Savunma Bakanlığımızdan da bize bir direktif geldi “Eğer ihtiyacınız olursa biz de devreye gireriz.” diye ama bu talebimiz kısa sürede sonuçlandı ve İncirlik Havalimanı’nı da kullanıma aldık, ondan sonra da zaten, biz, Adana Şakirpaşa Havalimanı’nın yanında İncirlik Askerî Üssü’nü de kargo uçuşları için çok yoğun olarak kullandık; biraz sonra, ilerleyen bölümlerde sunacağım.

Daha sonra -07.28'deki ilk uçuşu söylemiştim Adana'ya kaldırdık diye- 08.45'te Ankara-Diyarbakır TK7140 sefer sayılı uçağımızı Diyarbakır'a kalkış yaptırdık. Bu arada İstanbul Havalimanı'na arama kurtarma ekipleri gelmeye başlamıştı. Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan talep geldi bize "Arama kurtarma ekipleri geliyor." diye. Biz zaten Sabiha Gökçen Havalimanı'nda ilk etapta 3 tane uçağımızı hazır ettik. Bu arada Ankara'dan kriz merkezimize talepler geldi. Esenboğa Havalimanı'nda 2 uçağımızı hazır ettik, hemen ilk gelecek arama kurtarma ekipleri için. İzmir de aynı şekilde; İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda asker sevkiyatı vardı, hatta 700 kişilik bir asker grubu vardı. Sayın Başkanım, bunların taşınması için gerekli koordinasyonu yaptık ve saat 08.50'de, Basın Müşavirliğimiz vasıtasıyla, bölgeye gidecek uçuşlarda arama kurtarma personeli, teknik personel, sağlık personeli gibi bölgenin yarasına merhem olacak her türlü kişi için ücretsiz taşıma yapacağımızı ilan ettik ve birimlerimiz de bu şekilde talimatlandırıldı.

Saat 09.04'e geldiğimizde, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan TK7226 koduyla bir tane uçağımızı Adana'ya görevlendirdik, bu uçağımız tamamıyla arama kurtarma ekiplerini götürdü. 09.10'da da bir ilave sefer daha koymuştuk -biraz önce arz ettim Sabiha Gökçen'de yerde uçak bekletiyorduk diye- o da TK3426 koduyla Malatya Havalimanı'na uçuşunu gerçekleştirdi.

Biz şunu öngördük: Kargo uçakları devreye girene kadar... Çünkü bu arada AFAD tarafından bize şöyle bir talep yapıldı "Sadece İstanbul Havalimanı üzerinden değil, Sabiha Gökçen, İstanbul, İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Meydanlarına kargo uçağı gönderebilir misiniz?" dediler, biz de evet, gönderebiliriz dedik. Zaten İstanbul'da 2 tane kargo uçağımız hazır. 1 tanesini İstanbul'da bıraktık, 1 tanesini Sabiha Gökçen'e gönderdik boş olarak; onlar Sabiha Gökçen'den yüklemeye başladı, İstanbul yüklemeye başladı. Konuşmamın başında arz etmiştim, o ilk kriz olduğu andan itibaren iki buçuk saat içinde incek 4 tane kargo uçağımız vardı, onların da 1 tanesini İzmir'e, 1 tanesini Ankara Esenboğa'ya olacak şekilde boş planlamalarını yaptık inişlerine takiben, bu şekilde ögle saatlerine ulaştık.

12.34'te İzmir'den bölgeye ilk ilave seferi Adana'ya planladık ki burada asker sevkiyatı vardı. Bize 700 kişilik bir askerî grubun olduğu bilgisi geldi. Bu esnada orada yeterli kapasitemiz yoktu, SunExpress'le koordine kurduk. Biliyorsunuz, SunExpress Hava Yolları Lufthansa Hava Yolları ve Türk Hava Yollarının yüzde 50, yüzde 50 ortaklığıyla hizmet veren bir hava yolu şirketimiz yani bizim yüzde 50 ortak olduğumuz bir hava yolu şirketi SunExpress. Onlardan destek talep ettik, sağ olsunlar, onlar bu İzmir Havalimanı'na gelen askerlerin sevkiyatını sağladılar.

Daha sonra biz bu faaliyetleri yürütürken -uçaklarımız havada- planlayabildiğimiz bütün uçaklarımızı planlamaya çalışırken biliyorsunuz saat 13.24'te Kahramanmaraş Elbistan merkezli 7,6 şiddetinde ikinci büyük bir deprem oldu. Bu ikinci deprem operasyonel anlamda bizi bayağı sıkıntıya soktu. Neden soktu? Çünkü biz, depremin hemen arkasından birçok uçağımızı havaya kaldırmıştık. İkinci deprem olduktan sonra, biz, tabii, bir meydanın inişe emniyetli diye ikazını almadan oraya uçuş yapmıyoruz Sayın Bakanım. Dolayısıyla, Devlet Hava Meydanlarından da bu şekilde teyit istedik. Mesela, Adana'da kule boşaltılmıştı çünkü ikinci deprem Adana'da çok fazla hissedilmişti. Malatya Havalimanı'nda terminalin çatısı çökmüştü, Kahramanmaraş Havalimanı'nda pistte bazı çatlakların olabileceği ifade edilmişti. Dolayısıyla, biz zaten şöyle planlamıştık: Deprem operasyonu olağan dışı bir operasyon, uçaklarımıza fazla miktarda yedek yakıt koymuştuk. Neden koyduk onu? Çünkü havada ve yerde planlananın hep üstünde beklemeler olur, bu kara operasyonu için de böyledir, düşük görüş operasyonları için de böyledir; bizim böyle bir tecrübemiz var. Dolayısıyla, biz uçaklarımıza çok fazla miktarda yakıt koyduğumuz için uçaklarımızı havada beklemeye aldık. Bu meydanlardan emniyetli inişe müsait ikazını aldıktan sonra tekrar operasyona devam ettik.

Sayın Bakanım, 6 Şubat günü saat 23.00 itibariyle biz 9 kargo, 38 yolcu uçuşu gerçekleştirdik, bu uçuşların tamamı deprem bölgesine. Bu uçuşlarda ilk gün saat 23.00'e kadar 6.846 arama kurtarma personeli, teknik personel, sağlık personeli 6 Şubat saat 21.00'e kadar bölgeye ulaştırmış olduk.

Ertesi gün, bizim için uçuş operasyonunda yirmi dört saat ve kırk sekiz saat çok kritiktir, her ne yaparsak planlamalarımızı ilk yirmi dört ve ikinci yirmi dört saat olan kırk sekiz saat diliminde yaparız. 7 Şubatta 07.15'te, bu doğrultuda 11 kargo ve 108 yolcu uçuşu gerçekleştirdik ilk yirmi dört saatte ve 17.633 arama kurtarma, sağlık personeli, teknik personel bölgeye ulaştırmış olduk. Yani depremden sonraki ilk yirmi dört saat içinde bize gelen, bizden talep edilen 17.663 ilgili personeli bölgeye ulaştırdık.

Tabii, yolcu uçaklarımızı boş göndermedik. Yolcu uçaklarımızın biliyorsunuz valizlerin konduğu kargo bölümleri var. Burada arama kurtarma personellerinin teçhizatları vardı, onlardan arta kalan yerlere su yükledik, yer bulabildiğimiz her yere çadır koyduk, bebek bezi koyduk -çünkü önemliydi bu oradaki çocuklar için- gıda maddesi koyduk, acil gıda maddeleri; taşıyabildiğimiz ölçüde de bunları taşımaya çalıştık.

Saat 15.06'da bizim kabin ekiplerimizden oluşan 143 kişilik bir ekip hazırladık. Benim görev yaptığım Genel Müdür Yardımcılığına Sayın Başkanım, 5.700 pilot, 13.200 kabin memuru bağlı. Biraz önce bahsettiğim operasyonları sürekli yönettiğimiz Entegre Operasyon Kontrol Merkezi bağlı ve bu ekiplerimizin uçuş planlamalarını yapan Ekip Planlama Başkanlığı bağlı. Dolayısıyla kabin kokpit de bana bağlı olduğu için kabin ekiplerimizden 143 kişilik bir ekip oluşturup -bölgede Hatay'ın dışında diğer bütün meydanlar açıldı çünkü Hatay'da pistte ve apronda hasarlar tespit edilmişti- operasyona katıldığı için 10'ar kişilik gruplar hâlinde bu kabin ekiplerimizi bu meydanlara gönderdik. Neden gönderdik? Çünkü insanlar şaşkınlık içindeydi, havalimanlarına gelip çok sayıda insan bölgeden dönmek istiyordu hem depremin ilk günü hem ikinci günü. Hem onlara yerde rehberlik yapsınlar, onların acılarına birazcık olsun... -biliyorsunuz, kabin ekipleri insan ilişkileri konusunda uzmandır yaptıkları meslek gereği, özel eğitim almışlardır bu konuyla ilgili. Dolayısıyla, onları da 10'ar kişilik gruplarda bu meydanlara gönderdik ki orada hava limanında biriken, gelen yolcularımıza hem o gülümsemeleriyle bir moral versinler hem onları yönlendirsinler hem onlara uçaklara gelişlerinde gidişlerinde eşlik etsinler diye. Bizim Teknik AŞ birimimiz var, Türk Hava Yolları Teknik yani teknik hizmetlerimizi yürüten, oradan arama kurtarma gönüllüleri belirlendi, onlar gönderildi. Ayrıca, bizim hem kabinde hem kokpitte arama kurtarma gönüllüsü olarak görev yapan arkadaşlarımız var, onlardan oluşturulan ekipler bölgeye gönderildi.

Uluslararası kurallar gereği uçucular bazı günlük mesai limitleriyle sınırlıdır, onları bir dakika bile aşamazsınız, bu bir uluslararası kuraldır ama bizim ülkemizin, Türkiye Cumhuriyeti devletinin sivil havacılık otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüdür. Biz onlardan bir istisna istedik, dedik ki: "Olağanüstü bir durumdayız, mesai limitlerimizi aşabiliriz. Onun için bize muafiyet verin." O muafiyeti aldık, o bizim elimizi oldukça rahatlatmış ekiplerimizi biraz daha fazla kullanmak adına. Bu şekilde bir uygulama yaptık. Saat 16.29'da operasyonu... Tabii, bu arada İstanbul'da bir yandan da kar operasyonu yürütüyoruz ve diğer uçuşlarımız da devam ediyor yani İstanbul'dan biz günlük ortalama 510'la 580 arası uçuş yaparız Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İki havaalanı total herhâlde.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAIÇİLER – Hayır, İstanbul sadece, İstanbul Havalimanı.

Günlük toplam tüm ağıımızda 1.350 ortalaması. Biraz önce arz etmişim, 1 Nisanda yaz tarifesı devreye giriyor, inşallah 1.600 bandına geleceğiz. Dolayısıyla, bu 580 sadece İstanbul Havalimanı'ndan yurt içi ve yurt dışına yaptığımız uçuş sayısıdır.

Bu arada 16.29'da Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yoğun kar yağışı başladı, tipi başladı. Pist temizleme çalışmaları vasıtasıyla –bu, dünyanın her yerinde böyledir- belirli periyotlarla pist kapatılır, pist temizlenir, ondan sonra tekrar operasyona açılır. Bir saat bir uçuş arası oldu. Tabii, bunlar bizi biraz yavaşlattı operasyonel anlamda ama siz de çok iyi bilirsiniz ki buradaki herkes de takdir eder ki Türk milleti böyle zamanlarda farklı bir kimliğe bürünüyor, birlik beraberlik içinde hareket etmeyi çok güzel başarabiliyor. Dolayısıyla, sağ olsun arkadaşlarımız da bu konuda bize çok destek oldular, o meydan kapansa da bir süre biz onları daha sonraki aşamalarda elimine ettik. Bu arada Yönetim Kurulu Başkanımız, Genel Müdürümüz de kriz merkezinde bizlere eşlik ettiler sağ olsunlar bütün operasyon boyunca.

Bundan sonraki bölümde kronolojik sırayla gitmeyeceğim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bunları hızlı geçelim.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – 8 Şubat günü biz yani depremin ilk kırk sekiz saatinde 230 yolcu seferi icra ettik bölgeye ve 35.347 kişiyi taşıdık. 9 Şubat 2023 saat 07.00 itibarıyla ilk yetmiş iki saatte 394 yolcu seferi yaptık, 48.289 yolcu taşıdık. Yolcudan kastım şu: Bölgeye çok fazla yolcu gitmiyordu. Biz çünkü bütün önceliği arama kurtarma ekiplerine, sağlık ekiplerine, teknik ekiplere verdik. Şöyle bir örnek vereyim: Zonguldak'tan maden işçileri Esenboğa'ya geldi, onları Esenboğa'dan bölgeye götürdük yani bu kadar destek geldi. Mesela, Kars'tan bölgeye tekrar seferler düzenledik ki bizim rutin tarife seferimizde yok. 10 Şubatta, depremin 4'üncü gününde 555 yolcu seferi, 59.092, 11 Şubatta, depremin 5'inci gününde de toplam o gün için 695 sefer yaptık ve 68.802 kişiyi bölgeye ulaştırmış olduk.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bu gidiş olarak mı yoksa hem gidiş hem dönüş mü?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Bakanım, bu gidiş, dönüşleri de biraz sonra arz edeceğim.

12 Şubat tarihinde -biraz önce Devlet Hava Meydanları Genel Müdürümüz söylemişti- Hatay'daki pist onarım faaliyetleri tamamlandı, testleri yapıldı ve biz İstanbul'dan Hatay Havalimanı için 19.08'de "TK3313" sefer numarasıyla ilk uçuşumuzu gerçekleştirdik ve Hatay Havalimanı depremden sonra ilk kez yolculu bir uçuşa sahne oldu, bunu da yapmak Türk Hava Yollarına nasip oldu, çok şükür. Uçağımız Hatay'a indi, kontroller yapıldıktan sonra tekrar Hatay'dan yolcusunu aldı, döndü. 13 Şubat itibarıyla -yani biraz önce arz etmişim, ilk bir hafta operasyonda kritiktir- toplam 950 yolcu seferi yaptık, 89.756 arama kurtarma ekibi ve teknik personeli taşımış olduk.

Sayın Bakanım, sorduğunuz soru vardı, bunu da 13 Şubatta deprem bölgesinden İstanbul ve Ankara Havalimanı başta olmak üzere diğer meydanlara talebe göre planladık, bunların içinde İzmir var, Ankara var; 966 sefer yaptık ve 169.775 yolcuyu İstanbul, Ankara, İzmir başta olmak üzere taşıdık ilk bir hafta içinde deprem bölgesinden. Yani buradan 89.756 götürdük, deprem bölgesinden 169.775 yolcuyu getirdik.

Kısaca özetlemek gerekirse, tahliye ve insani yardım uçuşları için tarife yapımızı bozarak öncelik verdik, ihtiyaç durumunda, diğer ticari uçuşları iptal ettik, tüm ticari kargo faaliyetlerini durdurduk, gerek yolcu gerek kargo seferlerinde kurtarma ekipleri, teknik teçhizatlar ve acil ihtiyaç malzemelerinin bölgeye sevkine öncelik verdik her seferinde. Tabii, bu yardımda hepimiz şahit olduk, dünyanın çok çeşitli bölgelerinden çok farklı ülkelerden çok ciddi destekler geldi, ülkemize ulaşan bu destekleri de

deprem bölgesine ulaştırdık. AFAD’la sürekli koordine hâlindeydik çünkü AFAD tarafından yönetilen bir kriz vardı ve o krizde de hem AFAD hem de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden aldığımız talimatlar doğrultusunda hareket ettik.

Onun dışında, 3 tane özel hava yolumuz var Corendon, Tailwind, Freebird diye, biliyorsunuz. Neden bu şirketlere gittik? Onların Antalya’da “base”leri var, ana “base”leri, ana üsleri oralar. Dedik ki: “Biz sizin bütün masraflarınızı üstleniyoruz, yakıt paranızı vereceğiz, kiranızı vereceğiz, bizim adımıza da yolcu sevkıyatı yapın.” Onlar da -3 özel hava yolu- bu şekilde, masrafları Türk Hava Yollarından karşılanmak suretiyle 110 sefer gerçekleştirdiler.

Kısa bir özet olarak bazı rakamları vereyim size. 6 Şubat, depremin ilk günü, saatlik bazda yaptığımız uçuşlar yansıda görüldüğü gibi -biraz önce arz ettim- toplam 108 uçuş gerçekleştirmiştik. 6-12 Şubat arasında -bu da sizin sorduğunuz soruya gelecek- ilk yedi günlük sürede 966 sefer yaptık afet bölgesinden -afet bölgesinden 966 sefer yani tahliye ediyoruz- 169.775 yolcu taşıdık; afet bölgesine 950 sefer yaptık, 89.756 arama kurtarma personeli ve teknik personel götürdük. Rakamlar farklı gördüğünüz gibi çünkü bölgeye dönüşlerde hemen hemen bütün uçaklarımız “full” döndüler ve kimseyi yerde bırakmadık orada.

Buradaki veriler de havalimanı bazında veriler Sayın Bakanım, detay veriler, arz edilirse detaylara girebilirim. Yani Adana, Adıyaman, Diyarbakır, Elâzığ, Şanlıurfa, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş ve Malatya meydanlarına ilk bir hafta boyunca yaptığımız seferler ve o seferlerin dönüşünü icra ettiğimiz seferler. Burada da hangi meydanlardan bölgedeki hangi meydanlara ne kadar sefer yaptık, onun detaylarını sunduk ilk hafta verileri olarak. Gördüğünüz gibi, bütün meydanlarımız açıldı; 12 Şubata kadar Hatay kapalıydı sadece, 12 Şubattan sonra Hatay da açıldığı için bölgedeki tüm meydanlara operasyonlarımızı sorunsuz şekilde icra ettik. Bunlar da afet bölgesinden yaptığımız uçuş operasyonunun dönüş seferleri. Yani görüldüğü gibi Adana’dan İstanbul’a, Sabiha Gökçen’e, Esenboğa’ya... “Diğer” dediğimiz 14 meydan, Sayın Bakanım, işte, ülkemizdeki farklı meydanlar. Mesela, Kars’a sefer yaptık Adana’dan, Trabzon’a sefer yaptık gibi.

Bu da kargo seferlerimiz. Ciddi bir kargo taşıdık, ilk bir hafta içerisinde 132 kargo seferi yaptık. Bizim kargo uçaklarımız, biliyorsunuz Boeing 777, A300 ve A330 uçaklarından oluşuyor ve kapasiteleri 60 ton ile 95 ton arasında değişiyor. Sayın Bakanım, ilk bir haftada 4 milyon 993 bin kilogram kargo taşıdık. Ne taşıdık? Jeneratör taşıdık, itfaiye aracı taşıdık, otomobil taşıdık kargo uçaklarımızda. 1 Mart diye bir ayırım yaptık. Neden 1 Mart diye ayırım yaptık? Sayın Bakanım, biz 1 Marta kadar bölgeden yapılan tüm uçuşları ücretsiz yaptık, 1 Marttan itibaren de standart ücret tarifesine geçtik 550 TL olarak; onun için 1 Mart öncesi, 1 Mart sonrası diye ayırdık. Dün itibarıyla afet bölgesinden toplam 4.338 sefer yapmışız, 692 bin 890 yolcu taşımışız. Afet bölgesine yapılan seferlerde ise -dün yani 27 Mart itibarıyla- 4.320 seferle 572 bin 784 yolcu taşımışız.

Buradaki değerler de biraz önce verdiğim değerler gibi kümülatif yani dün itibarıyla, 27 Mart itibarıyla yaptığımız uçuşların dökümü. Adana, Adıyaman, Diyarbakır, Elâzığ, Şanlıurfa, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş ve Malatya meydanlarımızdan yaptığımız uçuşlar ve bu meydanlara yapılan uçuşlar. Bunu şöyle yapıyorduk sayın vekilim, talepler geliyordu bize, istasyonlarımızda hep kriz merkezi vasıtasıyla talep hâlindeydik. Mesela, ilk gün çok fazla sayıda -biraz önce, sabah oturumumuzda Sayın Milletvekilimiz bahsetti- Adıyaman Meydanı’nda ciddi bir yığılma oldu. 2 bin kişilik alanda bekleyen bir ekip vardı. Mesela, oraya öncelik veriyorsunuz çünkü sahadan bilgi aldığınız için neresi artıyorsa önce oradaki seferleri artırıyorsunuz. Gaziantep’te zaman zaman çok ciddi havalimanına gelişler oldu bölge halkı tarafından, dolayısıyla dikkat ederseniz oradaki seferler, Adana, Gaziantep sefer sayıları oldukça fazla.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – En çok Adana.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Bakanım, biz Adana ve Gaziantep’i meydan kapasiteleri biraz daha fazla olduğu için ana üs gibi değerlendirdik yani oradaki bir yükü alırsak... Diğer meydanlarda kapasiteler daha azdı, yığılmalar daha azdı. Esas talepler Adana ve Gaziantep üzerinden geldiği için oraya çok sayıda sefer planladık.

Bir de biz şöyle yaptık, biraz önce... Tabii ki her yerden talep geliyor biliyorsunuz böyle bir afette ama biz şöyle bir karar aldık. AFAD’dan ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden gelsin istedik çünkü gerçek talebi, krizi AFAD yönettiği için en iyi bilen, sahayı en iyi bilen, büyük resmi en iyi gören AFAD’dı. Dolayısıyla, AFAD ve SHGM’den gelen bütün talepleri de karşıladık.

Sayın Bakanım, 27 Mart itibarıyla kargo sefer sayımız 577 oldu. Bu kargo sefer sayısı içinde ticari kargolar yok, bu sadece ve sadece afet bölgesine yapılan kargo seferlerini kapsıyor ve bu 577 seferde de düne kadar 24 milyon 367 bin kilogram kargo yükünü taşımış olduk.

Benim arz edeceklerim bu kadar, sorularınız için cevaplamaya hazırız.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani hakikaten tebrik ediyoruz, Türk Hava Yolları çok güzel bir operasyon yapmış, her türlü takdirin üzerinde bu. Özetle, ben de arazide olduğum için, o bölgede olduğum için biliyorum ve kabin memurlarının dahi oraya sevk edilmesi gerçekten çok önemli çünkü onların iletişimleri iyi yani insani açıdan davranışları, beşerî münasebetlerde diyelim, onlar gayet iyi.

Hatta bir fıkra vardı, belki yerinde mi? Biraz hava yumuşasın müsaade edersiniz, fıkrayı anlatabilir miyim?

Şimdi, Trabzon’a giden bir yolcu yanlış bir yere oturuyor, bir türlü yerinden kalkmıyor, öbürü de kalkmasını istiyor. Kabin memuru geliyor, “Beyefendi, siz nereye gidiyorsunuz?” “Trabzon’a,” “Ama bu koltuk Samsun’a gidiyor.” deyince “Tamam, anlaşıldı.” diye hemen...

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Bakan, müsaadenizle bir notum daha vardı, onu da aktarayım.

Türk Hava Yolları bu operasyonun yanı sıra -basın kanalıyla da haberdar olunmuştur- AFAD’a 2 milyar TL yani bugünkü döviz kuruna karşılık gelirse 100 milyon dolar bağışta bulundu ve bu bağış çekimizi, biz, iki hafta önce Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu olarak Sayın İstanbul Valimize çek olarak teslim ettik, 2 milyar TL.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Ayrıca, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Profesör Doktor Ahmet Bolat Bey açıklamasını yaptı, gene basından duyulmuştur; deprem bölgesinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığıyla koordineli olarak bin tane kalıcı konut yapıyoruz. Ayrıca, deprem bölgesinde depreme maruz kalan ailelerin de başvurmaları durumunda ekstra bin kişilik bir istihdam sağlayacağız.

Arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Şimdi, İstanbul Milletvekilimiz Gökhan Zeybek’in suali var.

Buyurun Gökhan Bey.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Birkaç sorum olacak, açıklayabilerseniz de çok mutlu olacağım.

Saat 12.45 uçağıyla İstanbul'dan Adana'ya uçuş gerçekleştirdik yani İstanbul'dan 6 Şubat tarihinde kalkan 2'nci ya da 3'üncü uçaakta yer bulduk ve biz Adana üzerinden Hatay'a ulaştık. Bizimle gelmek isteyen bazı milletvekili arkadaşlarımıza uçağın dolu olduğu söylendi ancak -uçak saat 13.05 ya da 13.10 gibi kalkışı yaptı- uçaakta boş koltuklar vardı. Ancak havaalanında bekleyen, VIP salonunda bekleyen arkadaşlarımız, maalesef, orada...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Kaç koltuk boştu? Bazen yetişemiyor...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Birkaç değil ama yani...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani 10'dan fazla mı?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Evet.

Onu bir belirtmek istiyorum. Yani niçin onları boş tuttunuz, son dakikaya kadar biri gelir diye sizde yedek bir rezervasyon mu vardı? “Hani acil bir ekip gelecek, yolda, bekleyin, boş tutun.” muydu? Birincisi, bunu sormak istiyorum.

Bütün televizyonlarda uçaklarla ilgili altyazılarda 1 Mart tarihine kadar ücret alınmayacağı söylenmesine rağmen, havaalanlarında bunun sadece belli sayıdaki koltuk için geçerli olduğu, önceden rezervasyon yapılması durumunda bunun geçerli olduğu, geriye kalan biletlerin ise ücretlendirildiği söylendi, böyle bir yöntemle de Adana-İstanbul uçuşunu gerçekleştirdim. Yani sizin söylediğiniz gibi...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ücret ödediniz mi?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ödedim, evet.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani ben de ödedim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Yani hayır, ödemekten yana itirazım yok ama açıklama metninde 1 Marta kadar tüm uçuşlar ücretsizdi. Oysa tahliye uçaklarında sadece erken rezervasyonla ya da belli sayıdaki isme bu kotanın verildiği yer hostesleri tarafından tarafımıza iletilirdi. Bunu belirtmek istiyorum, iki.

Üç: Size AFAD'ın bildirdiği lift yüksekliği ve palet kalınlığından kaynaklanan İncirlik Hava Üssü'ne inen kargo uçaklarındaki boşaltma işleminde altı saatlik gecikmenin temel sebebi sizden mi kaynaklandı, AFAD'dan mı kaynaklandı, İncirlik Hava Üssü'nden mi kaynaklandı? Çünkü arama kurtarma ekiplerini Adana'ya indirdiniz, kara yoluyla bölgeye ulaştırdınız ancak ekipman, araç gereç, edevat, maalesef, hem kara yolunun gecikmesi hem de İncirlik Hava Üssü'ndeki boşaltmanın gecikmesi sebebiyle ciddi bir sekteye uğradı. Burada yani bu senaryo gerçekleşmedi mi? İncirlik'teki lift yükseklikleri ve palet kalınlığından dolayı orada kargo uçaklarının boşaltılamaması ya da beklemesinin sebebi neydi, onu sormak istiyorum.

Giden uçaklarla ilgili verdiğiniz rakamlar üzerinden söylüyorum. 37.820 kilo üzerinden... Siz “Bizim kargo uçaklarımız ortalama 60 ila 90 bin kilogram arasında yük taşıyor.” dediniz, verdiğiniz rakamlarda giden tonaj 37 ton 820 kilogram ve yine, bölgeye giden uçaklarda kişi başına uçak doluluk oranında 93 kişi gözükyor yani benim söylediğimi de destekler biçimiyle. Niçin gidişlerde bölgeye çok sayıda insan gitmek isterken uçaklar daha eksik yolcuyla gitti, dönüşte de 169 bin yani neredeyse bunun 2 katı yolcuyla geldi, bunun bir açıklaması var mı? Toplam olarak da gene siz “577 sefer.” dediniz, orada da sefer başına 42 tonluk bir ortalamaı görüyoruz.

Yani özellikle deprem bölgesinde en fazla hissedilen ihtiyaç kurtarma araç gereçleriydi yani makastı, keskiydi, iş makinesiydi, işte hidrolik pompaydı, jeneratördü ve benzeri biçimiyle... Erken dönemde yani benim kastettiğim 6 Şubat, 7 Şubat; zaten 8 Şubattan sonra nakliye araçlarıyla bölgeye çok sayıda transfer geldi. Yani ilk iki gün, ilk kırk sekiz saat açısından bakıldığı zaman verilerinizdeki tonajın düşüklüğünü öğrenmek istiyorum.

Türk Hava Yolları, tabii, bir dünya markası, bizim de gurur duyduğumuz; sporda olsun, başka alanlarda olsun, sponsorluk yaparak da içinde Türk ismi geçmesinden dolayı da bilinirliği son derece yüksek bir kurum. Bağış yaptığınız için sormuyorum ama sormak istediğim şu: Halka açık bir şirketsiniz, hissedarlarınız var, hisse senetleriniz piyasada dolaşıyor. Bu bağışı yapmanızdan dolayı yani sizin hissedarlarınızla aranızda hani özel bir hukuk var mı? Buna ilişkin herhangi bir hukuki davaya konu olabilir misiniz? Bunu da merak ettiğim için sormak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ediyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, sorulara kısa, öz cevap verin ama bazılarına yazılı olarak da...

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Bakanım, bazılarına yazılı cevap vereceğiz.

Evet, 12.45 İstanbul-Adana uçağıyla ilgili, Sayın Vekilim, notunuzu aldım. Bizim öyle bir uygulamamız yok “Son dakikaya kadar bir yer ayrılışın vesaire.” gibi. Biz o gün de bahsettik, hepimiz operasyon merkezindeydik, mümkün olduğu kadar çok insanı götürmeye çalıştık bize gelen talepler doğrultusunda. Bunu araştıracağım, yazılı olarak döneriz.

1 Marta kadar ücretsiz belli sayıda koltuk var. Rezervasyon konusuna gelince, biz ücretsiz olduğunu ilan ettik ancak şöyle: Ücretsiz olsa da rezervasyon yapılmasını istedik. Neden? Çünkü sizin uçakta kimleri taşıdığının bilinmesi gerekiyor. İki yönden bilinmesi gerekiyor: Kimi getiriyorsunuz? Çünkü burada, bu olay çok fazla miktarda provoke edilebilecek, suistimal edilecek alanlara da açık. İkincisi, daha da önemlisi, herhangi bir şekilde -Allah korusun- bir uçak düştü, o uçakta kim vardı, bunlar için biz rezervasyon yapılmasını istedik ancak ücret talep edilmedi bu rezervasyonlardan. Bu şekilde “tweet”lerimiz de var Basın Müşavirliğinden. Böyle açıklama yapayım, buna da detaylarıyla yazılı olarak cevap veririz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bizim rezervasyonumuz vardı ama yani rezervasyonsuz uçağa...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Benim de rezervasyonum vardı da biz para ödedik.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Başkanım, şöyle: Önceden alınmış olabilirdi biletler ama biz o ilan ettiğimiz tarih itibariyle durdurduk. Ben onlara yazılı olarak dönerim.

İncirlik Hava Üssü’nde, -“high loader” diyoruz- kargo uçaklarında, biliyorsunuz, böyle hareket eden, liftli hareket eden araçlar var yani kargoya yüklediğiniz malzemeyi alıyor, indiriyor- bunlardan yeteri kadar vardı ama tabii, biz İncirlik Havalimanı’yla daha önce hiçbir operasyon yapmadık çünkü orası askerî bir havalimanı ve Amerikalılarla birlikte kullanılan bir havalimanı. Yolcu operasyonunu hiç yolcu uçağıyla yapmadık Sayın Vekilim, ilk defa o zaman yaptık çünkü Adana dolacaktı ve doldu da. Çünkü mesela, Adana’ya çok farklı ülkelerden kendi hava yollarıyla çeşitli uçaklar da geldi malumunuz olduğu üzere. Biz o ihtimali düşünerek oraya almıştık ama orada 5 tane “high loader” vardı ancak biz oraya uçaklarımızı yönlendirdiğimizde onların 4’ünün arızalı olduğu bize bildirildi İncirlik Üssü’nde. Dolayısıyla, bize oradaki “high loader” var diye bildirildiği için, biz, tabii, hemen onun üstüne 2 tane fork-lift... Ben AFAD Daire Başkanımız vardı Salih Bey isminde, onunla devamlı temas hâlindeydim,

kendilerine bildirdik, dedik ki: “Bizim 2 tane fork-lifte ihtiyacımız var.” Ve bizim ekipler de hemen Adana Şakirpaşa’da o “high loader”ı aldı ama oradaki gecikmenin ana kaynağı o değildi, şöyle: İncirlik Havalimanı’nda park edeceğiniz sahalar kısıtlı, 4 uçak park edebiliyorsunuz, 1 tanesi çıkmadan bir başka uçağı oraya sokamıyorsunuz, ondan oldu ve bu “high loader”la da olan gecikmeleri en kısa zamanda bu şekilde kapatmaya çalıştık, İstanbul’dan da gönderdik, Adana’dan da. Bizim bir yer hizmet servisimiz var “TGS” diye, biliyorsunuz, uçaklara hizmet veren, onlar tarafından Adana’ya intikal edildi.

Son sorunuz, bağış konusu; bu, hukuki olarak bakılıyor, araştırılıyor, bir mahzur olmadığı, Genel Kurulda da hissedarlara sunuluyor. Ayrıca, malumlarınız olduğu üzere, Türk Hava Yollarının hisse değerine baktığımız zaman şu anda diyebilirim ki belki dünyada sıralamaya girebilir, Türkiye’de en üstlerde bir tane de yatırımcısına kazandırma anlamında, çok yüksek fiyatlara çok kısa sürede tırmandı. Bunun da nedeni, bu sene Türk Hava Yolları 2,7 milyar dolar gibi Türk milletin de her Türk vatandaşının da göğsünün kabarmasını gerektirecek bir kâr yaptı. Bu kârın büyüklüğünü şöyle söyleyeyim size.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Rusya...

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Yok, sadece Rusya değil, Rusya çok küçük bir bölümü. Göreceksiniz, Rusya olsa da olmasa da bu sene de yapacağınız bunu. Alman hava yolu şirketi, bayrak şirketi Lufthansa Hava Yollarının tarihinde yaptığı en yüksek kâr 1,8 milyar dolar. Onun için de Türk Hava Yolları hisseleri bu kârlılığa bakarak yatırımcısına çok ciddi önemde getiri sağladı, çok da aranan bir hisse hâline geldi.

İki sorunuza da yazılı olarak cevap vereceğiz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Hatay Milletvekilimiz İsmet Tokdemir’e söz vereceğim.

Buyurun.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Sayın Genel Müdür Yardımcım, ben Hatay Vekiliyim. Depremden yedi gün sonra Hatay Havalimanı’nın onarımının yapılmasını bir beceriksizlik olarak görüyorum çünkü havalimanındaki bozulan yüzeyssel şey bir günde, iki günde yapılabilsaydı bize daha çok sayıda arama kurtarma ekibi ve alet edevat gelecekti. Bu gecikmeyi bir Hatay Vekili olarak doğru bulmuyorum, kabul etmiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama Vekilim, Türk Hava Yollarının konusu değil o. Daha önceki sunum yapan arkadaşlar...

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Vekilim, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda meydan bakım, onarım işleri.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Biraz önce siz yoktunuz.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Tamam, yer hizmetleri sizde ama ben şu an geldim kime söyleyeceğim? Yani burada uçağın inişini binişini konuşurken havaalanının... Siz de demin “Havaalanındaki ayın 12’sinde bitirdik, beraberce indik.” dediniz.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Ben bitirdik demedim Sayın Vekilim.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – “Beraber indik.” dediniz değil mi?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Şöyle: Biz ilk inışı yaptık dedim. 12 Şubat 18.08’de Hatay Havalimanı’nın açıldığı ilan edildi, bizim uçağımız da 19.08’de kalkış yaptı İstanbul’dan.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Tamam, o zaman şöyle söyleyeyim: İlk gelişinizi keşke 6’sından bir gün sonra, iki gün sonra da yapabileseydiniz.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Vekilim, havalimanlarının bakım, onarım faaliyetleri Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülüyor Türk Hava Yollarının ya da başka bir hava yolunun burayla bir ilişkisi yok.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Vekilim, öğleden önce onları sorduk yani sizin adınıza sorduk. Haklısınız, o konuda ben de hatta Müzeyyen Hanım da sordu.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Peki, Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz, sağ olun.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun Sayın Bakanım.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bir şey soracağım, Hatay’a uçak bileti baktığımızda dolu, hep dolu, bir aylık dolu. Neden bilet alamıyoruz?

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Şu anda mı?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Şu anda diyelim ki nisan ayının sonuna bilet almak istediğinizde dolu olarak gösteriyor, bütün uçuşlar dolu, gidiş dönüş hepsi dolu.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sayın Vekilim, şöyle bir NOTAM var: 16 Mayıs kadar Hatay’a ticari uçuşların yapılmaması konusunda bir NOTAM yayınlandı. Onu da ben araştırdım, dönerim size. İnsani yardım uçuşu; bölgeye gidecek yani AFAD tarafından ya da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bize bir liste gönderiliyor, işte depremzede olabilir, depremzede yakını olabilir, doktor, özellikle şimdi sağlık hizmetleri çok yoğun gidiyor. Bunlara öncelik veriliyor ve Hatay meydanı ticari uçuşlara kapalı yani gidiş yönlü. Ticari uçuştan kastımız şu: Yani sizin herhangi bir deprem bölgesiyle ilişkiniz yok, depremzede değilsiniz, sağlık ekibinde yoksunuz, siz şu anda Hatay’a gidemiyorsunuz çünkü öncelik bu insani yardım ekiplerine verildiği için, şu anda bölgeye takviyeler devam ettiği için ama ben tekrar onun da teyidini alırım, size dönerim ama bildiğimiz bu 16 Mayıs kadar.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Genel Müdürüm çok teşekkür ederiz, sağ olun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Adana...

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Adana var, açık Adana.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Adana veya Gaziantep’e gidip oradan...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bir an önce Hatay’ın normalleşmesi lazım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam inşallah.

Tamam teşekkür ediyoruz, başarılar diliyoruz. Türk Hava Yollarıyla gurur duyuyoruz, sağ olun.

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MEHMET KADAİFÇİLER – Sağ olun Sayın Başkanım, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, hemen bir başka sunuma geçiyoruz.

Orhan Kemal Ardic, Ulaştırma Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili.

Hazırsınız değil mi Sayın Genel Müdürüm?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Evet, hazırız Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi arkadaşlar, 5 sunum daha var, sunumları biraz hızlandırırsak iyi olur.

Size söz veriyorum, buyurun efendim.

8.- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal Ardic'in, afet ve acil duruma yönelik haberleşme alanındaki hizmetleri hakkında sunumu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Sayın Bakanım, elimden geldiğince hızlandıracam.

Sayın Bakanım, sayın Komisyon üyelerimiz, sayın vekillerimiz, değerli hazırun; herkesi saygıyla selamlıyorum.

Ben de oranın bir insanı olarak üzüntülüymüm, herkesin de başının sağ olmasını diliyorum bölge insanı olarak.

Bizim tabii baktığımızda ülkemizin afetlere ilişkin müdahalelerine yönelik ana doküman “TAMP” dediğimiz Türkiye Afet Müdahale Planı, haberleşme açısından afetlere yönelik ortaya konan doküman ise Ulusal Düzey Afet Haberleşme Grubu Planı. Bu Afet Haberleşme Grubu Planı'nda afet ve acil durumlarda ulusal ve yerel düzeyde haberleşmenin sürdürülmesine yönelik koordinasyon belirlenmiş durumda. Bu planın amacına baktığımızda afet ve acil durumlarda haberleşme altyapılarının sürekliliğinin sağlanabilmesi için afet bölgesindeki gerekli çalışmaların koordineli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak. Plan ülkede yaşanabilecek olası her türlü ölçekte afet ve acil durumdaki müdahalede haberleşme hizmetlerinin yürütülmesinde görev alacak kurum ve kuruluşları, STK'leri, özel sektörü, işletmecileri kapsamakta. 2015 yılında planımız onaylandı ilk olarak, ondan sonra her yıl olarak da güncelliyoruz.

Afet Haberleşme Grubu teşkili slaytta gördüğümüz şekilde Sayın Bakanım. Afet Haberleşme Grubu faaliyetlerini AFAD haberleşme çözüm ortakları, destek çözüm ortakları ile diğer hizmet gruplarıyla iş birliği ve koordineli şekilde yürütüyor. Haberleşme çözüm ortakları Afet Haberleşme Grubu'na verilen görevlere ilişkin iş ve işlemlerin yürütülmesinden ve koordinasyonundan sorumlu kurum ve kuruluşları kapsıyor. Bunlara baktığımızda bizim Haberleşme Genel Müdürlüğümüz, BTK, Kıyı Emniyeti, PTT, TÜRK SAT, TÜRK TELEKOM, TT Mobil, Turkcell ve Vodafone; destek çözüm ortaklarına baktığımızda ise Genelkurmay Başkanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Türk Kızılayı, Türk Radyo Cemiyeti ve diğer belirlenen kuruluşlar. Afet Haberleşme Grubu ulusal düzey koordinasyon unsurları hem Bakanlıkta hem de diğer ilgili kurum ve kuruluşlarda 7/24 saat esasına göre vardiyalı olarak görev yapıyor. Nitekim buradaki tüm paydaşlarımız da yine depremdeki paydaşlarımızın hepsi afet sonrasında hâlen bilfiil 7/24 olarak görev yapmaya devam ediyorlar.

Bakanlık olarak yapılan çalışmalara baktığımızda afet ve acil durumlara yönelik haberleşme alanındaki hazırlıklar geçmişten bugüne sürekli olarak güncellenerek devam ettiriliyor. Bu kapsamda, geçtiğimiz dönemde, afet ve acil durumlarda enerji ve haberleşme kesintilerine karşı kullanılacak olan ekipmanlardan akü, jeneratör gibi ekipmanlar ile araç, karavan, konteyner, römork ve benzeri tiplerde mobilize baz istasyonları gibi tüm kaynakların işletmecilerce güçlendirilmesi sağlanmıştır. Diğer taraftan, Türk Kızılayına ait araçların ve ekiplerin afet durumlarında VSAT uydu terminalleriyle haberleşebilmesi için gerekli altyapılar oluşturulmuş ve bu altyapılar afetlerde kullanılmaktadır.

Kamu kurum ve kuruluşları için afet ve acil durumlarda haberleşme ihtiyaçlarına yönelik olarak uydu telefonları temin edilmiştir. Bakanlığımız ve BTK tarafından kırsal bölgelerde yer alan yerleşim yerlerine yönelik mobil haberleşme altyapıları 2013 yılından itibaren bugüne kadar kurulmaya devam etmektedir. Bu kapsamda, son dönemde, afet ve acil durumlarda kullanılabilecek olan römork tipi mobil baz istasyonları da geliştirilmiş ve son afette de deprem bölgesinde kullanılmıştır. Bu, Bakanlığın projeleri kapsamında geliştirilen bir römork tipi mobil baz istasyonu. Ayrıca tüm Türkiye'ye veya ilgili coğrafi alana kısa sürede acil durum SMS'i gönderebilecek altyapı geliştirilmiştir. Bunlara ilaveten, Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezinde mobil ve sabit altyapıların internet ve ses hizmetlerinin sürekliliğinin takibi için ihtiyaç duyulan altyapı oluşturulmuş ve kullanılmaktadır.

Afet ve acil durumlarda, aynı anda gerçekleştirilen çağrı sayısı çok ciddi oranda artıyor, baktığımız zaman. Afetin yaşandığı bölgeye ve afet bölgesinden dışarıya doğru her iki yönlü gerçekleştirilen çağrılarda çok ciddi bir yoğunlukla karşılaşyoruz. Bu gibi durumlarda hem hizmet sürekliliği hem de kalitesi etkilenebilir. Yaşanan tecrübeler ışığında, bu tür sorunlara yönelik, işletmecilerle birlikte ortak önlemler alınmıştır. Bu çerçevede, özellikle çekirdek şebekede işletmecilerce çeşitli parametrelerdeki kapasiteler 2,5 ila 3 katına çıkarılmıştır. Aynı anda yapılabilecek çağrı sayısı, çağrıları karşılama oranı, işletmeciler arası bağlantı kapasitesi, mobil data kapasitesinde son yıllarda önemli ölçüde artışlar sağlanmıştır. Özellikle 2020 yılında yaşanan İstanbul depremi sonrasında alınan ciddi önlemlerden bahsetmiş oldum. Nitekim, bu çalışmalar sonrasında, son dönemdeki afetlerde haberleşme altyapılarında kapasiteyle ilgili bir sıkıntı yaşamadık. Bununla birlikte, ileriye dönük olarak ortaya çıkabilecek diğer ihtiyaçlar da dikkate alınarak kapasite artışlarını işletmecilerle birlikte koordineli bir şekilde takip etmeye devam ediyoruz.

Afet ve acil durumlarda, tabii, haberleşme açısından çok önemli konulardan biri de enerji, elektrik konusu. Elektronik haberleşme altyapısında da tabii, enerji kaynaklı kesintiler tüm depremlerde karşılaştığımız bir sorun olarak ortaya çıkıyor. Enerji kesintilerinde baz istasyonlarının akü ve jeneratör gibi yedek enerji sistemleri devreye giriyor ancak uzun süreli enerji kesintileri olması durumunda söz konusu yedek sistemlerin kaynakları belli bir ölçüde hizmet verebiliyor, belli bir sürede hizmet verebiliyor diyebiliriz. Bu kapsamda, enerji temininin hızlı bir şekilde sağlanabilmesi ve yedek sistemlere yönelik yakıt ikmalinin yapılabilmesi kritik öneme sahip ihtiyaçlar olarak ortaya çıkıyor. Bu çerçevede, enerji kesintisi sonrası iletişim altyapılarının ayakta kalabilmesi için işletmeciler tarafından kaynak ve lojistik imkânlarının artırılması için çalışmalar yapılmıştır, yapmaya da devam ediyoruz. Bunun yanı sıra, enerji ihtiyaçlarına ilişkin, bu alandaki ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli çalışmalar yürütüyoruz, Enerji Bakanlığı, EPDK gibi kurumlarla.

Kahramanmaraş depremine baktığımızda, tabii, saat 04.17'de olan bir deprem ve arkasından gelen -yaklaşık dokuz saatti yanlış hatırlıyorsam- 2'nci büyük deprem dikkate alındığında, ilk deprem sonrasında fiziksel yıkım ve deprem sonrası oluşan uzun süreli elektrik kesintileri nedeniyle baz istasyonlarında kesintiler meydana geldi. 2'nci depremde de bina yıkılmaları olduğu için orada da yine, bina üzerinde yer alan baz istasyonlarında kesintilerimiz artmış oldu, öyle diyelim. Bakanlığımız ve BTK koordinesinde, baz istasyonlarının ayağa kaldırılması için ivedilikle mobil baz istasyonları, jeneratörler, saha ekiplerinin bölgeye intikalini sağladık. Haberleşmede meydana gelen kesintilerin giderilmesi için çalışmalara süratle başladık. Bu çerçevede saat 04.30'dan itibaren mobil baz istasyonları ve jeneratörlerin sevki talimatı verildi. Depremin ilk dakikalarından itibaren verilen talimatlarla bölgede yaşayan vatandaşlarımızın haberleşme ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için de borç ve benzeri sebeplerle kapatılmış olan hatları açtırdık, işletmecilerin bölgedeki abonelere ses ve internet paketleri tanımlamalarını sağladık.

Hizmet sürekliliği deprem bölgesinde 8 ilde haberleşme açısından kısa sürede sağlandı ancak yıkımın yoğun olduğu Hatay, Kahramanmaraş ve Adıyaman için fiziksel yıkımlar ve enerji kesintileri dikkate alındığında hizmet sürekliliğinin sağlanmaması mobil baz istasyonları ve jeneratörler devreye alınana kadar belli bir süre devam etti. Bu noktada enerji temini, mobil baz istasyonlarının ve personelin bölgeye ulaşımı, yakıt tedariği ve lojistiğe yönelik ihtiyaçları da sürekli takip ettik ve bununla ilgili AFAD’ın Kriz Koordinasyon Merkezinde gelen talepleri, bütün kurumlarla irtibatlı bir şekilde, bunları karşılamaya çalıştık. Hâlihazırda çalışan mobil baz istasyonlarıyla birlikte baktığımızda bu bölgede, deprem bölgesinde yer alan bütün illerimizi kıyasladığımızda deprem öncesine göre çok daha fazla baz istasyonu, mobil baz istasyonlarıyla birlikte çalışıyor şu anda saha.

Deprem bölgesinde kapsamanın sağlanması için tüm Türkiye’den mobil baz istasyonları ve acil iletişim araçlarını sevk ettik. Tabii, bunun depremin çeperine baktığımızda komşu illerden gönderme imkânınız belli oranda vardı ama çeper çok daha fazla genişledi, o yüzden tüm Türkiye’den göndermek durumunda kaldık. 500’e yakın mobil baz istasyonu Kahramanmaraş depremi sonrasında sahada kullanıldı. Bu kapsamda 40 adet de... Evrensel Hizmet Kanunumuz var Bakanlığın, Evrensel Hizmet Kanunu kapsamında yapılan 40 adet mobil baz istasyonunu da sahada kullandık.

Deprem bölgelerinde bulunan personel ve haberleşmeye ilişkin kaynakları haberleşmenin sürekliliğini sağlamak amacıyla ortaya çıkan takviye ihtiyacı kapsamında 2.200’den fazla personel ve 3.500’e yakın jeneratörü de destek olarak sevk ettik sahaya. Bu kapsamda jeneratörlerin yakıt ve bakım ihtiyaçlarının çalışmalarını da sürdürüyoruz. Jeneratör süreci gerçekten çok yoğun ve zor bir süreç; bunu, jeneratörleri sahada nasıl koordine ettiklerini operatörlerimiz mutlaka bahsedeceklerdir.

Tabii, buna ek olarak daha sonrasında deprem bölgesinde konteyner kentler ve çadır kentler ortaya çıktı doğal olarak. Tabii bunların da haberleşme ihtiyaçları ortaya çıktı. Biz bunların mobil kapsamasını fiber, VSAT uydu ve “Wİ-Fİ” altyapılarıyla hizmet sunmaya başladık konteyner ve çadır kentlerde.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ne zaman, hangi tarihten itibaren; onları da söylerseniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Bakalım Sayın Bakanım tarihe.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – TÜRKSAT tarafından 200’e yakın noktada VSAT uydu ve “Wİ-Fİ” kuruluşları hizmeti verdik. Yine işletmeciler de 200’e yakın konteyner kent ve çadır kentte fiber ve mobil altyapı üzerinden “Wİ-Fİ” hizmeti veriyor. Ayrıca, yine 200’e yakın konteyner kent ve çadır kentte altyapı kurulum çalışmalarımız da devam ediyor. Sabit baz istasyonu kurulum çalışmalarımız var, bunları da sürdürüyoruz; büyük bir kısmını tamamladık, işletmeciler sürdürüyorlar ve tamamladılar. Bu doğrultuda mobil baz istasyonlarını da sabit baz istasyonları kuruldukça devreden çıkarıyoruz. Hâlihazırda bölgede, bölge genelinde hizmet verilmeye devam ediliyor. Önemli bir aksaklık bugün itibarıyla gözlemleniyoruz.

Faturaların son ödeme tarihlerinin ertelenmesi, aboneliklerin durdurulması, cayma bedelinin alınmaması gibi uygulamalar BTK Kurul kararıyla sağlanmış durumda.

Alınacak ilave tedbirler olarak baktığımızda da biz bunları 4 ana başlıkta topladık. Tabii, yaşanan bu çok büyük çaplı afeti dikkate aldığımızda işletmecilerle birlikte almamız gereken ciddi tedbirler var. Afet anında kullanılabilecek akü, jeneratör, mobil baz istasyonu, “Wİ-Fİ” erişim noktası gibi kaynakların tamamında artırım olmasına yönelik çalışmalar yaptıracağız. Enerji kesintisi ve fiziksel

yıkımdan dolayı altyapıların tekrar gözden geçirilmesini sağlayacağız. Özellikle bina üzerinde bulunan baz istasyonlarının tekrar değerlendirilmesi; gerekiyorsa, ihtiyaç varsa bunların taşınması gibi çalışmalar yaptıracağız ve tabii ki güçlendirme ihtiyaçları varsa bazı altyapılarımızda bunları değerlendireceğiz.

Diğer yandan elektrik kesintileri durumundan yine bahsetmiştik. Elektrik kesintilerine yönelik de yine ilgili kurumlarla görüşmelere devam ediyoruz hâlen. Alınan tedbirlerin üstünde ne tarz tedbirler alınabilir Enerji Bakanlığı, EPDK'yle planlamalar ve çalışmaları görüşüyoruz. Bunun dışında Çevre ve Şehircilik Bakanlığıyla yine görüşmelerimiz var, onlarla da neler yapılabileceğiyle ilgili görüşmeler yapıyoruz. Açıkçası ilgili tüm kamu kurumlarını ve işletmecileri bir araya getirerek ortak bir çalışmayla haberleşmenin daha iyi olması yönünde neler yapılabilir bunları çalışıyoruz.

Sayın Bakanım, arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Soru var mı acaba?

III.- MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONLARI (Devam)

A) GÖRÜŞMELER (Devam)

3.- *Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kadaifçiler ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Vekili Orhan Kemal Ardiç tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme*

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Sayın Bakanım, ara bilgi olarak, sormuştunuz, 15 Şubatta kurulumlara başladık.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İsmet Bey, Hatay Milletvekilimiz.

Buyurun.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Sayın Bakanım, depremi bizzat yaşadım, ailemden de ciddi kayıplar verdim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Allah rahmet eylesin, başınız sağ olsun.

İSMET TOKDEMİR (Hatay) – Bu depremden çıkaracağımız çok dersin olması lazım. Yani şimdi Deprem Araştırma Komisyonunda bugün burada bulundum, daha önce de ne konuşulduğunu arkadaşlarımdan öğrenmeye çalıştım. Gördüğüm, duyduğum o ki kâğıt üzerinde bütün kurum ve kuruluşlarımız her şeyi doğru yapmış, her şeyi yerinde yapmış ama sahada hiçbir şeyin doğru olmadığını, bir koordinasyonun olmadığını, iletişimin hiç olmadığını bizzat yaşadım, 6 Şubat depreminin 04.17'sinden bugüne kadar. Depremin ilk günlerinde iletişimin olduğuyla ilgili bir savunma yaparsanız doğruyu konuşmamış olursunuz. Bu toplum, orada yaşayan bütün insanlar iletişim eksikliğinden büyük can kaybı verdi. Sabahın 04.17'sinden dört gün, beş gün arama kurtarma ekiplerinin olmadığı gibi iletişim eksikliğinden dolayı da insanlar birbirleriyle haberleşemedi. Ben kaybettiğim yeğenimi aradım enkazın altında bazen telefonu çekiyordu, bazen çekemiyordu; konuştuğumda “Amca bizi kurtar.” dedi, ablam “Kardeşim, beni kurtar.” dedi. İletişim maalesef sınıfta kaldı. Savunma yaparsanız dünyada beraat ederseniz, ahirette ilahî adalette beraat edemezsiniz. Burada bu Komisyonunda eksiklikler görülecek ve konuşulacak, yapamayan istifa edecek, toplumdan özür dileycek; orada bu kadar can verdik biz. Kimsenin beceriksizliğini bu komisyonlar örtme yeri değil. Bu Komisyonunda yapılan bütün yanlışlıklar, noksanlıklar konuşulacak ve bundan sonra biz yandık, başkası yanmasın diyorum.

Söyleyeceğim bunlar, teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Necdet Bey, size de kısa bir söz vereyim.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Teşekkürler.

Yaşamını yitirenlere de başsağlığı diliyoruz, yaralılara da acil şifalar.

Şimdi, Sayın Vekilim de söyledi, belki de aslında diğerlerini de dinleyip toplu ele almak lazım yani çünkü işin bir ayağını konuşacağız, diğer ayakları eksik kalmış olacak ve bütün kurumlar yan yana olsun ki tamamlanabilsin. Çünkü Türkiye’deki bu iletişimle ilgili gerek yasal düzenlemeler gerek yapılan düzenlemeler bir nevi tekelleşmiş; TELEKOM, Vodafone, Turkcell. Başvurular alınmıyor, 3 şirketin bünyesinde ve ana sağlayıcı bir yapı var ve sizler de bir şemsiye gibi bunu düzenlemeye çalışıyorsunuz, bir şeyler yapmaya çalışıyorsunuz fakat iletişim artık günümüzde olmazsa olmazlardan biri. Yani öyle bir şey ki -ben sağlık çalışanıyım, hekimim- günlük yaşamda birçok şeyi çözebileceğiniz bir aşamaya geldi ve tanıtımlarda, reklamlarda, sunumlarda her şey çok başarılı. Ama bu oranlara baktığımızda, bu oranlar ülkenin neresine nasıl yansıyor, tam doyurucu değil.

İki: Her kurum geldiğinde buraya, işte, “Şunu yaptık, bunu yaptık.” diyor; sorun, afet anında bir şey yapabilmektir ve biz candan söz ediyoruz. Yani söylediği: “Ses var!” Sonra ulaşamıyorsunuz. Yani normal bir zamanda telefon şebekesi gidebilir, bir şey olabilir ama normal olmayan, olağan dışı bir durumda, en olması gereken dönemde yoksa, bir sıkıntı var.

Şimdi, birçok sunum var, dediğim gibi, ayrı ayrı ele almak çok zor. Şimdi, TELEKOM’daki arkadaşlar da gelecek, diğerleri de gelecek, soracağız.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Öbürlerini de dinleyeceğiz şimdi Necdet Bey.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) - Fakat şimdi burada yani sunumu dinlediğimizde eksiklikler de dile getiriliyor, problemler de dile getiriliyor ama ya canlar gitti, bunlar olmayabilirdi yani birçok dünya örneği ele alındığında önlenebilirdi. Şimdi, ne diyoruz? İşte “Jeneratörler yoktu.” Jeneratör geldi. “Yakıt yoktu.” Yani mesela biz gittiğimizde bile yakıt bulamıyorduk, kendimiz bile bulamıyorduk. İşte “Büyüktü.” Sorun, büyük veya küçüklüğü değil, bunu önleyebilmek. Yani sabahleyin siz yoktunuz, Ulaştırma Bakanlığı sunum yaptığında “Hiç trafik sorunumuz yoktu. Yollar hiç kapanmadı, hemen çözdük.” Ama burada, siz ve diğer şirketler, işte, “Trafikteki aksamadan dolayı ulaşamadık; işte baz istasyonları gidemedi, mobil istasyonları gidemedi.” gibi yani burada da aslında, sunumlarda bile, organizasyon ve koordinasyonun olmadığı anlaşılıyor. Herkes kendi cephesinden bir savunmaya girmiş oluyor. Ama devlet dediğiniz, yönetim dediğiniz; organizasyonun olmadığı zaman, koordinasyonun olmadığı zaman işte sonuç canlara oluyor, yurttaşlara oluyor.

Bence yani şimdi ne kadar söylesek de çünkü sayılar da örtüşmüyor. Mesela, siz işte “Şu kadar römork gönderdik, şu kadar mobil istasyon gönderdik...” Diğer yapılar da söylüyor, diğer firmalar da söylüyor ama işte bizzat yaşadığı, ben Adıyaman’da da İskenderun’da da yani birçok yeri gezdim, hepsinde de baz istasyonlarında, mobil istasyonlarında problem vardı. Sayı az olabilir, başka yerlerde olabilir ama bu tür durumlarda, hele hele ilk kırk sekiz saat... Şimdi, mesela, deniyor ki: “Biz 90 tane gönderdik, 100 tane gönderdik.” Ya, 5’inci günden sonra gönderdikten sonra... Ya yine anlamlı ama ilk kırk sekiz saatte olması lazım.

Altyapı açısından baktığımızda çok ciddi bir problem var. Şimdi, mesela deniyor ki: “Fiber.” Bu bölgede fiber oranı ne kadar? “3G” deniyor, “2G” deniyor, “5G” deniyor, ekranlarda çıkıyor birçok şirket, bu bölgede ne kadar? Yani bu konudaki uzmanlar diyorlar ki: Doğu ve Güneydoğu’da yüzde 2, yüzde 15; batıda daha gelişkin. Çünkü bu şirketler kamu hizmetinden daha çok para kazanan şirketlere dönüştüler veya vergi meselesine dönüştüler yani giderek buna dönüştü. İşte böyle bir durumda da birçok çözülebilecek problem çözülemiyor, yaşanabilecek sorunlar gerçekten yok olmuş... Yani, evet, depremde hepimiz anında telefon açmak isteriz, onlar açmak ister ve ne oldu? Twitter kapatılmaya çalışıldı. Ne oldu? Bazı şeyler engellenmeye çalışıldı. Ne oldu? Bazı hesaplar işte gözaltına alınmaya

çalışıldı. Bu dönemde şikâyet olacak, bağırma da olacak, öfke de olacak, hırs da olacak; bunu olağan görmemiz lazım çünkü yas var, felaket var; burada daha çok dinlememiz, daha çok özgürlük getirmemiz lazım.

Ve iyi bir altyapı sistemi olmuş olsa yani mesela yirmi dört saat öncesinde acaba kaç tane sinyal vardı, şimdi kaç? Çünkü sayı “50 bin” diyor, birçok kişi diyor ki: “50 binden çok fazladır.” Vekilim burada, şimdi Hatay’ı sorsak, Hatay’ın gerçek rakamları... Ya, bunlarla ilgili birçok işte saniyelerle çıkartılabilecek bir teknoloji var şu anda dünyada ama hiçbirisiyle ilgili bir durum yok.

Bir de yani diğerlerine de söyleyeceğiz: Şimdi düzenlemelerde, sözleşmelerde, birçok yerde işte “Afetlerle ilgili bir planınız var mı?” Hepsî burada yazılı vardır. Sorun, bir şeyin yazılı olması değil, uygulamada olmasıdır. İçişleri Bakanlığı ne yaptı? “Çök-kapan-tutun” muydu, neydi; işte herkese mesaj gelecek, telefonlara mesaj gelecek saat on sekiz küsurda. Bakın, bir şey oldu, ne oldu? Büyük bir övünçle, büyük bir şeyle anlatılıyordu. Sorunu bir davranışa dönüştürmediğiniz sürece verdiğiniz tatbikat, eğitim, önlem, yasal sözleşme, hepsi gerçek amacına ulaşmıyor. Ulaşmadığı gibi sonuç ölümle, yaralanmalara, felaketse bu hepimiz için büyük bir kusur.

Siz bu sunumunuzda şöyle bir şey de yaparsanız çok seviniriz: Evet, durum buydu, bunlar vardı ama şu şu konuda yasal düzenlemeler yapılması lazım; şu, şu konuda eksiklikler vardı. Bunların önlemlerinin alınması lazım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bunları zaten bütün kurumlara söyleyeceğiz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Mesela, sizin son sayfa...

Sayın Başkan, aslında her sunumu yapan kurum yani...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onu söyledim, siz yoktunuz, aşağı yukarı ben her sunumdan sonra söylüyorum.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ben biliyorum ama Sayın Başkan, tamamlayayım.

Her sunum yapan... Ben her seferinde de aynı şeyi tekrarlamak zorunda kalıyorum. Ya, arkadaşlara belki yazıda şunu söyleyelim: “Yani bize savunma değil, bundan sonra ne yapabiliriz?” Bu Komisyonun çünkü en çok bizim yapmamız gereken...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Doğru, doğru.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani çünkü bu acının üzerine biz bir nutuk filan çekecek değiliz ama yaşandı. Bunu önleme ve koruma açısından yani gelip gittikten sonra şunu yaptık... İşte, diyor ki: “Yollar açıldı.” Ama şimdi bunu okuduğunuzda veya birazdan şirketler de söyleyecek. Mobil istasyon gönderiyor, yol kapalı. Diyor: “Gönderemedim, yol kapalı.” Ulaştırma Bakanlığına göre yol açık. Yani bizim...

NECİP NASIR (İzmir) – Yoğunluk var herhâlde, o yoğunluktan...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ya, Necip Bey, yoğunluk da olabilir de bizim yani şimdi, bunun savunması için değil ama bizim yani ilk on iki saatte...

Şimdi, diyelim ki Vekilimin yeğenine ulaşabilecek, geliştirebilecek yani birçok problem var ama para kazanmakta, vergide o şirketlerin de devletin de özel...

Deprem vergisini yıllarca telefon şirketlerinden aldılar, sonra değiştirdiler. O paranın ne olduğu belli değil, depremde de ortaya çıkmadı.

Devam ederiz Sayın Başkan.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Şimdi, Necdet Bey'in söylediği husus önemli. Yani bundan sonra Allah korusun, Türkiye deprem bölgesi, ihtimal dâhilinde tabii ki yeni bir depremde buradan alacağımız dersler nedir veya mevzuatta, kanunda, yönetmelikte, vesaire diğer hususlarda sizlerin tavsiyeleri ne olacak? Yani bundan sonraki her depremden sonra... Evet, 99 depremi bir milattı, çok büyük değişiklikler oldu ama bundan sonra da inşallah, önümüzdeki olacak muhtemel depremlerde, haberleşmede hiçbir sıkıntı olmaması için ne yapılması gerekiyorsa onları yapalım.

Evet, buyurun, siz kısa ve öz olarak da cevaplandırın ama yazılı olarak önümüzdeki hafta salı akşamına kadar cevap verebilirsiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Tamam Sayın Bakanım, şöyle özetle söyleyebiliriz: Eksiklikler olması konusu tabii ki değerlendirilebilecek bir konu. Zaten onun için kamu kurumlarımızla ve operatörlerimizle çalışma yapıyoruz.

Ayrıca, denetim sürecini de BTK'de başlattık, BTK Başkanımız bunun biraz daha detaylı bilgilerini de verir.

Mevzuat çalışması konusu; evet, haberleşmede mevzuat çalışılması gereken sadece afet değil, çalışılması gereken konularımız var. Bu konuda STK'lerle birlikte çalışmalar yapıyoruz şu anda, bir araya geldik, onlarla birlikte de çalışıyoruz.

Dediğim gibi Enerji Bakanlığıyla ilgili özellikle, biz şöyle mi varsaymalıyız onu bilmiyorum ama mesela, haberleşme altyapılarını düşünürken bir hafta enerji olmayacak şekilde mi tedbir almalıyız, bir ay enerji olmayacak şekilde mi? Yani bunları bizim tabii, belirlememiz lazım. Bu gerçekten önemli bir konu baktığımız zaman. O yüzden hani biz kaynaklarımızı -enerjiye yönelik akü, jeneratör gibi- artıracak çalışmaları operatörlere yaptırıyoruz çünkü gerçekten ayağa kalkma önemli. Biz 3'üncü günde normal seviyelere gelebildik haberleşme olarak, tabii ki yani beklenen seviyelere gelebildik. Kesintimiz vardı ilk günlerde, tabii ki vardı, geldik beklenen seviyelere. Şu anda ise normal seviyelerin çok çok daha altındayız bugün itibarıyla. Durumumuz bu, senaryo olarak baktığımızda.

Mobil baz istasyonlarının sevkiyle ilgili ona da cevap vereyim, onun dışında diğerlerini yazılı olarak vereyim Başkanım

Mobil baz istasyonlarını kırk sekiz saatte 189 adet sevk etmiştik.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Depremden kırk sekiz saat sonra...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Evet.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yeterli mi? Şimdi, sayı söyleyince biz anlamıyoruz. Yani normalde bu tür afette kaç tane... Şimdi, sayı söyleyince... Oran olarak söyleseniz daha iyi olur.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Şu anda sahada bulunan -ondan sunumda da bahsetmiştim- mobil baz istasyonu artı kurulan sabit baz istasyonlarımızla birlikte değerlendirdiğimizde deprem öncesinden daha fazla baz istasyonumuz var sahada, böyle düşünebilirsiniz, şu an.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani biz...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – O dönemde...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Bakın ama Sayın Müdürüm, şu an 50’nci gündeyiz. Ben 48’inci saattekini, 72’nci saattekini öğrenmek istiyorum. Şu anda 50’nci günde bu anlamlı, o yüzden bu oranlar çok önemli. 100 küsur baz istasyonu geldi, tamam. 100, kaç tekabül ediyor?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Vekilim, onlara yazılı olarak cevap verecek.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Hayır, yazılı da versin de yani... O yüzden ben diyorum geleceğe yönelik önlem.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Toplamı 500 Sayın Vekilim, öyle düşündüğümüzde 189 adet şu anda.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani yüzdelik hesabı söylerseniz... Yani yüzde 10 oranında geldi ama şu kadar olsa, yüzde 70 olsa daha iyi olabilir. Ama 50’nci günde “Şu anda sorun yok.” desek...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Tabii, sevk anlamında yollar başka, kar vardı o zaman, biliyorsunuz Sayın Vekilim, birçok engelimiz vardı.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – İşte, Sayın Müdürüm, hep bunu söylüyorsun, ismi felaket, ismi sel, ismi çığ. Yani mesela “Çığ düştü, yapamadık.” dediğimizde o daha kötü oluyor. Yani kar vardı, o daha kötü oluyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Vekilim, karşılıklı...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Çünkü yani ben hekimim, saatle yarışıyorsunuz. Yani kanaması var...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ – Haklısınız Sayın Vekilim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey, soracağımızı sorduk, teşekkür ederiz. Geri kalanı yazılı olarak şey yaparız.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ –Arz ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani sizden ricam -dediğim gibi- tamam, bu sefer eksikler, hatalar olabilir ama bir dahaki sefere hata olmaması için ne yapılması lazım? Mesela, baz istasyonlarında daha uzun süreyle kesinti olmayacak birtakım çözümler var yani. Bataryalar var özel biliyorsunuz. Onlarla ilgili bir çalışma yapalım rica ederim, tamam.

Evet, teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HABERLEŞME GENEL MÜDÜR VEKİLİ ORHAN KEMAL ARDIÇ –Teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanımız Ömer Abdullah Karagözoğlu; Aysel Kandemir, Başkan Yardımcısı; Cihan Aydın, Daire Başkanı; Afşin Büyükbaş, Daire Başkanı; Nuray Hatırnaz, o da Daire Başkanı, grup hâlinde sunum yapacaklar. Arkadaşlar buradalar.

Şimdi, arkadan çok sunum var, kısa, öz bir sunum yaparsanız esas vurucu noktalara. Zaten raporumuzu aldık, okuyoruz.

Abdullah Bey, buyurun.

II.- SUNUMLAR (Devam)

9.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu'nun, BTK'nin 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesine yönelik yaptığı çalışmaları hakkında sunumu

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU –Sayın Bakanım, Sayın Başkanım, değerli vekillerim, kıymetli hazırun; sunuma başlamadan önce 6 Şubat tarihinde meydana gelen ve ülkemizi yasa boğan Kahramanmaraş depreminde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yakınlarına ve milletimize başsağlığı diliyorum. Hepinizi şahsım ve Kurumum adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, kıymetli vekillerim; Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu kuruluş amacı gereği elektronik haberleşme sektöründe işletmecileri yetkilendiren, sektöre ait düzenlemeleri yapan, ardından da yapılan tüm düzenlemelerin işletmecilerce sahadaki uygulamalarını denetleyen düzenleyici kurumdur. Elektronik haberleşme sektöründe faaliyet gösteren tüm işletmeciler, ilgili mevzuat çerçevesinde hizmetlerin sürekliliğini sağlamak üzere iş sürekliliği planlarını yapmak, kritik sistemlerin doğal afetlere kesintilere sebebiyet vermeden işletilmesine yönelik önlemleri almak ve bu konulara yönelik zaman zaman yapacakları tatbikat ve simülasyonların kayıtlarını tutmakla yükümlüdür.

Elektronik haberleşme sektöründe kısaca bazı rakamları paylaşmak istiyorum: 2022 üçüncü çeyrek itibarıyla yetkilendirilen işletmeci sayısı 464, bu işletmecilere verilen yetkilendirme sayısı ise 840'tır. Aynı şekilde, 2022 yılı üçüncü çeyrek itibarıyla Türkiye'de 11,5 milyon sabit telefon abonesi, 91 milyona yakın mobil abone ve 91,4 milyon geniş bant internet abonesi bulunurken, fiber optik altyapımızın uzunluğu 500 bin kilometreye yaklaşmıştır.

6 Şubat öncesi 11 ilimizde mobil abone sayısı 15 milyon 298 bini geçerken bu illerin abone sayısı toplamı Türkiye genelinde mobil abonelerin yaklaşık yüzde 18,3'ü oluşturmaktadır. Bir başka deyişle 6 Şubat gecesi yaşadığımız büyük felaket, ülkemizdeki her 5 telefon abonesinin, mobil telefon abonesinin 1'ini etkileyecek kadar büyük bir alanda gerçekleşmiştir. Sahadaki abone profili depremden bugüne yoğun bir sirkülasyona maruz kaldığı için sürekli değişmekte olup, halihazırdaki sayılarla ilgili olarak işletmecilerimizin vereceği bilgilerin daha yerinde olacağını düşünüyorum.

Binalar üstünde yer alan baz istasyonlarının bir kısmının depremle birlikte fiziksel olarak yıkılması ve ağır hasar alması, sorunun göreceli daha küçük bir kısmını oluşturmuş olup ayakta kalan istasyonlarda deprem sonrası ihtiyaç duyulan yoğun iletişim ihtiyacını karşılayacak önemli miktarda bir potansiyel olmasına rağmen asıl problem, şehirler genelinde yaşanan elektrik kesintileri, akaryakıt temininde oluşan zorluklar ve kötü hava koşullarından dolayı meydana gelmiştir.

Tablodan da görüldüğü üzere 6 Şubat 04.17'de gerçekleşen Kahramanmaraş merkezli depremin hemen ardından Bakanlığımız, BTK, birçok kurum ve işletmecilerden oluşan afet acil yardım koordinasyon grubu haberleşme afet planı çerçevesinde bir araya gelerek depremin meydana geldiği ilk andan itibaren çalışmalara başlamıştır. İşletmecilere, afet bölgesi dışındaki personele, mobil baz istasyonları ve jeneratörlerin afet bölgesine sevki konusunda talimat verilmiştir. Kesik, enerjisi olmayan sahalarda tespiti, sonrasında tüm Türkiye'deki mobil baz istasyonlarının bölgeye sevk edilmesi kararlaştırılmıştır. Bölgedeki aboneler için ses ve internet tanımlaması talimatıyla borçlarından dolayı kapalı olan telefon hatları açılmıştır. Depremin hemen akabinde beklenildiği üzere 112 acil yardım çağrıları yaklaşık 7 kat artmış, müteakip günde ise deprem öncesi seviyesine inmeye başlamıştır. Şebeke, felaketin yaşanmasından hemen sonraki dakikalardan başlayarak enerji sorunuyla karşılaşana kadar görevini devam ettirme yolunda bütün potansiyeliyle çalışmış ve acil yardım çağrıları büyük oranda taşınmaya devam etmiştir. İşletmecilerle iş birliği içerisinde, özellikle afet ve acil durumlarla

ilgili bölgeye sevk edilmek üzere bulundurulmuş 40 römork tipi mobil baz istasyonu ve 500'e yakın mobil baz istasyonu 3.500'e yakın jeneratör ve acil iletişim aracı ile 2.200'e yakın personel bölgeye sevk edilmiştir.

Öteyandan, Bakanlığımız ve kurumumuzdan yönetici ve uzman düzeyindeki personel derhâl deprem bölgesine gönderilerek işletmeciler ile kamu kurumlarımız arasında gerekli koordinasyonu sağlamak üzere görevlendirilmiştir. Mersin ve Diyarbakır Bölge Müdürlüklerimiz görev ve sorumluluk alanlarının olduğu Adıyaman, Hatay, Kahramanmaraş ve Gaziantep illerinde kapsama ve hizmet kalitesi ölçüm çalışmalarında bulunmuştur. Baz istasyonlarına enerji sağlayan jeneratörlerin çalışması için gerekli motorin ikmali deprem bölgelerine ivedilikle sevk edilmiştir. Bunlara ek olarak Dışişleri Bakanlığının bilgisi dâhilinde deprem kapsamında ülkemize intikal eden yabancı ülkelere ait yardım ekiplerinin kendi aralarındaki haberleşmede kullanacakları telsiz sistemi için frekans tahsis talepleri karşılanmıştır. Amatör telsiz dernekleri AFAD'la koordineli olarak kurtarma çalışmalarına yönlendirilmiştir. Yurt dışından amatör telsizcilerin ülkemizdeki amatör telsizcilerle iş birliğinde bulunarak bölgeye hareket etmeleri sağlanmıştır. Ortak kullanımlı telsiz hizmetleri alanında yetkilendirilmiş olan işletmecilerin araç personel ve haberleşme desteği konusundaki talepleri koordine edilmiş. Deprem bölgesinde bilgi akışı ve haberleşme için 2.4 GHz uydusu bandının kullanımına izin verilmiştir.

Sayın Başkan, kıymetli vekiller; 2022 yılında BTK'ye verilen görevle kırsal alanlarda mobil kapsamının sağlanmasına yönelik evrensel hizmet çerçevesinde bin yerleşim yerine mobil kapsama götürülmesine yönelik çalışmalarımız hızla yürütülmektedir. Deprem anında değişik yerlerde konumlanmış mobil baz istasyonlarından 40 adedi hızlı bir şekilde ilk günden itibaren sahaya sevk edilerek konumlandırılan sahalardan hizmet vermesi sağlanmıştır.

Deprem mobil haberleşmeye etkisine baktığımız zaman çekirdek şebeke, servis kaybı yaşanmamış, hizmet vermeye devam etmiştir. Ayrıca işletmecilerimizin şebekeleri arasındaki ana bağlantı santrallerinde de herhangi bir sıkıntı yaşanmamıştır. Kurulum yapılmış binaların yıkılması ve enerji sorunları nedeniyle şebekenin en uç noktası olan baz istasyonları ve toplama alanlarının devre dışı kalması nedeniyle radyo erişim şebekelerinde sıkıntı yaşanmıştır. Saha kayıplarının bir kısmı radyo erişim şebekesini çekirdek şebekeye bağlayan iletim hattının zarar görmesinden dolayı oluşmuştur. Kule üzerine kurulum olan sahalardan saha kaybı yaşanmamış, ilk andan itibaren oluşan enerji sıkıntısı nedeniyle akü ve jeneratörün dayanma sürelerine göre belli bir süre hizmet verilebilmiştir. Bununla birlikte çekirdek şebeke ve sağlam radyo erişim şebekesi üzerinde hizmet sunulmuş, radyo erişim şebekesindeki yıkım ve enerji sıkıntısından dolayı radyo erişim kapsamının kalitesinde zaman zaman düşüşler yaşanmıştır.

Diğer taraftan, yaşanan bu sıkıntılar karşılığında bazı aksiyonlar alınmış, bölgeye kalıcı veya geçici baz istasyonları sevk edilmiş, yakıt, akü ihtiyaçlarının karşılanmasına çalışılmış, işletmecilerin deprem öncesi ve sonrası faaliyetlerinin denetlenmesi sağlanarak Afet Acil Eylem ve İş Sürekliliği gibi planların revize edilmesi talimatı verilmiştir.

İşletmecilerin faaliyetlerinin mevzuata uyumu konusunda BTK olarak yürütmüş olduğumuz denetimlere ilişkin bilgileri aktarmak isterim. Tabloda görüleceği üzere 2022 yılı içerisinde denetim konusu bazında 15 adet planlı inceleme, 3 adet plan dışı inceleme, 1 soruşturma ve 3 ön inceleme olmak üzere toplam 22 adet denetim çalışması sonuçlandırılmıştır. Söz konusu denetimler 89 farklı işletmeci bazında toplam 187 adet denetimi içermekte olup aynı işletmeci hakkında farklı denetim konularında yürütülmüş birden fazla denetim bulunmaktadır. Yürütülen planlı ve plan dışı denetimler ile ön incelemeler kapsamında 89 farklı işletmeci için 187 adet idari para cezası, 31 adet uyarı, 4 yetkilendirme iptali tesis edilmiş, 1'inde de abonelere ücret iadesi kararı verilmiştir. Planlı ve plan dışı

denetimler kapsamında 89 farklı işletmeci için uygulanan idari para cezalarının toplamı yaklaşık 50 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. İnceleme ve soruşturma gerektirmeyen ihlaller kapsamında 35 farklı işletmeci hakkında 94 idari para cezası, 4 uyarı ile 6'sında da abonelere ücret iadesi işlemi tesis edilmiş olup ihlaller sonucu uygulanan idari para cezalarının toplamı yaklaşık 57 milyon TL'nin üzerindedir.

Ayrıca, 2022 yılında başlatılan denetimle 3 mobil işletmecinin ülke genelinde hücresel sistem anten tesisleri paylaşımları incelenmiştir. İşletmecilerin talep veya trafik artışının yaşandığı benzeri durumlarda gerçekleşen süreçler kapsamındaki yürüttükleri faaliyetlerin yükümlülüklerine uyumları ile ülke genelinde kapsama yükümlülükleri denetlenmiş; sırasıyla 2019, 2020 ve 2022 yıllarında tespit edilen ihlaller için idari yaptırım kararları alınmıştır. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun temel görevlerinden biri tüketici hak ve menfaatlerinin gözetilmesidir. Bu kapsamda BTK Kurulunca deprem bölgesindeki vatandaşlarımıza yönelik birtakım düzenleyici kararlar alınmıştır. Bu düzenlemeler kapsamında olağanüstü hâl ilan edilen illerde hizmet alan aboneler için çeşitli nedenlerle durdurulmuş hizmetlerin kullanıma açılması, bir aydan az olmamak üzere hizmetlerin ücretsiz sunulması, önceki faturaların son ödeme tarihlerinin 15 Mayıs 2023 tarihi ve sonrasına ertelenmesi, deprem nedeniyle vefat eden aboneler nezdinde bulunan elektronik haberleşme hizmetlerine ilişkin alacaklardan feragat edilmesi. Depremden etkilendiğini belgeleyen abonelerden SIM kart değişimi, devir, hat dondurma, nakil talepleri, cayma bedeli ile açma kapama ücretlerinin alınmaması şeklinde bazı düzenlemeler yapılmıştır. Bunların yanında mobil hatlara yönelik kısıtlamaların kaldırılması, trafik akışı gerçekleşmeyen hatların ücretlendirilmemesi, taahhüdü biten abonelere aynı ücretle hizmet sunmaya devam edilmesi, depremde kimliklerini ve SIM kartlarını kaybeden abonelere, belirlenen yeni usuller ile 6 Mart 2023 tarihine kadar yeni SIM kart alabilme hakkı tanınması, hattın yasal sahibinin vefatı hâlinde 8 Mayıs 2023 tarihine kadar bir defaya mahsus olmak üzere mobil bireysel hatların kullanıcılarının kullanmakta oldukları hattı belirlenen şartlar ve usullerle kendi üzerlerine kaydettirebilme olanağı verilmesi; aksi talep edilmedikçe, abonelere, faturalarını 8 Mayıs 2023 tarihine kadar elektronik ortamda, SMS veya e-posta olarak alabilme imkânı sağlaması gibi bazı kolaylıklar sunulmuştur.

Sayın vekillerim, mobil işletmecilerin kapsama yükümlülüğünün takibi açısından kapsama ve kalite ölçümlerine büyük önem verilmektedir; bu nedenle, işletmecilerin düzenli olarak yaptıkları performans bildirimlerinin takibi BTK tarafından da teknolojinin en son imkânları kullanılarak ölçülmektedir. Bu ölçümler belli aralıklarla tekrarlanmış olup toplam 500'den fazla sayıda kapsama ölçümü gerçekleştirilmiştir. Yerleşim yerlerinde kapsama ve kapasite boşlukları ve talepleri işletmeciler tarafından değerlendirilerek, mobil baz istasyonlarıyla takviye edilerek karşılanmıştır.

Depremden etkilenen il merkezleri ile 53 ilçe merkezinde ve bağlantı yollarında da mobil elektronik haberleşme 2. nesil, 3. nesil ve 4,5. nesil hizmetlerinin kapsama durumu ve hizmet kalitesi parametreleri ortalama tabloda da yer almaktadır. Bu rakamlar bağlamında, işletmecilerin hesaplanan ortalama veri indirme hızı yaklaşık 6,73 megabit/saniyedir. Bu rakam, çok büyük bir felaket sonrası yeni yeni toparlanmakta olan bir şebekede ölçülmüş olup ilerleyen günlerde daha da artacaktır.

Tabloda, işletmecilerin, deprem bölgesindeki 3 il bazında, farklı operatörlerin 2. Nesil, 3. nesil ve 4,5. nesil kapsam ölçümleri paylaşılmaktadır.

Kurumumuz bünyesinde yer alan ve 2018 yılında kurulduğundan bu yana büyük başarılarla imza atan BTK Akademi tarafından Mobil Teknoloji Tırı çocuklarımız için mobil sınıfa dönüştürülmüş; Adıyaman, Kahramanmaraş, Gaziantep ve Hatay bölgelerinde çadır kentler gezilerek burada bulunan 7-13 yaş arası çocuklara robotik kodlama eğitimi verilmiştir. Günde yaklaşık 150 çocuğa eğitim veren mobil sınıf, depremin başından beri deprem bölgesinde hizmet vermiş olup hâlihazırda eğitimlere devam etmektedir.

Sunumuma burada son verirken, beni dinlediğiniz için teşekkür eder, saygılarımı sunarım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Tabii ki sorular var ama ben bir soru sorayım: Bu baz istasyonlarının ortak kullanımı gündeme gelmişti. Nasıl oluyor yani, herkes, her kurum veya kuruluş ayrı ayrı baz istasyonu mu kuruyor? Müşterek bir baz istasyonu kurulma durumu var mı? Onu bir sorayım.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, bu “evrensel şebeke” dediğimiz şebekede şu anda aslında 3 operatör aynı altyapıyı kullanarak hizmet sunmaktadır fakat şehirler içerisinde kapasite ihtiyacından dolayı 3 operatör de kendi yatırımlarını ayrı ayrı yapmaktadır.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey kısa bir soru soracak herhâlde.

Necdet Bey, soruları kısa soralım çünkü vaktimiz yetişmeyecek.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Bir soru sorabilir miyim?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey’den sonra size söz vereyim.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sizin de dediğiniz gibi aslında biz de kısa tutmak isteriz fakat bu soruları da sormakla mükellefiz.

Şimdi, sunum için teşekkürler.

Sunumun 2’nci sayfasında siz kurumun yetki ve görevlerini söylüyorsunuz ve işletmecilerle ilgili düzenleme var: Hizmetin sürekliliğini sağlamak, kritik sistemlerin afetlerde kesintiye uğramasını önlemek, iş sürekliliği ve simülasyon yapmak, kayıtları saklamak. Aynı zamanda, bütün yasal düzenlemelerde veya yönetmeliklerde, sözleşmelerde şöyle bir şey de var: “Afet ve acil durum müdahalelerinde, cep telefonu ve sabit telefon operatörleri, kendilerine ulaşan talepleri yerine getirmek ve afet bölgesinde yeterli kapasitede mobil ve yedek haberleşme sistemlerinin incedilikle kurulmasını sağlamakla sorumludur.” Bir: Bu konuda bu, uygulamaya sokuldu mu, sokulmadı mı? Herhangi bir işlem yapıldı mı? Soruşturma açılan, tespit yapılan, denetlenen varsa kaç birim, kaç kurum? Hangi ilde, nasıl oldu? Bununla ilgili bir yanıt vererseniz sevinirim. Yapılmadıysa da niye yapılmadı? Sadece burada mı kalmış oluyor?

Deprem ve diğer afet durumlarında yani bir hasarı zaten biz bekliyoruz; önemli olan, krize hazırlıklı mıydı, değil miydi? Yoksa diğer alt kurumların hepsine sorduğunuzda size renkli renkli basılmış dosyalar getirecekler: “Şurada şu var, şurada şu var, burada var. Evet, uygundur.” Ama biz, uygun olmadığını gördük. Acı gerçeğimiz, hepimiz için acı bir gerçek. Bununla ilgili herhangi bir işlem yapıldı mı, yapılmadı mı? Bir de yani Türkiye’de -ben pek anlamam teknolojiiden fakat- işte, sadece 3 tane GSM operatörü var ve bu, tümüyle bir tekelleşmiş, az önce de söyledim, başkalarına da izin verilmiyor. Siz, mesela burada dediniz ki: “Yaklaşık 500 bin kilometrelik bir fiber ağ söz konusu.” Mesela diyelim ki bunun kaçta kaç bölgede, oranı ne kadar? Mesela, Adıyaman’da bu oran ne kadar, Adıyaman nüfusuna göre ne kadar? Maraş nüfusuna göre ne kadar? Diyarbakır nüfusuna göre ne kadar? Yani şimdi, bunu söylediğinizde Türkiye’yle ilgili bir rakam vermiş oluyorsunuz, bunun içinde İzmir de var, İstanbul da var, Kocaeli de var, başka illerde var.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bunları yazılı olarak veririz, oldu mu?

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ama işte, Sayın Başkanım, tabii tabii yazılı. Ama şimdi, buraya bir genel şey geldiğinde, yani diyorsunuz ki: “Tamam, normal, yüzde 10’u, yüzde 30’u.” Ama Adıyaman’da, Maraş’ta bu nasılmış? Çünkü 3G’de de, 4G’de de, 5G’de de -çeşitli uzmanlar arasında tartışmalar çıktı- ülkenin her tarafına eşit şekilde yatırım yapmıyor. Çünkü bir taraftan, para kazanan

kurumlar var; nüfusun, ödeme gücünün olduğu yerlere bakıyor, ona göre semtlere bile bakıyor ama bir taraftan da böyle bir acil durumda olması gerekenler ulaşamıyor ve maalesef, daha kötü sonuçlara neden oluyor. Bu yatırımın eşit şekilde olması için herhangi bir çaba var mı, yok mu, niçin olmadı?

Bu vergilerle ilgili, az önce de söyledim, şimdi, belki şirketler de konuşacak yani 1 liralık şey için 3 liraya yakın bir para ödeniyor, 3 liraya yakın; bu ödenen paranın bir kısmı şimdi özel iletişim, daha önce deprem vergisiydi. Yani bakıyoruz ki ne firmalar, ne iktidar bu konuda bu vergileri amacına yönelik kullanamamış oldu ama bu yurttaşlar hâlâ telefon parasını çok fazla düzeyde ödüyor.

Bir de Sayın Başkan, yani sadece sizin için değil, birçok kurum hep şunu söylüyor: “Üç ay erteledik, üç ay.” Ben Elbistan’da bir iş yeri sahibiyle karşılaştım Sayın Başkan. İş yeri sahibi kozmetik veya küpe, takı satıyor. Yerle bir olmuş yerle bir olmuş, yok, iş yeri yok. Evi yıkılmış, köyde bir ev var, yıkılmış. Genç bir girişimci, yani 4 milyondan fazla bir yatırım yapmış. Diyor ki: “Bana elektrik faturası 6 bin lira gelmiş, iki ay ertelenmiş. Ya, ben iki ay sonra bunu nasıl ödeyeceğim? İşim yok, evim yok, bir şeyim yok.” Şimdi, bu ülkede büyük şirketlerin, devasa şirketlerin borçları siliniyor. Bu sabah düştü, Ziraat Bankasına ödemesi gereken parayı ödememiş, yüzde 3’ünü ödemiş, bir şey olmuyor. Yani bu şirketler ve birçok vergi toplamış insan... Ama gerçek mağdurlar yani keyfi bir şey değil. Ya, silinse kıyamet mi kopacak?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, efendim, gerçek mağduriyet için şu anda...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Başkanım, siz cevap verin ben soru soruyorum, bunu biz konuşalım, düzenleyelim yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Konuşalım ama şöyle, bildiğimi söylüyorum. Bu acil düzenleme için böyle bir süre verildi, daha sonra bu şekilde sıkıntı olanları incelenip ona göre karar vereceğiz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ama sunum yaparken deniyor ki: “İki ay erteledik, üç ay erteledik, sabit kart verdik.” Şimdi, sorun yani biz sahadan geldiğimiz için iki ay...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani ona Hükümet karar verecek.

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Zaten öyle bir karar alındı, alındı öyle bir karar Resmî Gazete’de yayınlandı.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – O zaman sunumda söylenmesin. Ama ben sunuma yönelik konuşuyorum yani karar alınmışsa bile. Yani şimdi, bu çiftçide de öyle, birçok şeyde. Borç ötelendi. Ya, ötelendi, ertelendi değil çünkü bu insanlar altı ay, yedi ay, sekiz ay üretimden yoksun olacaklar, muhtaç olacaklar.

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Silindi, ertelenmek değil, silinmek.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – İlk tedbir olarak o gündeme getiriliyor, günü gelenlerle ilgili, daha sonra detaylı...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İlk tedbir olarak alındı.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Yani yapılırsa çok iyi, yapılmamışsa biz önerelim, bunu düzeltelim, silelim. Bu, oradaki yurttaşların hakkı, yani bunu yapmamız lazım, hepimizin yapması lazım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Efendim, merak etmeyin, Necdet Bey, onu da Komisyon teklif edecek zaten Hükümet de bu konuda bir çalışma yapıyor, ödemeyecek durumda olanın nesini alacaksınız zaten; onların borçları silinir. Bu konuda da bir çalışma yapıldı.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Şimdi ben devam edeyim.

Yani bu 4G ile ilgili diğer şeyler: Bunların yüzde kaç bu 11 ilde yatırım yapmış? Bu şirketler veya yapı yani bize bir oran verseniz, Türkiye’de bu yatırımların yüzde kaç eşit şekilde dağılmış? Ben tahmin ediyorum ki Hakkâri’de daha azdır ama bir felaket olduğunda nasıl olacak? Yani bunu bizim, hepimizin, özellikle iletişimin çok çok elzem olduğu, acil olduğu bir durumda... Yani zengine rahat, yoksula kötü; geri kalmış yere kötü, ilerlemiş yere iyi; bunu değiştirmemiz lazım bizim. Bununla ilgili veriler varsa çok sevinirim ben, hepimiz adına yani kendi adıma değil de.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, toparlayalım bir zahmet çünkü bugün bitirmemiz lazım.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Toparlıyorum.

Bir de şirketlerle ilgili konuşacağım, bir de bu sosyal medyayla ilgili. Yani bir taraftan insanlar gerçekten hastaneye, yakınına uğraşmak için çaba harcıyor; ilk yapılan şey bantlarla ilgili, Twitter’la ilgili... Twitter’ın sahibi de diyor ki: “Ya, şeyiniz yoksa ben Starlink’ten getireyim size, uydudan ortam yaratayım.” Sonra denildi ki o geldiğinde: “Söylemesi rahat, onun teknolojisini kurmak da ciddi bir maliyet gerektiriyor.” Niye biz yapmıyoruz? Niye biz bunu önleyemiyoruz? Bu kadar devasa bir sektör ve tekelleşmiş -bana göre tekelleşmiş yani- bu sektörde niye biz bunları yapmıyoruz? Yani bu tür durumlarda ilk yapılacak işlem bunu kesmek mi? Bunları söylemek istiyorum.

Verilerle ilgili -daha önce de söyledim, siz de buradaydınız Sayın Müdürüm- yani ne yapılması lazım; gerçekten ne yapılması lazım? Yani sonuçta bizim konuştuğumuz 50 binden fazla insan yaşamını yitirdi; bu insanların bir kısmı yardım beklerken yaşamını yitirdi yani o anda değil, yardım beklerken yaşamını yitirdi ve orada bir ufacık sinyal, bir ufacık çaba her açıdan daha önemli olabilirdi. Yani ne yapabiliriz daha iyisini yapmak için?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, doğru; her kuruma soruyoruz zaten.

Teşekkür ederiz.

Gökân Zeybek, İstanbul Milletvekilimiz; buyurun efendim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Bu depremde belki de en fazla enkazın altında kalmış olan bir sektörü konuşuyoruz, iletişim sektörünü. Bir önceki Komisyonunda ben yine Deprem Komisyonunun Üyesiydim; sizler, hem İletişim Başkanlığı hem de 3 GSM operatörü bize şu elimde gözüken kitapçıkları dağıttınız ve İzmir’de 16 binanın hasar gördüğü, 9 binanın yıkıldığı deprem sonrasında yaşanan GSM operatörüne ulaşamama ve telefonla görüşememe sıkıntısıyla ilgili çözümler ürettiğinize, bundan sonra asla böyle bir sıkıntının yaşanmayacağına Türkiye Büyük Millet Meclisinde 85 milyonu temsil eden Komisyon üyelerinin huzurunda söz verdiniz. “Bundan sonra böyle bir afet anında en geç bütün frekanslar üzerinde birleştirilerek uydu hatlarımız ve uydularımız vasıtasıyla da asla GSM sıkıntısı yaşanmayacak. Bizim burada naçizane yurttaşlarımıza önerimiz WhatsApp üzerinden, internet hatları üzerinden görüşme gerçekleştirirlerse telefon görüşmelerinde yaşanacak olan sıkıntılar engellenmiş olur.” dendi. Dendi ama gerçek böyle olmadı çünkü Elif kızımızın babasına gönderdiği mesaj telefon babası tarafından bulunduktan sonra ancak operatörler tarafından aktif hâle getirildi. Aslında bu bütün GSM operatörlerinin ve Ulaştırma Bakanlığı, İletişim Başkanlığının her birinin vicdanında derin yaralar oluşturması gereken ve bugüne kadar... Yani dağdaki çobanın sesini reklamlarla duyurdunuz ama enkaz altındaki kızımızın sesini babasına duyuramadınız. O nedenle bu enkazın altında kaldınız; çok net biçimde söylüyorum, altında kaldınız.

Sayın Başkan, bu Komisyonun belli ki önermeler yapması gerekiyor ve müsaadeniz olursa ben bazı önermelerle sözümü tamamlayacağım çünkü artık burada şunu yaptık, bunu yaptık diyerek de yani bu Komisyonun amacının da ben katılımcılar tarafından anlaşılmadığını anlıyorum. Yani bu Komisyon “Kahramanmaraş merkezli depremde yapılanlar ile olası bir afet anında yapılması gerekenlerle ilgili ne yapıyorsunuz?” noktasındaydı, buna ilişkin bilgi alamıyoruz.

Şimdi, iletişim hususuna ilişkin olarak detaylı önerilerimi sizlere sunuyorum: Eylem planında belirtilen kritik bölgelerin ve konumlarının valilik başta olmak üzere hastanelerin enerji altyapılarının kontrol edilerek gerekli önlemlerin alınması gerekiyor. Deprem dayanım testlerinden gelen verilerle binaların dijital ikizlerinin yapılması aracılığıyla simülasyonlarının gerçekleştirilmesi gerekiyor. Deprem tahmin uygulamaları kapsamında fiber optik altyapıdan deprem erken uyarı sisteminin geliştirilmesi gerekiyor. Telekomünikasyon, ulaşım gibi altyapılarda risk analizlerinin yapılması gerekiyor. İletişim ağının sanal baz istasyonları ve fiber optik hatlarla genişletilmesine yönelik çalışmalarda yerel yönetimlerin bürokratik engellerinin kaldırılması gerekiyor. UAVT doğrulaması olan hem merkezi yönetimlerle hem de yerel yönetimlerin uygun verileriyle ilişkilendirilecek kent, bina, mekânsal verilerinin elde edilmesine ihtiyaç vardır. Kentteki binaların deprem risk analizi verilerinin operatör firmalarıyla paylaşılarak mevcut ve yapılacak baz istasyonlarının etkin bir şekilde konumlandırılmasının sağlanması gerekiyor. Mahallelerde dağıtım sağlayan enerji firmalarıyla iletişime geçilip afet sonrası için GSM operatörlerinin hizmet binalarının enerji teminini sağlayacak sistemlerin ve prosedürlerin mutlaka tanımlanması gerekiyor. Hastaneler gibi kapasitenin yoğun olduğu yerlerde afet sonrası iletişimin sürekliliğini sağlayan çözümlerin geliştirilmesi gerekiyor. Kentsel dönüşüm projelerinde bölgede kurulacak baz istasyonlarının konumlarının dönüşüm planının içine dâhil edilmesi gerekiyor. Belediye noktalarında “access point” kurulması ve Wi-Fi frekanslarında hizmet verilmesi gerekiyor. Sensörlü sistemlerle mevcut yapıların entegre edilip GPS tabanlı bir yazılımla bir krokisinin çıkarılması gerekiyor. Güneş paneli destekli “uydunet” ve “radionet” gibi farklı teknolojilerin frekanslarında iletişim sağlayan ve aynı zamanda alarm görevi yapabilecek sistemlerin kurulması gerekiyor. Acil durum zamanlarında kullanılacak tek merkezden yönetilen çağrı merkezlerinin kurulması gerekiyor. Baz istasyonlarının afet sonrası elektrik kesintilerinde devre dışı kalacak olmasına karşın jeneratör gibi geçici çözümler dışında kalıcı bir çözümün üretilmesi gerekiyor. Afet sonrası farklı kurumların bir arada koordineli bir şekilde çalışmasını ve sağlıklı bir iletişim kurmasını sağlayacak veri tabanlı bir yazılımın geliştirilmesi gerekiyor. Sahada çalışan tüm ekiplere ulaşacak ekonomik, güvenli bir veri şebekesinin kurulması ve bu kapsamda tüm kenti kapsayacak bir afet GSM şebekesinin kurulması gerekiyor. Sokak aydınlatma şebekesinin elektrik kesintilerinden daha az etkilenmesini sağlamak amacıyla uzaktan algılayma yöntemiyle hasar tespit sisteminin geliştirilmesi, aynı zamanda her elektrik direğine verilen elektriğin uzaktan açılıp kapanmasını sağlayacak sistemlerin uygulanması gerekiyor. Aydınlatma direkleri üzerinde hizmet verecek açık bir “Wi-Fi” şebekesinin geliştirilmesi, aynı zamanda vatandaşların telefonla iletişim faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için aydınlatma direklerinin birer telefon şarj noktası olarak geliştirilmesi gerekiyor. Afetlerin çeşitli safhalarında afet lojistiğinin tanımlanmış kaynak yönetim modellerinin Ulusal Olay Yönetimi Sistemi kapsamında standartlarının belirlenmesi ve bu modellerin deprem öncesi hazır hâle getirilmesi gerekiyor. Afet olasılığı olan bölgelerle ilgili altyapı, yapı, ulaşım, iletişim, sağlık ve kolluk kuvvetlerine ilişkin verilerin toplanıp bunların bir veri tabanında toplanması gerekiyor. Eylem yönetim yazılımlarının tasarlanması için de eylem planlarının yeterliliğinin farklı eylem senaryoları üzerinde simülasyonlarla sınanması gerekiyor. Tüm yardım kuruluşlarının ortak kullanabileceği bir platform geliştirilmesi, kentteki tüm iş makinelerinin ve filolarının takibi için bir yazılımın yapılması gerekiyor. Belediye ve kamu araçlarının takibi ve envanter takibi yazılımı ve envanter için “fide” etiket sisteminin oluşturulması gerekiyor. Makina Mühendisleri Odası üyelerine

ve gönüllülere temel iş makinesi kullanım eğitimi ve bilgi paylaşımının sağlanması gerekiyor. Yine, Makina Mühendisleri Odasının üye uygulaması Makina Mobil, AFAD Mobil afet modülüyle bilgi paylaşılmasının sağlanması gerekiyor. Yine, makine mühendislerinin evlerine haberleşme için basit “Wi-Fi” modüllerinin sağlanması gerekiyor. Makine Mühendisleri üyelerinin yetkinlik durumları...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Niye sadece makine mühendisleri; elektrik elektronik mühendisleri var.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Afet sonrasında bunlar çok önemli, iş makinesini bunlar kullanıyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – “Mühendisler” deyin bari hiç olmazsa. Makine Mühendisleri Odasına teşekkür ediyoruz ama öbür mühendisleri de unutmayalım.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Deprem ve Teknoloji “Hackathon”ın düzenlenmesi, acil durumlarda hayata geçirilmek üzere zorunlu olarak “national roaming” yani ulusal dolaşım hazırlıklarının BTK koordinasyonu ile yapılması gerekiyor. Büyük hastaneler veya olası sahra hastane alanlarının, toplanma alanlarının ve kriz merkezi lojistik koordinasyon alanlarının önceden kurulacak baz istasyonu ve “Wi-Fi” altyapılarıyla donatılması gerekiyor. Sivil telsiz haberleşme altyapısının yerel yönetimler desteğiyle iş birliğiyle kurulması gerekiyor. GSM operatörlerinin iş birliği içerisinde deprem anında bina içerisinde kaç kişi bulunduğunu gösterecek verinin KVKK’ye uygun şekilde sağlanması gerekiyor. Afet sonrası önceliklendirilmiş GSM araçlarına belediyelerin önceden belirleyeceği yerlerden yakıt temin edilmesini sağlayacak koordinasyon şemasının sağlanması gerekiyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bunların hepsi buraya ait değil herhâlde? AFAD’a da bildireceğiz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Buraya, buraya, hepsi buraya ait.

Ya, bir sürü trol hesap kuruyorlar, onlara bakana kadar bunlarla uğraşsınlar yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, peki.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Afet sonrası bölge içerisinde iletişim sistemlerinin kurulması veya hâlihazırda yıkılmayan iletişim istasyonlarının bakımından sorumlu GSM operatörlerinin gönderdiği ekiplerin afet kent içi ulaşımı sırasında önceliklendirilmesi gerekiyor. Depremde yıkılmayan telekomünikasyon merkezlerinin çalışmalarının sürdürülebilmesi için yakıt önceliğinin sağlanması gerekiyor. Afet sonrası toplanma alanlarında farklı GSM operatörlerinin ortak çalışacağı baz istasyonlarının kurulması gerekiyor. Afetle ilgili herhangi bir durumda afete özel iletişim sistemleri ekipmanlarının yerel yönetimlere ve diğer operatörlere de sağlanması gerekiyor. Afet sırasında ve sonrasında iletişim sistemlerinin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesini sağlayan çeşitli ağ sistemlerinin kurulması, farklı frekans bandı üzerinden iletişimin sağlanması; radyolink, Uydunet gibi geliştirilmesi gerekiyor.

Arama kurtarma ekiplerinin yaşayabileceği aydınlatma sorununun kablolu aydınlatma “drone”larıyla çözümlenmesi gerekiyor. “Drone” sistemleri kullanılarak afet sonrası şehir içinde ulaşım sisteminizi optimize etmek amacıyla alternatif yol ve güzergâhların belirlenmesi, buna ilişkin yazılımların tamamlanması gerekiyor. Bilgi kirliliğinin önüne geçmek adına çok kanallı medya yönetimi metodunun uygulanması gerekiyor.

Afet sonrası sağlık kuruluşlarının doluluk durumlarının veri tabanlı bir yazılım üzerinden izlenmesi gerekiyor. Ses dalgası, sıcaklık duyargaları ve benzeri sonar yöntemlerle enkaz altında kalan insanların tespitini sağlayacak sistemlerin arama kurtarma çalışmalarında mutlaka kullanılması gerekiyor. Arama kurtarma operasyonları için geliştirilmiş küçük robotların kullanılması gerekiyor. Sosyal medyada metin taramasıyla ihtiyaçların takip edilmesi gerekiyor. Afet sonrasında kullanılacak iletişim şebekelerinin afet ekipleri ve aynı zamanda depremedeler göz önünde bulundurularak genişletilmesi gerekiyor.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Zeybek, toparlarsanız...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Büyük hastaneler veya olası sahra hastane alanları, toplanma alanları ve kriz merkezleri gibi kritik lokasyonlarda uydu haberleşmesi üzerinden “Wi-Fi” hizmetlerinin sağlanması gerekiyor. Mobil şarj istasyonlarının şehrin kritik lokasyonlarına dağılması gerekiyor. Uydu görüntü işleme teknikleriyle depremden sonraki ilk saatte öncesi sonrası bina durumu tespitiyle depremin etkilediği alanların büyüklükleri ve lokasyonları belirlenerek arama kurtarma ekiplerinin nerede çalışacaklarının takip edilmesi gerekiyor. Haberleşme kriz masası kurularak mobil haberleşme araçlarının tek noktadan yönetilmesi ve daha fazla noktanın kapanmasının sağlanması, hastane kriz masası gibi alanlara 3 operatörün de ayrı ayrı mobil araç göndermesi yerine, 1 araç göndermesi, diğer 2 aracın başka noktalara gönderilmesinin sağlanması gerekiyor.

SMS iletimiyle lokasyon bazlı “Evet, hayattayım, göçükte değilim.” “Evet, hayattayım, göçükteyim.” cevaplarıyla bina içinde kalan insan sayısının tahminlenmesine ilişkin bir program ve yazılım yapılması gerekiyor. İhtiyaçların hemen karşılanabilmesi için afet bölgelerinde kredi ve banka kartlarının bloke edilmeden kullanılabilmesi ve kredi ve banka kartları işlem görmeyen mevduat sahipleri ve mudillerle ilgili de acil bir biçimde güvenceli hesapların oluşturulması gerekiyor.

Son olarak da... Borsa ya da başka aracı kurumlar üzerinden deprem sonrasında işlem görmeyen, hiçbir biçimiyle faaliyette bulunmayan ve bu konuda bilgi sahibi olmayan, yakınları tarafından da bilgi sahibi olunmayan kimi hesaplarla ilgili de çok hızlı biçimde akrabalarının ve yakınlarının bilgilendirilmesinin sağlanması gerekiyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Tabii, bazıları yapılabilir ama bazılarının da değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyim ben de bir mühendis olarak. Tabii, burada bazı...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Çalışıyorum Başkanım yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tebrik ederiz.

Zeynep Hanım bir söz istedi.

Ankara Milletvekilimiz Sayın Zeynep Yıldız, buyurunuz.

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın BTK Başkanı, çok değerli milletvekillerimiz; ben az evvel sayın vekilimizin dile getirdiği hususa ilişkin olarak zihnimi bir yokladım ve sonrasında da Resmî Gazete’yi açıp baktım. 21 Mart 2023 Salı (32139) sayılı Resmî Gazete’de Cumhurbaşkanlığı Kararmanesi’yle vatandaşlarımızın elektrik ve doğal gaz borçları terkin edilmiş.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Telefon... Telefon şirketleri, ben telefon şirketlerinden söz ediyorum. Ben onu örnek gösterdim, telefon şirketleri sunum yaparken...

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Evet, elektrik ve doğal gazı siz söylediniz, şimdi onu...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Haklısınız, ben onu örnek verdim...

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Hani, elektrik ve doğal gazı...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Elektrikte söyledığınız de...

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ben onu örnek verdim...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Örnek, tamam.

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Ben kayıtlara geçmesi açısından bunu dile getirmek istedim. Orada Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının alanı olduğu için elektrik...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, teşekkür ediyoruz.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Zeynep Hanım, onu örnek verdim ama sunum telefon şirketlerinin ve 3 şirket...

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Doğrudan “elektrik” dediğiniz için ben durumu daha net, belirgin hâle getirmek istedim.

NECDET İPEKYÜZ (Batman) – Ben onu örnek verdim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bunu da söylemiş oldu, faydalı; kayda girdi.

Teşekkür ediyoruz.

ZEYNEP YILDIZ (Ankara) – Ben teşekkür ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sizin bir söz talebiniz vardı.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Vazgeçtim, zamandan tasarruf edelim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Siz de vazgeçtiniz, teşekkür ederiz.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ben vazgeçmedim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yok, şimdi, bir dahaki sefere söz vereceğim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Vallahi, Başkanım, bir iddia var, söylemem gerekiyor.

Çok kısa...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, Sayın Vekilim, kusura bakmayın ama...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ama bunları masaya yatırmak için buradayız Sayın Başkan, lütfen yani. Bir iddia var, bununla ilgili söylemem lazım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Gökan Bey’le paslaşıyorsunuz zaten.

Tamam, kısa olmak kaydıyla...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – E, ne yapalım? Kimse yok zaten, 2 kişiyyiz burada yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir dakikalık söz veriyorum size.

Buyurun.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Şimdi, bu GSM operatörleri çöktü, buna ilişkin zaten Sayın İçişleri Bakanı da açıklamayı yaptı da birtakım iddialar var: TÜRK TELEKOM’un altyapı şebekesinin tek olduğu ve birden fazla şebekenin olması durumunda bu kesintilerin yaşanmayacağı ve iletişimde bu aksaklıkların engellenmeyeceğine ilişkin iddialar var. Yıllardır altyapının engellendiği ve 2005 yılında özelleştirmeye Türkiye’de ilk altyapı imtiyazının TÜRK TELEKOM’a verdiği...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bakın, TÜRK TELEKOM biraz sonra sunum yapacak.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – O zaman TÜRK TELEKOM’a sorayım bunları.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onlara sorun, konusu değil yani o bakımdan.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Tamam, TÜRK TELEKOM’a soracağım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ben size biraz sonra söz vereceğim.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Peki.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sayın Karagözoğlu, tabii, çok soru var, bunlara çok kısa cevap verecekseniz verin ama bunlara yazılı olarak önümüzdeki salı 16.59’a kadar...

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, sadece şöyle: Necdet Bey’in söylediği iki konuya çok kısa değinip gerisine dediğiniz gibi yazılı olarak cevap vermiş olalım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Çok kısa çünkü vaktimiz sınırlı.

Buyurun.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Birincisi “Denetim başlatıldı mı?” sorusuydu. Denetim başlatıldı, denetim devam etmektedir; denetim dediğimiz süreç uzun bir süreçtir çünkü operatörlerimizden bilgi alınmaktadır. Bu bilgiler ışığında da değerlendirmeler yapıp ondan sonra da Kurulumuza takrir olarak ilgili dairemiz sunacaktır.

Diğer konu da yatırım konusunu sayın vekilimiz aktardılar. Orada da fiber uzunluğu özelinde baktığımız zaman, fiber uzunluğu ülke genelinde yüzde 59 oranında artmışken ilgili bölgede fiber uzunluğu -yani deprem bölgesi olarak addettiğimiz bölgede- yüzde 56 yani bu durumda, ilgili bölge noktasında aynı -benzer- oranda yatırım yapıldığını rakamlar bize gösteriyor. Bu şekilde ben cevaplamış olayım Sayın Başkanım.

Teşekkür ediyorum, arz ederim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Özellikle sizden şunu istiyoruz, bütün sunum yapanlardan şunu istiyoruz: Muhtemel bir sonraki -Allah göstermesin ama- bir deprem için Marmara, Ege ve diğer depremlerle, Doğu Anadolu’daki depremlerle ilgili -İzmir vesaire- ne gibi hazırlıklar yapacaksınız? Bir daha bu şekilde itirazlar olmasın. Evet, iyileşme var, bakın nereden nereye geldiğimizi anlatmak için... 99 depreminde hiç haberleşme yoktu.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – O zaman cep telefonu yoktu Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir dakika, cep telefonu yoktu da haberleşme de yoktu, sabit telefonlar da çalışmıyordu. Ben İSKİ Genel Müdürü olarak...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bu kadar büyüktü yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müsaade ederseniz... Ben İSKİ Genel Müdürü olarak 5 noktaya telsiz ve röle istasyonu kurdum; Yalova, Karamürsel, Gölcük, Sakarya ve aynı zamanda İzmit’e. Oradan haberleştik yani bütün... Dolayısıyla hakikaten nereden nereye geldik yani teknoloji çok gelişti ama bu teknolojiye göre sizin yeniden belki yerli ve millî yazılımlara önem vererek bir de ortak birtakım baz istasyonlarıyla... Ayrıca baz istasyonlarında elektrik kesintisi olması hâlinde sistemler var yani sizin yakınlarınız da bu konuda, batarya sistemlerinde uzman bildiğim kadarıyla.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Evet.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Dolayısıyla onlardan da istifade ederek... Çok ileri teknolojiler var.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sayın Başkanım, aslında...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama bunlar masraflı diye yani...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Başkanım, İstanbul’da kaçak binaların üzerindeki verici istasyonlarını altı ay içinde kaldırma sözü versinler çünkü onların hepsi riskli bina.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Görüyorsun...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Verin bu sözü ama verin, gerçekten yani. GSM operatörleri, mahallelerde kaçak binaların üzerinde vericiler var, onların kaldırılmasının sözünü versinler.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, onu şimdi bir dakika...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Tedbir ama bu, nasıl olacak bu olmadan?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Gökan Bey, biraz sonra o konu...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ama o olmadan, bu olmadan nasıl olacak ki yani ama bunu İletişim Başkanlığı çözecek.

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Sahipleri geliyor şimdi, TELEKOM’u, Turkcell’i dinleyeceğiz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Hayır, ondan önce...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Önce Turkcell’i dinleyelim.

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Dinleyeceğiz, onları tek tek dinleyeceğiz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki, teşekkür ediyoruz Ömer Abdullah Bey.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sağ olun.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ömer’i mi kullanıyorsun, Abdullah’ı mı bilemiyorum.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Her ikisini de artık kullanıyoruz Sayın Bakanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ömer Abdullah Karagözoğlu Bey, teşekkür ederiz.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI ÖMER ABDULLAH KARAGÖZOĞLU – Sağ olun, teşekkür ediyoruz.

10.- TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy’un, 6 Şubat depremlerinin TÜRK TELEKOM’a etkileri, kurumun depreme müdahalesi ve deprem sonrası afetzedelere sağladığı faydalar hakkında sunumu

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy. Doktor Mehmet Beytur, İsmail Akın...

Efendim, Türk Telekom hazır mı?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Hazırız Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Doktor Mehmet Beytur, TÜRK TELEKOM Destek Hizmetleri ve Satınalma Yönetimi Genel Müdür Yardımcısı. İsmail Akın Bey, İş Sürekliliği ve Kriz Yönetimi Başkan Yardımcısı. Üçünüz...

Sunumu kim yapacak?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sunumu ben yapacağım Sayın Başkanım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi sunumu hızlı yapalım, sorular var.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Tabii, tabii ki.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müzeyyen Hanım bekliyor şu anda sırada.

Evet, buyurun.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sayın Başkanım, sayın milletvekillerim, değerli hazırım; hepinizi önce saygıyla selamlıyorum.

Bizlere bu fırsatı tanıdığınız için çok teşekkür ederiz. Kendimizi anlatma fırsatı bizim için büyük bir nimet oldu, inşallah doğru şeyleri size burada aktaracağız.

Öncelikle gündemi kısaca bir özetlemek istiyorum. Biz gündemi 8 parçaya böldük. İlkinde, birinci parçada depremin etkisini anlatacağız. Depremin TÜRK TELEKOM’u, personelini, binalarını, altyapısını nasıl etkilediğinden bahsedeceğiz. İkinci kısımda deprem olayına müdahale şeklimizi anlatacağız size. Üçüncü kısımda dünyada benzer olaylardan örnekler getirdik, onları anlatacağız, paylaşacağız sizinle. Dördüncü kısımda müşterilerimize nasıl faydalar sağladık deprem ve deprem sonrasında. Beşinci kısımda afetzedelere nasıl faydalar sağladık, onlardan bahsedeceğiz. Altıncı kısımda insani destekler. Yedinci kısımda risk azaltma faaliyetleri ve sekizinci kısımda vekillerimizin özellikle üstünde durduğu önerilerimizden bahsedeceğiz efendim.

Önce depremin TÜRK TELEKOM’a etkisinden bahsedeceğiz efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şimdi, aslında sunum yapanlar, geçen sefer mesela az önce vekilimiz çok güzel bir şey söyledi. Deprem Araştırma Komisyonu 2021 yılında da sizleri dinledi. Dolayısıyla ben olsam daha önce biz ne dedik, ne oldu, ne gibi teklifler oldu, onu okur ona göre gelirim. Size şunu soruyorum: Daha önceki Komisyonunda sizden kim sundu bilemiyorum şu anda, eski Komisyon Başkanım burada. O Komisyonun raporunu, sunumunu gözden geçirdiniz mi? Oradaki konuşmaları okudunuz mu?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sayın Başkanım, 17 Aralık 2020 Deprem Komisyonu toplantısında sunumu bendeniz yaptım efendim, 2019 İstanbul depremiyle alakalı olarak... Oradaki önerileri, orada yaptığımız sunumu okudum ancak tutanakları okumadım açıkçası ama sizlere yapmış olduğumuz sunumu bire bir okudum, kopyası şu anda yanımda hazır. Zaten oradaki önerilerimiz de aşağı yukarı bire bir aynı.

Efendim öncelikle depremin TÜRK TELEKOM personeline etkisinden bahsedeceğim. Bölgede toplam 3.476 çalışanımız vardı. Bunların 2.322’si TÜRK TELEKOM personeli, geriye kalan 1.154’ü TÜRK TELEKOM’a ait olan iştiraklerin çalışanları. Maalesef bunlardan 37’sini kaybettik, vefat etti, 16’sı da yaralıydı. En son dün bir arkadaşımız Hatay’da vefat etti, onunla beraber 37 vefatımız var.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Allah rahmet eylesin.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Âmin.

Daha sonra bina ve santrallerimizden bahsediyoruz. Malum Türk TELEKOM’un birçok gayrimenkulü var. Şu anda gayrimenkul direktörlüğü 20 binin üstünde gayrimenkulü yönetmekte. Bölgede de şu anda 226 tane santral ve binamız vardı, bunların 4 tanesi tamamen yıkıldı, 31 tanesi ağır hasarlı, 16 tanesi orta hasarlı, 60 ve geri kalan 115 tanesi hasarsız olarak depremi atlattı. Tabii, bu binalarımızın bir kısmı biraz sonra da bahsedeceğim, güçlendirilmişti. Onların da bir kısmı depremde biraz hasar gördü. Yıkılan santrallerin tamamı kiralık binalardı. Ağır hasarlı ve yıkılan binalarda

“network” sistemine yedeklenmesi amacıyla biz konteyner çözümleri sağladık. Deprem bölgesine bilahare konteynerler götürerek kesilen santrallerimizin sürekliliğini sağladık. Konteynerlerin kurulumu, sistem sevkleri ve devreye alımları fiber aktarımlarıyla beraber hâlen devam etmektedir.

Efendim, burada yok ama ondan da bahsetmek istiyorum, sunuma eklemedik ama yapılan konuşmalardan gerek olduğunu hissettim.

Şimdi baz istasyonu hasarlarından bahsetmek istiyorum. Bizim bölgede toplam 2.573 adet baz istasyonumuz vardı deprem zamanında.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – 11 ilin toplamında mı?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Biz 10 il olarak çünkü Elâzığ’da bizim hasarımız olmadı Sayın Bakanım.

2.573 adet baz istasyonumuz vardı. Bunların 98 tanesi ağır hasarlı, 75 tanesi yıkıldı, toplam hasar 173 tane baz istasyonumuzda vardır. Bunu da ek not olarak iletmek istedim.

Şimdi, ekranda görmüş olduğunuz bizim mobil “network” topolojimiz. Yani biz mobil “network”ü nasıl kurguladık, nasıl çalışıyorlar. Ekranda da gördüğünüz gibi şu dış tarafta müşterilerimiz olmaktadır. Dış tarafta görmüş olduğunuz kulelerde ve baz istasyonlarında müşterilerden gelen sinyaller toplanır, bunlar daha sonra sabit santrallerde toplanarak operasyon yönetim merkezlerine aktarılır. Oradan daha sonra “core” sistemleri aracılığıyla bizim veri merkezlerimize iletilir. Bizim şu anda Türkiye’de hâlihazırda 4 tane veri merkezimiz var, 2 tanesi İstanbul’da, 2 tanesi Ankara’dadır. Bu deprem özelinde şunu söylemek isterim ki bu deprem bizi çeperlerde vurdu efendim, baz istasyonlarında ve kısmen santrallerde vurdu. Eğer deprem İstanbul’da veya Ankara veya farklı bir yerde olsa bizim veri merkezlerimiz ve “core” sistemlerimiz zarar görebilirdi ama bu depremde öyle bir şey olmadı. Onun için gayet şanslı bir deprem demek isterim tırnak içinde.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İyi ama burada şu ortaya çıkıyor: İstanbul’da bir deprem olduğu zaman, o zaman biz veri merkezini kaybedecek miyiz?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Hayır, onu demek istemiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Buralarda gerekli tedbiri alıyor musunuz?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Yani risk altında ama oradaki veri merkezinin -2 tane İstanbul’da, 2 tane Ankara’da olmak üzere- hepsinin gerekli aksiyonları alınmaktadır, kısmen de alınmıştır efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – “Yedekleme” diye bir şey yok mu sizde? Biz bilgi işlem merkezlerini yedekleriz, başka yerde hatta yedekleriz.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Var efendim, felaket kurtarma merkezlerinde... Efendim, İstanbul Esenler’de olan veri merkezimizin yedeği Ankara Ahlatlıbel’dedir. Bu şekilde çaprazlama felaket kurtarma merkezlerimiz vardır bizim, bir taraf çöktüğü anda diğer taraf ayağa kalkar.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Topolojiyi de bu şekilde aktardıktan sonra, efendim, mobilde ne gibi tedbirler aldık? Baz istasyonlarımızın tamamında aküler bulunmaktadır ama bunu doğru ifade etmek lazım; aküler var ama akülerin kapasitesi de var. Her yerde akü kapasitesi aynı değil, bir kısım baz istasyonlarımızda altı saat kadar olmasıyla beraber, bazı yerlerde saatlik akülerimiz de vardır. Onlar da tamamen baz istasyonunun

kurulumuyla, ihtiyaç oranlarıyla alakalı, bire bir orantılıdır. Akülerimizin yüzde 68'i 2020'den sonra güncellenmiştir efendim yani sistemimizde eski akü oranımız gayet düşüktür. Bunun yanında, 3 ve daha fazla mobil sahanın trafiklerinin taşındığı fiber noktalar arasında aktif radyolink yedekliliği bulunmaktadır. Efendim, bizim bir kısım baz istasyonumuz arasında öncelikle radyolink vardır, bir kısmında da fiberle iletişim sağlar. Malumunuz, bu, hücresele iletişim sağladığı için istasyonların birbirlerini görmesi gerekmektedir. Radyolink olan yerlerde biz özellikle İstanbul bölgesinde, İstanbul tarafında fiber yedekliliği sağlıyoruz. Bu deprem bölgesinde ise toplama istasyonlarının tamamında fiber yedeklilik vardır efendim.

Bina operatörünün tercih ettiğinden ziyade, bina sakinlerinin izin verdiği alana kurulum yapılmaktadır, baz istasyonları için konuşuyorum. Bina maliklerinden herhangi birinin izin vermemesi, bina statığının uygun olmaması, baz istasyonuna karşı halkın tepki göstermesi, gürültü problemleri, akaryakıt nakli ve yangın riskinden dolayı her binaya jeneratör kurulumu mümkün olmamaktadır efendim. Direk üstü sahalarda ise direk statığı jeneratör konulmasına uygun değildir, mecburen bu gibi yerlerde biz akü kullanmaktayız. Baz istasyonlarında hem akü hem jeneratör desteği olsa bile enerji devamlılığının ortalama süresi yedi-sekiz saat sürebilmektedir optimumla, en iyi şartlarda.

Efendim, sabit tarafında ne gibi tedbirler var...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Akü besleme süresi ne kadar baz istasyonlarında ortalama?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sayın Bakanım, değişiyor; akünün ömrüne bağlı, akünün kapasitesine bağlı, çok değişik faktörlere bağlı.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama bu çok önemli diye... Bu konuda ben bir çalışma yapmıştım ama aküden aküye çok fark ediyor. Yani dolayısıyla burada akünün...

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, bizim kullandığımız aküler şu anda sıvı jel akülerdir, en son, en kaliteli aküler ama onların da mecburen işte ağırlığı da var. Bunları çatı üstüne yerleştirmek için biz çok zorlanıyoruz çünkü bunların bile bina statığını bozma riski var. Hem bizim sistem odaları var hem akülerimiz var, bunları bir yere koyduğumuz zaman çok risk teşkil etmektedir.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Bir bilgi verebilir miyim?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Buyurun, tabii.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Sayın Başkanım, şöyle: Akü gruplarının -hani her şirket yönetimine bağlı olarak- kurulan baz istasyonunu ortalama dört saatlik bir besleme süresi vardır yani ortalama olarak söylüyorum bunu. Ali Bey'in söylediği şey, eğer ki o akünün yaşı çok uzadıysa, o bölgede çok fazla enerji kesintisi olup tekrar geri geldiyse, şarj-deşarj adetleri bir miktar fazlaysa, akü çok fazla yolculuk yaptıysa yani bir yerden sökülüp başka yere çok fazla taşındıysa bu kademeli olarak azalabilir fakat sizin o baz istasyonuna ortalama ne kadar akü koyduğunuzla da tabii ki ilintili fakat üzerine taşıyabileceği yük vesaire noktasına bakarsanız, ortalama dört saat olarak düşünülebilir.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, devam edelim.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, şimdi sabitte almış olduğumuz tedbirlerden bahsetmek istiyorum. TÜRK TELEKOM sabit ve mobil ana şebeke binalarının tümünde sabit jeneratör kurulu olup minimum kırk sekiz saat besleyecek kadar yakıtımız bulunmaktadır. Tüm Türkiye'de stoklarımız an itibarıyla 5 milyon litre kadardır.

Sabit şebeke için il çıkışları en az 3 yönden fiberoptik güzergâh yedekliliğine sahiptir. Bu, ilçelerde 2 yönlüdür, artı radyo frekans yedekliliği vardır efendim. Örneğin, Hatay, Adıyaman, Kahramanmaraş ve Malatya’da üç yön fiberoptik güzergah yedekliliği bulunmaktadır. Deprem nedeniyle ana şebeke binalarımızda ağır hasar oluşsa bile yedeklilik mekanizması sayesinde herhangi bir il izolasyonu gerçekleşmemiştir. Enerji kesitleri daha önceden ana binalarımızda bulunan jeneratör ve yakıt stoku kullanılarak deprem sırasında ve sonrasında kesinti olmadan yönetilmiştir.

Efendim, çağrı adetlerinden bahsetmek istiyorum deprem öncesi ve sonrası. Deprem öncesi 40 milyon adet civarında seyreden çağrı adetleri deprem sonrasında 150 milyona kadar ulaşmıştır. Aynı seyri biz VoWifi yani...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sizin bu konuda bir çağrı merkeziniz mi var?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Var efendim. Bizim Assistt isimli 19 bin çalışanlı bir çağrı merkezi firmamız var.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki, diğer kurumların çağrı merkeziyle irtibatı var mı; mesela, Turkcell veya Vodafone’la?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Nasıl bir irtibat efendim?

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani onların çağrı merkezleri ayrı mı?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Tabii, onların da kendi bünyelerinde çağrı merkezleri var. Mesela, Turkcell’in Global adlı bir çağrı merkezi var ama Vodafone’dan haberdar değilim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Peki.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, şimdi baz istasyonlarının kesinti ve nedenlerini biraz irdelleyeceğiz. Ekranda gördüğünüz gibi birinci deprem ve ikinci deprem dik çizgilerle belirtilmiş. Birinci depremde yıkılan baz istasyonlarından sonra akülerin teker teker devreden çıkması sebebiyle yani bitmesi sebebiyle bizim baz istasyonlarımız hizmet dışı kalmıştır. Afet bölgesinde, 10 ilimizde yıkılan saha sayımız toplam sahanın sadece yüzde 4’ünü oluşturmaktadır. Ama niye bu kesildi dersiniz? O da enerjiden kaynaklanmaktadır. Bölgede enerji olmadığından dolayı, akülerimizin devreden çıkmasından dolayı bu kesintilerin bir kısmı yaşanmıştır. Depremle birlikte öncelikle şehir şebekelerindeki enerjiler kesilmiştir. Yedek enerji kaynağı olarak tüm sahalarda bulunan aküler devreye girerek beklenen şekilde enerji devamlılığı bir süre daha sağlanmıştır. Şebeke enerji kesimlerinin devam etmesi sonucunda akülerin peyderpey devre dışı kalmasıyla kesinti sayısı artmıştır maalesef ama seyyar jeneratörler ve yakıt takviyesiyle biz bu kesintilerin büyük bir kısmının önüne geçmiş bulunuyoruz. Burada bir anekdot daha var, onu da söylemeden geçmek istemiyorum. Afet bölgesindeki 10 ilde sahalarımızın kule oranı Türkiye genelinde paralel yüzde 54’tür. Kulelerimizde herhangi bir yıkılma olmamıştır, biraz önce Sayın BTK Başkanımızın da belirttiği gibi. Tüm dünyada mobil sahaların dağılımına bakıldığında ise sahaların yüzde 65’i bina üzerindeki sahalardır. Yani kulelerimiz yıkılmamıştır, bize gelen hasarın tamamı bina üstündeki, şahıs binası üstündeki baz istasyonlarının yıkılmasından dolayıdır.

Depreme nasıl müdahale ettik, TÜRK TELEKOM’da kriz yönetimi nasıl, şimdi, biraz da ondan bahsetmek istiyorum. Arkadaşlarım deprem günü için üç buçuk saatlik bir kronoloji çıkartmışlar. Şimdi, deprem malumunuz 04.17’de, saat 04.19’da TÜRK TELEKOM Service Management Center (TTSMC) yöneticileri bilgilendiriyor. Arkada görmüş olduğunuz resim ise bizim TÜRK TELEKOM, Ankara Aydınlikevler’deki TTSMC’dır yani kriz yönetim merkezidir efendim. Yani gerçek bir resimdir

bu, yirmi dört saat operatiftir. Saat 04.25'te bütün şirket üst yöneticileri bilgilendirildi, saat 04.25'te yine ilgili bölge yöneticileri ve il TELEKOM müdürleri konuyla alakalı bilgilendirildi. Velhasıl, burayı uzatmak istemiyorum, saat 07.44 itibarıyla bölgede şebeke enerji durumu tespiti yapılarak, yakıt ihtiyacı organize edilerek bizim tankerlerimiz bölgeye doğru sevk edildi. Buna paralel olarak da İstanbul Sefaköy'deki depomuzdan 400 adet uyku tulumu ve çadır bölgeye gönderilmiştir efendim.

Efendim, burada da mobil baz istasyonu... Mobil baz istasyonları en yakın iller başta olmak üzere hızlıca bölgeye sevk edilmiştir. 92 adet mobil baz istasyonu deprem süresince yürütülen operasyonlar neticesinde yüz ayrı bir lokasyonda devreye alınmıştır. Grafikte de anlatmaya çalıştığımız gibi 6 Şubat tarihi itibarıyla bölgeye 39 adet mobil baz istasyonu sevk edilmiş, aynı gün bunun 7 tanesi hizmete alınmıştır, takip eden günde ise 57 adete ulaşmıştır sevk edilen baz istasyonu. İkinci gün ise bunun 22 tanesi hizmete alınmıştır. Gördüğünüz gibi grafikten Şubatın 17'si, 18'i civarında yaklaşık 103 tane mobil baz istasyonumuz hizmete alınmıştır bölgede. 2 Mart itibarıyla ise 121 tane mobil baz istasyonumuz mevcut olanların yanında hizmete devam etmektedir.

Enerji ve lojistik bu depremde en büyük problem maalesef. Diğer bölgelerden sevk edilen personelimiz yanlarında seyyar jeneratör ve yakıt bidonlarıyla birlikte hızlıca afet bölgesine yönlendirildiler, sevk edildiler. Tüm afet bölgesinde bir ay içerisinde 2.285 personel görevlendirilmiş olup 18.146 adam/gün çalışma yapılmıştır. Bu konuda şunu söylemek isterim: Biz 10 ildeki bütün çalışanlarımızı depremzede olarak kabul ettik, hiçbirinden işe gelmelerini istemedik, hiçbirinin deprem sürecinde veya deprem sonrasında bir sorumluluğu yoktur. Biz bütün bu ekipleri deprem bölgesine uzak olan Trabzon'dan, Sinop'tan, İstanbul'dan, İzmir'den, değişik illerden tedarik ederek sağladık ama deprem bölgesine ilk gün gidildi efendim. Ben kendim olarak ve üst yönetici diğer arkadaşla beraber depremin ilk günü Adana'daydık, 1'inci günü sabahı ise hep beraber Hatay'daydık ve bütün bölgeyi, 10 ili hep beraber gezdik, ihtiyaçları yerinde kontrol ettik, tespit ettik, gereğinin yapılması için arkadaşlara talimatlarımızı verdik.

Üretici firma ve çözüm ortağı firmalardan ilave ekip desteği alınarak afet bölgesine sevk edilmiştir. 2.285 personel, 574 bin litre akaryakıt bölgeye gönderilmiştir. Bölgeye sevk edilen jeneratörlerle birlikte toplam 1.646 adet jeneratör bölgede kullanıma, hizmete verilmiştir. Kapasitesi yüksek jeneratörle birlikte ortalama beş saat olan enerji besleme süresi yapmış olduğumuz takviyelerle beraber on saate yükselmiştir. Malumunuz, bölgede enerji olmadığı için geceleri jeneratörlere yakıt takviyesi yapmak çok büyük problem oluyordu. Bir kısım jeneratörler bina üstlerinde, binaların çoğu zarar gördüğü için personeli oraya çıkarmak, göndermek, çok büyük risk almak gerekiyordu, onun için bu süreyi biz beş saatten on saate çıkardık. Hasarlı binalara dışarıdan kablo indirerek jeneratörleri dışarıdan besledik.

Jeneratör operasyonu, bu da bizim deprem sırasında en çok fokus olduğumuz konulardan bir tanesi, kesik sahalara jeneratörün bağlanması, sürekli ringlerle yakıt nakli operasyonu yapılması, jeneratörlere şebeke elektriği geldiğinde otomatik geçişin sağlanması için aktarma panolarının monte edilmesi. Yukarıda bahsettiğimiz aksiyonların alınmasıyla elektrik kesintisi etkisi mümkün olduğunca azaltılmaya çalışılmıştır. Aşağıdaki grafikte Kahramanmaraş örneğinde bu efor görülmektedir efendim. Depremin ilk gününde yüzde 75 olan kesik saha sayımız 17 Şubat itibarıyla yüzde 10'lar civarına düşmüştür. Deprem bölgesinde yıkım, trafik sıkışıklığı ve araç, hava şartlarından kaynaklı yolların tıkanması ve sahalara erişilememesi, seyyar jeneratörlerin ağır olması nedeniyle vinç ve araçla taşınması ihtiyacının ortaya çıkması; afet sonrası cadde ve sokakların kapalı olması nedeniyle jeneratörler insan gücüyle taşınmıştır. Normal sürece göre 2-3 kat fazla insan gücü ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Montajı yapılan jeneratörlerde yaşanan hırsızlık vakaları vardır efendim. Yaklaşık şu anda benim bilgime göre 29 adet jeneratörümüz çalınmıştı. Jeneratörler için acil temin edilen bazı yakıtların kalitesiz olmasından

dolayı jeneratörlerin devreye alınması ve işletmelerinde sorunlar meydana gelmiştir. Bina üstü baz istasyonlarında deprem sonrası yapının hasar durumunun bilinmemesine rağmen personelimiz risk olarak sahaya jeneratör kurulması ve yakıt takviyesi ilavesi sağlanmıştır.

Efendim, bilakis ben ve Sayın Ulaştırma Bakan Yardımcımız Ömer Fatih Sayan, Hatay bölgesinde, yaklaşık üç gün binaların üstüne biz kendimiz çıktık, elemanları göndermedik. Giderek, bilahare hem Sayın Bakanım kendi kurduğu ekiple hem benim kurduğum kendi ekibimle binalara çıktık, gerekli yerlere yakıt takviyesi yaptık, gerekli yerlere elektrik kablosu çektik daha sonra ekiplerimizi buralara yönlendirdik. Geri kazanımımız nasıl oldu, nasıl bir süreç yaşadık? Mobil araçlar, TÜRK TELEKOM karavan sahaları, aktif paylaşım sahalarıyla geçici ve hızlı çözüm aksiyonları alınmıştır. Depremden üç gün sonra aktif mobil saha oranı yüzde 91'e, depremden beş gün sonra ise yüzde 97'ye çıkmıştır. Adıyaman, Hatay, Kahramanmaraş'ta ise 17 Şubat itibarıyla geri dönüşüm, geri kazanım yüzde 115 Adıyaman'da, yüzde 119 Hatay'da, yüzde 107 Kahramanmaraş'tadır.

Soldaki grafikte de gördüğünüz gibi ayın 7'si itibarıyla kesik saha sayımız pik yani tepe olmuştur, daha sonra hem enerjinin hem de bizim jeneratörlerin geri beslemesiyle beraber kesik saha sayımız hızla düşmüştür. Sağdaki grafik ise toplam 10 ildeki kesik saha sayısı ve kazanım oranını göstermektedir. 6 Şubat itibarıyla yüzde 71 oranında sağlam, ayakta sahamız vardır ama bu grafiği bu şekilde değerlendirmek yanlış olabilir, il bazında bakmak daha doğrudur, bu daha agrega bir grafikdir.

Konuyu bir de dünyadan örneklerle çeşitlendirmek istedik. 2 tane örneğimiz var; bir tanesi Japonya'dan, bir tanesi Nepal'den. Malumunuz 2011'de Japonya'da büyük bir deprem oldu. Sabah saat 05.46'da yaşanan 9 büyüklüğünde denizde olan deprem Japon tarihinin en büyük depremi olup yaklaşık 22 bin insanın vefat etmesiyle son bulmuştur. 122 bin ev yıkılmış, 280 bin ev ağır hasar görmüştür, nükleer santral ciddi şekilde hasar görmüştür. Oluşan hasarın maliyeti o zamanın rakamlarıyla 360 milyar dolar olarak belirtilmiştir. Bu depremin Telekom şebekesine etkisi ise etkilenen bölgede yaklaşık yüzde 22'sine tekabül eden 29 bin mobil baz istasyonu susmuştur. Tohoku'daki 6 vilayette 3.004 baz istasyonundan 1.933'ünün kullanım dışı kaldığı raporlanmıştır.

Bu grafikte ise Japonya'da enerjiyle baz istasyonlarının geri kazanımının doğru korele olduğunu göstermek istedik. Burada seçilebiliyor mu bilmiyorum ama arkada sarı kalın çizgili bir hat var, o enerjinin geri gelmesi, diğer çizgiler ise Japonya operatörlerinin sahalarının geri alınması, çalışmaya başlaması. 2011 depreminde Japonya'da telekomünikasyon altyapısının ayağa kalkması elli altı günün bulmuştur.

Diğer örneğimiz Nepal. Nepal belki Türkiye'yle kıyaslanabilecek bir ülke değil ama Nepal'in dağlık yapısı oradaki GSM operasyonlarının olmasını çok artırmıştır, çok geniş kapsamda GSM kullanımı vardır, o açıdan bakıldığında Türkiye için bir örnek teşkil edebilir. Nepal'de 25 Nisan 2015'te 7,8, 12 Mayıs 2015'te ise 7,3 şiddetinde 2 tane büyük deprem yaşanmış olup 9 bin insan ölmüştür. Deprem sonrası 2G sahaların yüzde 16'sı, 3G sahaların ise yüzde 23'ü kesilmiştir. Depremden kırk sekiz saat sonra elektrik kesintisi ve yedek yakıtın tükenmesi nedeniyle kaybedilen saat sayısında artış olmuştur. Katmandu'da 500 adedin 300'ü kesilmiştir. Depremden iki gün sonra Ncell, Nepal Operatörü, ülke genelinde toplam mevcut 2.600 sahanın yüzde 30'unun arızalı olduğunu raporlamıştır. On yedi günde 2G sahalarının yüzde 96'sı, 3G sahalarının ise yüzde 99'u çalışabilir hâle getirilmiştir. 12 Mayısta gerçekleşen 7,3 ölçeğindeki ikinci deprem sonrasında 2G saha oranı tekrar yüzde 90'a düşmüştür.

Malum, deprem sonrası müşterilerle alakalı biz de aksiyonlar aldık. Yaklaşık 3 sayfa bir aksiyon var ama ben bunu özetledim, sadece 1 sayfasından bahsedeceğim. Hatta şöyle özetleyebilirim ben bunu Sayın Başkanım, detaya girmeden. Şubat, mart aylarında toplam müşteri aksiyonlarının, TÜRK TELEKOM maliyeti 348 milyon Türk lirasıdır. Sene sonu itibarıyla bu maliyetin 431 milyon lira olması tahmin edilmektedir. Bu sadece bizim müşterilerimize verdiğimiz faydaların toplamıdır.

Bunun yanında, afetzedelere de yani müşteri olmayan vatandaşlarımıza da hizmetler verdik. Nasıl yaptık bunu? Bizim 6 adet özel donanımlı acil iletişim aracımız var efendim, biz bunları ertesi gün bölgeye sevk ettik; bu araçlar marifetiyle oradaki halka geniş bant internet, sabit telefon hizmeti ve bunun yanı sıra da cep telefonu ile şarjmatik hizmeti verilmiştir.

48 çadır kent ve 31 konteyner kentte belirlenen noktalarda TÜRK TELEKOM “Wi-Fi”la SMS doğrulamasız, ücretsiz internet erişimi sağlanmaktadır. Ayrıca 200 civarındaki lokasyonda hizmet verilmesi için fizibilite ve imalat çalışmaları da hâlen devam etmektedir.

6 adet acil iletişim ve 3 adet mobil iletişim aracı üzerindeki “Wi-Fi” sistemlerimizle SMS doğrulamasız, ücretsiz internet hizmetini hâlâ vermekteyiz.

Adıyaman Valiliği, Hatay AFAD Yönetim Merkezi, Hatay 112 Acil gibi noktalarda görev yapan çalışanlar için SMS doğrulamasız, ücretsiz internet erişimini hâlâ sağlamaktayız.

Deprem sonrası çalışan havalimanı, millet bahçesi, park, kafe gibi 19 noktada “Wi-Fi” hizmeti SMS doğrulaması olmaksızın ücretsiz olarak insanlarımızın hizmetine sunulmuştur.

İnsani desteklerimize gelecek olursak Sayın Bakanım, TÜRK TELEKOM Arama ve Kurtarma Ekibi adında bizim bir ekibimiz var, uzun yıllardır çeşitli krizlerde müdahale etmektedir. Bu depremde de 137 kişiyle 65 depremzedeyi sağ olarak enkaz altından çıkardık, maalesef vefat eden 109 depremzedeyi de enkaz altından çıkardık.

Aynı desteklere gelecek olursak, 155...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Onları geçelim, gözüküyor zaten, teşekkür ederiz.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Peki.

Efendim, risk azaltma faaliyeti, biraz önce sizin de takdir buyurduğunuz gibi “Ne yapacaksınız?” kısmına biraz da biz dokunmak istedik.

Biraz önce bahsettiğim gibi TÜRK TELEKOM’un 20 bin civarında gayrimenkulü bulunmaktadır. Bunların biz bir kısmını kendi amaçlarımız için kullanmaktayız; baz istasyonu, santral binası, veri merkezi olarak kullanmaktayız. Hâlâ devam etmekte olan 69 adet güçlendirme programımız sürmektedir, mevcut binaları yeni tekniklerle güçlendiriyoruz. Ancak şöyle bir gerçek var ki bu depremde de güçlendirmiş olduğumuz birkaç tane binamız güçlendirmeye rağmen hasar görmüştür.

Biraz önce diğer milletvekillerimizin de buyurdıkları gibi “Öneriniz nedir?” kısmına geldiğimde efendim, benim kendi şahsi inancım, BTK nezdinde de Bakanlık nezdinde de bunu bilahare müdafaa ettim: Biz standart istiyoruz, bize gerek olan standart. Yani baz istasyonunun standardı nedir? Nerelere baz istasyonu kurulabilir? Bunu birilerinin, bir kurumun, BTK’nin veya X kurumun bize empoze etmesi gerekiyor. Malumunuz, bizler kâr amacı güden firmalarız, belki depremin hissiyatıyla bu aralar farklı düşünüyor olabiliriz ama ileriki zamanlarda bu standartlar olmadığı zaman farklı şeyler olabilir kanaatindeyim ben. Yani onun için bizim standartlara hem baz istasyonlarında hem de sabit sahalarda ihtiyacımız var.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, tabii, bu önemli. Onu hangi kurum, herhâlde Bilgi ve Teknolojileri Kurumu...

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – BTK’yle biz bunu istişare ediyoruz, bir alt çalışma grubu da kuruldu kendileriyle beraber.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani bu standartları bir an önce gerçekleştirilelim. Hakikaten çok önemli; nerelere kurulacak, ortak kurulacak baz istasyonları ve bunlarda kesinti hâlinde iletişim nasıl sağlanacak, hangi tip aküler kullanılacak, kullanılacak jeneratör vesaire.

Bir de ben şunu tavsiye etmek istiyorum özellikle, dün arkadaşlarımızla bir görüşme yaptık, pek çok ilde millet bahçeleri yapılıyor, büyük sahalar, biz buralarda aynı zamanda toplanma alanı, altyapı da oluşsun, vatandaşlar depremde oralara sığınabilsinler diye düşünüyoruz. Acaba oralara baz istasyonları kurulabilir mi?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, izne tabi ve kurmamız da pek mümkün olmuyor.

NECİP NASIR (İzmir) – Radyasyon etkisi var mı bunun? Ondan dolayı mı?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Öyle olduğu iddia ediliyor, şu anda herhangi bir sağlığa ters etkisi olduğunu ben bilmiyorum. Ama genelde...

NECİP NASIR (İzmir) – Nesnel bir rapor var mı bu konuyla ilgili?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Benim bildiğim kadarıyla, bana iletilen böyle bir rapor olmadı Sayın Vekilim ama insanlar çekiniyorlar tabii böyle bir...

NECİP NASIR (İzmir) – Ondan dolayı.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – İnsanlar çekiniyor.

Evet, peki, devam edin.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, bu ve bundan sonraki slaytlar ise 2020 depreminden sonra bizim söz vermiş olduğumuz kapasite artırımlarıyla alakalıdır.

Bizim VoLTE, VoWiFi, Centrex yani abone sayısı kapasitemiz günümüz itibarıyla, hâlihazırda yüzde 1400 artırılmıştır. Diğer bir faktör, diğer bir konu ise aynı anda konuşabilecek abone sayısı kapasitesi, oradaki artış oranı da yüzde 248’dir. Bir diğeri, mobil internet çıkış kapasitesi an itibarıyla 2020’ye göre yüzde 495 artırılmıştır. Bir diğer artırdığımız kapasite, diğer operatörlerle birlikte ara bağlantı kapasitesidir, o da 2020’ye göre yüzde 136 artırılmıştır. Bir diğeryse, yoğun saatte abonelerin çağrı girişimi yapabilme kapasitesidir, o da 2020’ye göre yüzde 144 artırılmıştır. 2G, 3G, 4.5G abone kapasite sayısı ise 2020’ye nazaran yüzde 100 artırılmıştır; 4.5G aboneleri merkezî veri tabanı trafiği kapasitesi de 2020’ye nazaran yüzde 500 artırılmıştır.

Şu konuda dikkatinizi çekmek isterim, bu deprem sonrasında trafikte herhangi bir sıkışıklık olmamıştır; iletişim kesikliğinin temel sebebi sadece baz istasyonlarının yıkılmasından dolayı oluşmuştur.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Baz istasyonları ve elektrik kesintileri, jeneratör eksikliği, değil mi?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Evet.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Akülerin...

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Yani kök sebep de akülerin, jeneratörün olmaması.

Efendim, son kısma geldim ben, önerilere; biraz önce de söylemiş olduğum gibi 2020 yılında bu komisyona sunduğumuz önerilerin bir kısmı yine burada, onlardan da bahsetmek isterim. Neler öneriyoruz TÜRK TELEKOM olarak?

Efendim, operatörler tarafından kritik olarak belirlenen noktalar özelinde enerji altyapısı depremden etkilenmeyecek şekilde enerji firmaları tarafından analiz edilerek planlanmalıdır. Sayın Başkanım, biz geçen hafta BTK bünyesinde enerji firmalarıyla bir toplantı yaptık, onlar da aynı şeyden muzdariptiler, “Biz de deprem sonrası iletişim kesintisine uğradık.” dediler.

Efendim bir diğer önerimiz, belediyelerin, enerji firmalarının kullandığı aydınlatma direklerinin operatörlerin kullanabileceği standartta belirlenmesi ve yaygınlaştırılması; yakıt temininde operatörlere öncelik verilmesi; Türk Silahlı Kuvvetleri, Emniyet Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri veya Karayolları gibi devlet kurumlarının yakıt ikmal tesislerinin GSM operatörlerinin kullanımına açılmasının sağlanması...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ama verdiler özellikle DSİ, sizin bütün...

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Efendim, şöyle söylemek isterim, DSİ vermiş olabilir de Hatay’da da biz verdik. Hatay’da da bizim kurmuş olduğumuz yakıt tesisinde hem Jandarmaya hem polise hem diğer operatörlere biz yakıt desteği verdik.

Afet bölgelerine ulaşım için hava, deniz yolları firmalarının operatörlere ulaşım noktasında öncelik vermesi veya ayrı seferler düzenlenmesi; afet durumunda elektrik dağıtım firmalarınca yapılan enerji kesintilerinde TELEKOM operatörleri ile dağıtım firmalarının koordineli hareket etmelerini sağlayacak süreçlerin önceden belirlenmesi; afet durumunda sahada yeni kurulumu yapılan seyyar konteyner baz istasyonları için abonelik vesaire prosedürleri aranmaksızın doğrudan enerji taleplerinin karşılanması; afet durumunda meydana gelen enerji kesintilerinde dağıtım şirketlerinin haberleşme sektörünün ihtiyaçlarını öncelik kapsamına alması; şehrin yüksek ve hâkim yerlerine afet durumlarında genel kapsamayı sağlayacak şekilde büyük kulelerin kurulumuna imkân sağlayacak şartların iyileştirilmesi ve hazırlanması; Türkiye genelinde binalarda yapılacak zemin etüdü, malzeme tespiti ve güçlendirme çalışmalarında ruhsat ve diğer izinler konusunda kolaylık sağlanması ve gerekli yerlerde bürokrasinin azaltılması; deprem tehlikesi yüksek bölgelerde deprem güçlendirme çalışmalarına mali ve idari teşvikler getirilmesi; kamu kurum binalarına saha kurulum süreçlerinin kolaylaştırılması, resmî olarak desteklenmesi; depreme dirençli yapı stokunun oluşturulabilmesi için kentsel dönüşüm kapsamında veya yeni imara açılacak bölgelerde iletişim sistemlerimiz için bedeli karşılığında alan ayrılması, hem sabit için hem mobil için; binalara kurulum yapılmak istendiğinde bina maliklerinden bir kişi bile itirazda bulunsun kurulum yapılmadığı için çoğunluk esasına uygun olarak mevzuatın düzenlenmesi; devlet kurumlarının, Karayollarının, belediyelerin kiralama süreçlerinin ve bedellerinin bir standarda bağlanması.

Efendim, teşekkür ediyorum, saygılarımızla.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ediyoruz.

Benim gene bu baz istasyonları konusunda bir tereddüdüm var. Özellikle şu yapılabilir mi: Birçok noktaya kabloşuz ağ noktası kurup isteyen oraya şifresiz bağlanma imkânı var mı depremlerde? Böyle bir şeyin imkânı konusuna ne dersiniz?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Teknik arkadaşımız Ahmet Fethi Bey cevap verecek bu sorunuza.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Normal GSM şebekelerinden arama yapılamaz ama milletin bu şekilde şifresiz olarak bağlanabileceği böyle bir sistem olabilir mi?

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Sayın Bakanım, şöyle: Her ikisi aslında paralel yürüyen operasyonlar kapsamında yapılıyor. Sunumda yer aldığı üzere, aslında şu anda sabit şekilde kurulu olan bütün “Wi-Fi access point”ler zaten ilk dakikalarda ücretsiz olarak bütün vatandaşların kullanımına otomatik olarak açıldı uzaktan.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – “Gitmeye gerek yok.” diyorsunuz.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Bunun için sahaya gidip ekstra bir fiziksel müdahale gerekmeden uzaktan otomatik olarak aktive edildi. Ayrıca, orada var olan, kurulu bütün “access point”ler zaten ücretsiz aktive edildi. Onun haricinde, sahaya yönlendirdiğimiz acil iletişim araçları ve mobil baz istasyonları üzerinden de yine ilave birtakım “Wi-Fi” aktivasyonları yapılarak büyük meydanlarda, hastanelerde, toplanma noktalarında aktive edilerek yine vatandaşların imkânına sunuldu.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Doğru da vatandaş bunu biliyor mu? Nasıl bağlanacak?

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Şöyle: Sayın Bakanım, oradaki afişlerle, duyurularla... Zaten SMS gereksinimi olmadan, herhangi bir doğrulamaya gerek olmadan, herhangi bir operatöre ait olup olmadığına bakılmaksızın “Wi-Fi”yı gördüğü anda telefonlar otomatik olarak bağlanacak şekilde aktivasyonlar yapıldı.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Direkt bağlanıyor, otomatik.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Evet.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Müzeyyen Hanım, sizin sözünüz vardı.

Gökân Bey’e söz vermeyeceğim bu sefer.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Gökân Bey önerilerini yaptı zaten.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – O kadar çok yaptı ki.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Yok, ben Vodafone’a sadece söyleyeceğim, benim hattım Vodafone.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ben de Turkcell’e söyleyeyim o zaman.

Buyurun.

III.- MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONLARI (Devam)

A) GÖRÜŞMELER (Devam)

4.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Başkanı Ömer Abdullah Karagözoğlu ve TÜRK TELEKOM Kurumsal Risk ve İş Sürekliliği Başkanı Ali Gürsoy tarafından yapılan sunumlara ilişkin görüşme

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Teşekkür ediyorum.

Tabii, az önce söyledim ama yeniden ifade edeyim: Sayın İçişleri Bakanı da çıkıp ikrar etti, “İlk günlerde hem GSM operatörleri çöktü hem yollar kapandı.” dedi. En büyük sorununuz bu, maalesef bütün depremlerde yaşadığımız bu GSM operatörlerinin çökmesi. Yani teknolojinin bu kadar geliştiği bir dönemde neden buna ilişkin kesin bir çözüm bulunamıyor ve bir deprem ülkesi olmamıza rağmen buna dair bir çözüm üretimi yapılamıyor? Bunu sormak istiyorum.

Bir de tabii, birtakım iddialar var, bunu da TÜRK TELEKOM olarak veya BTK olarak yanıtlarsanız... Aslında BTK'ya sormuştum ama Sayın Başkan "TÜRK TELEKOM'a sorun." dediler. Şimdi, deprem bölgesinde sadece TÜRK TELEKOM'un altyapısının ve altyapı şebekesinin olduğu, birden fazla şebekenin olması durumunda iletişimde bu aksaklıkların yaşanmayacağı uzmanlar tarafından ifade ediliyor. Yine, yıllardır altyapının burada engellendiği, 2005'te özelleştirmeyeyle Türkiye'de altyapı imtiyazının 2026 yılına kadar TÜRK TELEKOM'a verildiği, 2006 altyapı lisansının BTK tarafından yayınlandığı ve 14 firmanın da buradan lisans aldığı ancak bu lisansı almalarına ve 200-300 bin dolar para ödemelerine rağmen burada çalıştırılmadıkları yönünde bir iddia var; ister BTK yanıtlasın bunu isterseniz siz yanıtlayın. Bir tek TÜRK TELEKOM şebekesinin olduğu ve bu şebeke üzerinde diğer operatörlerin de baz istasyonlarının kurulduğu, buraya kurulan antenlerin binayla birlikte çöktüğü ve personellerin de enkaz altında kaldığı ve bu yüzden servis verilemediği, birden çok şebeke olmuş olsaydı bu kesintinin olmayacağı ifade ediliyor. Yine, bölgede fiber eksikliğinin bulunduğu, 3-4 fiberin burada yeterli olmadığına ve 5 operatörün kendi alternatif şebekeleri olsa bu sorunun yaşanmayacağına ilişkin iddialar var. Yine, bölgede yatırım eksikliğinin bulunduğu ve şirketlerin kârlı görmediği yatırımlara altyapı yapması için toplanan fonların da şeffaf olarak ne şekilde kullanıldığının açıklanması gerektiği konusunda eleştiriler var. Tabii, 3 liralık konuşmanın da 2 lirasının "iletişim vergisi" adı altında deprem vergisi olarak bilenen vergilere gittiğine ve TÜRK TELEKOM firmalarının âdeta bir vergi tahsildarı gibi davrandığına, dolayısıyla yatırımların yapılmadığına ilişkin eleştiriler var.

NECİP NASIR (İzmir) – O kaldırıldı, deprem vergisi olarak kaldırıldı.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Ama adı iletişim vergisi.

NECİP NASIR (İzmir) – Normal vergi o.

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – İletişim vergisi, adı öyle, isminin değişmesiyle değişmiyor yani 3 liralık bir konuşmanın 2 lirası vergiye gidiyor.

Dolayısıyla, BTK'nin de bu çalışmaların önünü tıkadığına, bu firmaların önünü tıkadığına, en az bin veya 2 bin civarında uydu bacasının orada bulunması durumunda bu yatırımlar yapılabilmiş olsaydı bu iletişim kesikliğinin olmayacağına ilişkin iddialar var. Bu konuda ne düşünüyorsunuz? Tabii, iletişimin gerçekten kesilmeyeceği bir sistemin kurulmasını çok önemsiyorum. Yine, 11 ilde depremedelere ilişkin o borcun tamamen silinmesine ilişkin bir şey var mı? Yine, BTK'ye sormak istediğim, insanlar enkaz altındayken, "tweet" atarak yardım çağrılarını yaparken sosyal medya iletişiminin yavaşlatılması ya da kesilmesi ve sonradan kullanılamaz duruma getirilmesi kimin talimatıydı? Gerçekten depremin ilk günlerinde insanların yaşamlarına dair mücadele ettiği, belki de bu iletişimi kurabilseler birçok insanın hayatta kalabileceği bir durumda neden böyle bir şeye gerek duyuldu, kim bu talimatı verdi, bu kadar insanın ölümüne sebep olunmasının, bu ağır suçun sorumlusu kimdir, burada bu kadar canın kurtarılamaması konusunda kim sorumluluk taşıyor?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz, sağ olun.

Vekilim, siz söz istemiş miydiniz?

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Vazgeçiyorum ben zamandan kazanalım diye.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Vazgeçiyorsun, tamam.

Efendim, çok kısa olarak siz verebileceğiniz cevapları verin ama diğer cevapları önümüzdeki salı günü saat 16.59'a kadar yazılı olarak istiyoruz.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sadece küçük bir anekdot eklemek istiyorum.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Buyurun.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – İletişimde kesintinin olmaması, böyle bir garanti vermemiz çok zor bir şey yani çok fazla yatırım gerektiren bir şey. Aslolan şey burada, kesinti sonrasında ne kadar kısa sürede tekrar ayağa kalkabildiğiniz yani “resilient” deniyor buna yani ne kadar esnek olduğunuz, kaynaklarınızı ne kadar kısa süre içinde bölgeye getirip ne kadar kısa sürede ayağa kalkabildiğiniz. Yani en güvenilir sistemler bile piyasaya çıktığında yüzde 99, 99,9 “assurance”la hizmete sunuluyor yani böyle bir konuda da yüzde 100 iletişim kesintisi istemek pek günümüz teknolojisiyle, bizim kullanmış olduğumuz teknolojiyle mümkün değil. Onun için, biz TÜRK TELEKOM Risk Başkanlığı olarak daha çok “resilience” tarafına odaklanıyoruz, krizden sonra ne kadar kısa sürede toparlanabiliriz.

Başkanımın da belirttiği gibi, diğer konulara biz yazılı cevap vermek istiyoruz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Sayın Başkanım, bir şey soracağım ben müsaade ederseniz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yok, şimdi müsaade et Gökan Bey.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bir soru...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bir toparlasın, bir cevap versin.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Arkadaşımız ufak bir şey ekleyecek efendim, sonra sizinle devam edelim müsaade ederseniz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sorunuza cevap verecekler.

Gökan Bey’in sualine de cevap verirsiniz memnun olurum.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Sayın Vekilim, çok teşekkür ediyorum soru için.

Sayın Vekilim, öncelikle, şunu sunumda net olarak anlatmaya çalıştık ama bir kez daha tekrarlamakta fayda var: Ben kendi şirketim adına konuşabilirim; TÜRK TELEKOM “core” şebekede herhangi bir kesinti, daralma, yavaşlama ya da müşterinin aldığı servis kalitesini etkileyecek herhangi hiçbir problem yaşamadık. Problemin temel kaynağı, belli bir oranda olsa bile yaşanan o etkinin temel kaynağı - hatırlarsanız az önce bir grafik görmüştünüz sunumun içerisinde- baz istasyonları kısmı. Baz istasyonlarının ise depremde sadece 75 tanesi kesildi ki bu bizim o bölgedeki toplam baz istasyonu sayımızın yüzde 4’ü, geri kalan baz istasyonlarımızın kesilme nedeni ise enerji kesintisi. Enerji kesintisinin bu kadar uzun sürdüğü bir coğrafyada, enerji kesintisinin bu kadar uzun sürdüğü bir ortamda doğal olarak servis veremedik; ekipmanlarımız ayakta idi, kapasitemiz ayakta idi, yedekliliklerimiz de her şekilde ayakta idi fakat enerji kesintisi bu kadar uzun sürünce insan eforuyla, insan gayretiyle seyyar ve sabit jeneratörlerle sahaya ancak bu kadar ayağa kaldırabilirsiniz. İnanın, 3 operatör sahaya, o bölgeye bütün Türkiye’deki arkadaşlarımızı lojistik olarak kaydırarak, bütün imkânlarımızı seferber ederek elimizdeki bu kesik enerji ortamında -sonuçta bu cihazlar enerjiyle çalışıyor- enerjinin olmadığı bir ortamda ekipmanınızı çalıştıramazsınız. Çalıştırmanız için gerekli olan yatırımları da yapsanız... Tekrar az önceki slaytlara dönüp söylersek: Jeneratör, artı, akü ortalama besleme süresi sekiz saattir, sekiz saatin üzerindeki enerji kesintilerinde bu tip problemleri yaşama şansınız her zaman vardır, bundan sonrası da olasıdır. Yapacağınız tek şey oradaki jeneratörün yakıt ikmallerini olabildiğince düzenli olarak yapabilmek ve ayakta tutmak ki biz de 3 operatör olarak zaten sayının daha fazla artmaması için bu operasyonları yerine getirdik.

Diğer konu “Bu bölgelerde sadece TÜRK TELEKOM altyapısı mı vardı?” Hayır, değildi. Burada alternatif operatörlerimiz de -birazdan sunumlarında kendileri de dile getireceklerdir- diğer 2 operatörümüz de deprem bölgesindeki illerde kendi altyapılarıyla, kendi ekipmanları ve cihazlarıyla servis vermektelerdi fakat bu, şu demek değil: Biz deprem günü bütün kaynaklarımızı, bütün altyapımızı, bütün ekipmanlarımızı diğer bütün operatörlerin hizmetine açtık. Herhangi bir talep gelmesi durumunda da herhangi bir bedel ya da karşılık beklemeden hızlıca karşılayacağımızı da kendileriyle paylaştık. Bu anlamda, bölgede sadece TÜRK TELEKOM’un olduğu, sadece TÜRK TELEKOM altyapısı üzerinden hizmet verildiği doğru bir bilgiyi yansıtmamaktadır; onu da belirtmekte fayda görüyorum.

Toplantının diğer kısmında fiberleşme oranlarıyla ilgili soru gelmişti, müsaade ederseniz onu da hem bölge özelinde hem de il özelinde yanıtlamak isterim. TÜRK TELEKOM olarak şu anda Diyarbakır bölgemizdeki fiberleşme oranımız yüzde 97, Diyarbakır bölge içerisindeki depremden en fazla etkilenen Adıyaman ilindeki fiberleşme oranımız yüzde 96, Adana bölgemizin fiberleşme oranı yüzde 95, Maraş’ın fiberleşme oranı yüzde 94, Hatay’ın fiberleşme oranı yüzde 93, Kayseri bölgemizin bölge genelindeki fiberleşme oranı yüzde 94, Malatya ilindeki fiberleşme oranımız ise yüzde 95.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani bir denge var.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Gaziantep’e kaç dediniz, pardon?

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Efendim?

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Gaziantep kaç?

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Gaziantep şu an yok ama elimdeki notları da iletebilirim Sayın Vekilim sizlere.

DERYA BAKBAK (Gaziantep) – Gaziantep’de biraz geriyiz, fiberde geriyiz yani, ana merkezlerde bile eksiklikler var.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Yaklaşık olarak aynı oranda ama Sayın Vekilim, onu da sizinle paylaşırım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Necdet Bey ayrıldı, ona iletiriz inşallah.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Tabii, Sayın Vekilim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Yani denge var.

Teşekkür ederiz.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Kısa bir soru...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Siz Vodafone’a mı soracaksınız?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Yok, TÜRK TELEKOM’a.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Buyurun.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Biz deprem bölgesinde -Hatay için konuşuyorum- ilk gün iletişim kuramadığımızda gece saatlerinde bir şeyi keşfettik “Sabit telefondan bizi ararsanız iletişim kurabiliyoruz.” dedik. Niye biz sabitten arandığımızda... Mesela, merkezî yerlerde, İstanbul, Ankara’da sabit arandığında iletişim kurabiliyoruz ama GSM’den GSM’e iki taraftan biri birini duyuyor birinin sesi gitmiyor yani yaşanan problem bu. Açıyorsunuz “Duyuyor musun...” Ses gitmiyor ama 2 kişiden biri diğerini duyuyor fakat sonra biz gece yarısı “GSM’leri sabit numaradan, bizi sabitten arayın.” dedik, saat on ikiden sonra da sabit hat üzerinden görüşmeleri gerçekleştirebildik. Neden bu oldu yani bir bilgi verirseniz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bu konuda kim cevap verecek?

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Sayın Vekilim, Ahmet Fethi teknik anlamda cevap verecek.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Buyurun.

TÜRK TELEKOM NETWORK DİREKTÖRÜ AHMET FETHİ AYHAN – Sayın Vekilim, şöyle anlatayım size: Sizin de zaten cümlelerinizde ilettiğiniz gibi sabit şebekemizde herhangi bir kesinti yaşamadık yani depremin ilk saatlerinden itibaren zaten görüşmelerde herhangi problem bulunmamaktaydı. Mobil şebekede... Tabii, bahsetmiş olduğunuz konu detayını ya da lokasyon özelinde bilmemekle beraber tek yönlü ses problemi neden oluşur, o konuda bilgi verebilirim arzu ederseniz.

Birçok yerde, biliyorsunuz o mobil araçlar gittiği zaman hızlıca devreye alınması için birçoğu -arkadaki o transmisyon yolu vesaireyi o deprem ortamında tabii, hazırlamanız bir miktar vakit alacağı için- uydu üzerinden devreye alındı. Uydu bağlantıları da doğal olarak, doğası gereği limitlidir yani işte, fiberdeki gibi ya da “makrowave”deki gibi radyolinkteki gibi çok yüksek kapasitede hizmet vermezler. 3 operatör olarak da öncelikle hızlıca uydu üzerinden devreye alındı, paralelinde, akabinde çok hızlı bir şekilde de fiber ve “makrowave”i de akrediteleştirerek arkadaki o yolun daha da genişlemesine aslında imkân verildi. Tek yönlü ses problemleri genel olarak kapasite problemlerinden kaynaklanır. Uydu kapasitesi eğer yetersizse, doğru kanalı bulamazsanız, karşı tarafı da gelmezse şey olur. Tabii, bu, sizin özelinizde yaşadığınız problemi bilmediğim için direkt bire bir adreslemese bile genel olarak ama...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Hatay’ın merkezindeydim; Cebirail Mahallesi, Odabaşı Mahallesi...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ediyoruz.

O hâlde, bundan sonraki muhtemel herhangi bir depremde ne gibi tedbirler alacağız, bilhassa mobil -Türkçesi “seyyar”- seyyar baz istasyonlarının süratli sevk edilmesi, elektrik kesintilerini karşılayacak sistemlerin yeni teknolojileri var, yeni akü tipleri var; onların tekrar ele alınmasını tavsiye ediyorum.

Teşekkür ediyoruz.

TÜRK TELEKOM KURUMSAL RİSK VE İŞ SÜREKLİLİĞİ BAŞKANI ALİ GÜRSOY – Biz teşekkür ederiz Sayın Bakanım, çok sağ olun bizi dinlediğiniz için.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sağ olun.

Vodafone buyurun, Turkcell de yanına geçebilir olmazsa; hemen ikisini arka arkaya dinleyeceğiz.

Efendim, Doktor Hasan Süel.

Hasan Bey Vodafone Genel Müdür Yardımcısı, Adem Özdemir Vodafone Genel Müdür Yardımcısının yardımcısı. Öyle mi efendim?

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Evet efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Sunumu kim yapacak?

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Ben yapacağım efendim.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Hasan Bey değil mi?

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Evet.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, Hasan Bey, buyurun.

II.- SUNUMLAR (Devam)

11.- Vodafone Telekomünikasyon AŞ Genel Müdür Yardımcısı Hasan Süel'in, kurum olarak 6 Şubat Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası afet bölgesinde yaptıkları çalışmalar hakkında sunumu

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, değerli hazırun; akşamın bu saatinde değerli diğer operatör arkadaşlarımızın söyledikleriyle mükerrerlik vermemek için mümkün olduğu kadar kısa ve öz konuşmaya çalışacağım.

Şimdi, biliyorsunuz, biz düzenlenen bir sektöüz, düzenleyici kurumumuz da yanımızda; bir kamu hizmeti veriyoruz ve bir lisans anlaşması üzerinden bunu gerçekleştiriyoruz; ilgili mevzuat, haklarımız ve yükümlülüklerimiz çerçevesinde.

Sayın Bakanım, sayın üyeler; şimdi, ben, burada bazı doğruları basitlikle anlatmaya çalışacağım. Bir mobil telekomünikasyon sistemini çok basit olarak anlatmak gerekirse, cep telefonu, baz istasyonu ve çekirdek şebekemiz, demin arkadaşımızın “core” dediği çekirdek şebekemiz. Şimdi, bu üçü kendi aralarında anlaşarak telefon konuşmasını gerçekleştiriyor. Bizim burada çekirdek şebekemiz etkilenmedi, e, cep telefonları çalışıyor; burada etkilenen baz istasyonlarıydı. Bu baz istasyonlarından da kule baz istasyonlarımızın hiçbirini yıkılmadı ancak bina üstü baz istasyonları zarar gördü.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şunu anlayabilir miyiz: Binaları değil de kule tipini yaygınlaştırsak daha isabetli olmaz mı?

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Olmaz Sayın Bakanım, müsaadenizle onu izah edeyim: Şimdi, bu mobil telekomünikasyon bizim “hücreli sistem” dediğimiz bir sistem altında işliyor. Bunu bir bal peteği gibi düşünün, böyle petek petek ve bu peteklerin birbirini görmesi lazım. Özellikle de nüfus yoğun alanlarda bizim bina üstü baz istasyonlarına ihtiyacımız var, hem birbirlerini görebilmesi için hem de aynı anda çok sayıda abonenin görüşme ve mobil internet trafiğini gerçekleştirebilmesi için yana kapasitesi için. Kule baz istasyonları kırsal alanlarda genel kapsama için belirli bir kapasiteye kadar yardımcı oluyor ancak nüfus yoğun yerlerde hücreli sistem olduğu için bina üstü baz istasyonu olmadan biz iletişimi sağlayamayız. Başka bir deyişle, tersten deyişle Sayın Bakanım, sadece kulelerle, şehir dışına kurulacak kulelerle bu sistemin ayakta durma imkânı bulunmamaktadır.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Tahkik rapor isteyin koyduğunuz binalardan, bu bina depreme dayanıklıdır, değildir...

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Değineceğim Sayın Vekilim, değineceğim, şeylerimin içinde o.

Hâl böyleyken biz bir deprem yaşadık -tekrarlamayacağım sayın kurumumuzun, diğer operatörün söylediklerini- personelimizi çok hızlı bir şekilde deprem bölgesine sevk ettik yani bölge dışı personelimizi. Mobil baz istasyonlarımızı, römork baz istasyonlarımızı gönderdik, hatta, bizim bir global kimliğimizin olması sayesinde yurt dışından da baz istasyonu getirttik deprem bölgesinde yardımcı olması için. Mobil jeneratörleri sevk ettik, alımlar gerçekleştirdik -bizde de hırsızlıklar oldu maalesef, her 3 operatörde oldu- ve yakıt ikmali yapmaya çalıştık. Ancak ben siz sormadan söyleyeyim: Bu işte elektrik, lojistik ve yakıt konusunu çözemediğimiz sürece sürdürülebilir bir çözüm mümkün değil. Bir de Sayın Vekilimizin belirttiği gibi, eğer biz hangi binanın potansiyel hasarlı olabileceğini önceden bilsek tabii ki o zaman baz istasyonumuzu ona göre riskini yöneterek koyardık ama böyle bir bilgiye sahip değildik. Elektrik kesilince işler baz istasyonlarında yıkımdan dolayı, bir de sağlamların da elektrik alamamasından dolayı, maalesef, aküler devreye girdi; aküler bitince jeneratörü olan baz istasyonlarımızdaki ve kulelerimizdeki yakıtlar devreye girdi, onların da -demin arkadaşların da anlattığı

gibi- 4+4, sekiz saatlik bir kapasitesi var. Bu bitince bizim her baz istasyonundaki jeneratöre bidonlarla yukarı çıkarak jeneratör neredeyse yakıt götürmemiz gerekiyor. Bu yakıtı bulmamız gerekiyor, bulduktan sonra olay yerine götürmemiz gerekiyor, olay yerinde de gerekirse enkaza girip, hasar gören baz istasyonunun yanına gidip hayatımızı riske ederek bunu koymamız gerekiyor. Burada bizim yol problemimiz oldu, trafik problemimiz oldu, yakıt bulamama problemimiz oldu, sahalara ulaşamama problemimiz oldu ve elektrik kesintisi -demin meslektaşımın da söylediği gibi- çok uzun sürdü. Bunun uzun sürdüğü bir noktada bizim sonsuza kadar bu tedariki sağlamamız tabii realistik değil ama biz elimizden gelen bütün kaynaklarla jeneratör, mobil baz istasyonu ve yakıt ikmalini gerçekleştirdik.

Yine sorulacaktır, ben söyleyeyim: Her operatörün olduğu gibi bizim de bir afet planımız var ve bu planımızı Bakanlığımızla ve düzenleyici kuruluşumuzla “regular” olarak istişare ediyoruz yani sadece bu depremde yapmadık, hep yapıyoruz ve bunları sunuyoruz. Biz deprem anında bunu devreye soktuk, devredeydi. Bu konuda yurt dışındaki diğer iştiraklerimizden de aldığımız bir bilgi birikimi, bir “know-how” var, bunu da devreye soktuk. Biz burada ISO 22301 İş Sürekliliği standartlarına göre hareket ediyoruz ve kriz masamızı ilk andan itibaren devreye soktuk. Önce çalışanlarımıza ulaşmaya çalıştık, bizim de kayıplarımız oldu. Bölge çözüm ortaklarımızı devreye soktuk ve bahsettiğim, jeneratör, mobil baz istasyonu tedbirlerini aldık.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Herhâlde bu kalite belgesi alınırken bunlar da göz önüne alınıyor.

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Evet Sayın Bakanım.

Burada benim ek olarak söylemek istediğim bir şey daha var. Enerji Piyasası Denetim Kurumu bu asrın felaketini bir mücbir sebep olarak değerlendirdi daha ilk haftadan itibaren. Biz, bizim sektörümüze de bunun mücbir sebep olduğunu düşünüyoruz, bununla ilgili başvuruda da bulunduk. Gerçekten çok büyük bir alana yayılan yani Bulgaristan kadar, 110 bin kilometrekarelik bir alana yayılan çok büyük bir depremdi, bizim sektörümüze mücbir sebep ilan edilmedi. Burada “core” şebekemiz ayakta olmasına rağmen, maalesef, elektrik kesintisinden kaynaklanan ve yıkılan baz istasyonlarından kaynaklanan kesintilerden dolayı biz de şebekemizi ayağa kaldırıncaya kadar bir zaman sarf ettik.

Burada değinmek istediğim bir başka konu: İlgili devlet kuruluşlarına ve düzenleyici kuruluşumuza karşı karşıya olduğumuz hasar konusunda da bilgi verdik. Bunları hemen yerine getirmeye çalışıyoruz, telafi etmeye çalışıyoruz, bu da çok ciddi bir maddi yük getiriyor.

Tüketici nezdinde yaptığımız şeyleri geçiyorum Sayın Bakanım süreyi de göz önünde bulundurarak ancak orada da yine, BTK’yle beraber koordineli olarak çalışmalar yaptık. Ama vatandaşın o anda ihtiyacı olan ek gigabayt, mobil şarj ünitesi, modem gibi, USB gibi cihazları sağlamaya çalıştık.

Toparlamam gerekirse, bizim karşı karşıya kaldığımız temel sorunlar içinde, bir kere, bina üstündeki baz istasyonlarının yıkılması; bu bir.

İkincisi: Enerji verilememesi maalesef. Önem sırasız söylüyorum bunları. Bunu anlayabiliyoruz da, güvenlik tedbirleriyle de kesintiler oldu elektrikte ancak bunun tekrar ayağa kaldırılmasındaki gecikme çok büyük bir problem oldu.

Araç ve personel geçiş önceliğinde, maalesef, öyle bir önceliğimiz olmadı, özellikle ilk günlerde.

Üzülerek söylüyorum ama siz de milletvekillerisiniz, bunları duymuşsunuzdur; kendi personelimizin fiziksel güvenliği konusunda tehditler yaşadık, zorluklar yaşadık, bunları da söylemek istiyorum.

Taleplerimizi 4 ana başlıkta toparlamam gerekirse... Enerji önceliği sağlanabilirse böyle bir anda, biz özel hat olabilir, farklı bir tedbir olabilir, ortak çalışabiliriz kurumlarla beraber. Geçiş yolu önceliği çok basit; Allah korusun, bir İstanbul depreminde muhakkak geçiş yolu önceliği Sayın Bakanım, bunu göz ardı edersek diğer temennilerimizin hiçbirini yerine getiremeyiz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Tamam, bunları takip edeceğiz, gerekirse kurumlara toplantı bitmeden yazalım.

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Sayın Bakanım, bu diyeceğim de göz ardı edilmesin, jeneratör, bir de yakıt önceliği. Bakın, orada ne vatandaş ne şirketler benzin istasyonlarından yakıt tedariki yapamadı. İnsanlar evlerinden kaçıp arabalarında kar soğuşunda ısınmaya çalıştı, benzinleri bitti, benzin alamadılar yani belirli bir süre hiçbir yerden yakıt tedariki alamadık. Şimdi, elektrik yok, akü bitti, jeneratörün içindeki rezerv yakıt bitti, benzin tedariki de mazot tedariki de yoksa o zaman bu işteki teknik bir probleme geliyoruz. Bunun için de bizim -siz sormadan söyleyeyim- ilgili kuruluşlarla hem İçişleri Bakanlığı hem Enerji Bakanlığı, düzenleyici kurumumuz koordinasyonunda uçtan uca bir yönetim yapmamız lazım. GSM operatörleri sizin gördüğünüz bir ucu bunun doğal olarak ama eğer biz bir daha bunu yaşamak istemiyorsak burada uçtan uca eş güdümlü bir koordinasyon gerekiyor, dediğim gibi, enerjiyi, yakıtı, yol önceliğini ve potansiyel hasarlı binaları göz önünde bulundurarak. Bunun yanında, tabii ki baz istasyonlarımızın bulunduğu yerlerde biz operatörler olarak kamu binalarını tercih ediyoruz hem bu binaların inşaat güvenliğiyle ilgili hem de bunların bulunduğu yerlerin merkezî olmasıyla ilgili. Bu konuda kolay bir hayatımız yok Sayın Bakanım, sayın üyeler yani bu konuyla ilgili BTK da çok haberdar. Bu konuyla ilgili 3 operatörümüze de daha esneklik tanınan bir ortam sağlandığı takdirde; bunlar parklar olabilir, bahçeler olabilir, biliyorum okullarla ilgili problem var ama belki dış duvarlarına yakın bir yerler olabilir yani bu merkezlerde olunca o zaman çatı üstünü bir nebze azaltabiliriz nüfus yoğun yerlerde.

Şimdi, imar planları da önemli. Şimdi, bugün bir elektrik, bir su, bir kanalizasyon, bir doğal gaz neyse telekomünikasyon da o. Dolayısıyla gerek mevcut imar planlarında gerekse de bu bölgeyi ayağa kaldırırken yapılacak planlamalarda nerede baz istasyonu kurulabileceği önceden planlanmalı yani nasıl biz bir mahallede nerede park yapılacağını biliyorsak nerede baz istasyonu kurulacağını da bilmek istiyoruz.

Başka, fiberleşme çok önemli. Bizim baz istasyonlarımızın fiberleşme oranlarının, 3 operatörün de artması lazım. Bu bizi ileri nesil telekomünikasyon şebekelerine de hazırlıyor. Bu konuda fiber paylaşımının özendirilmesi ve düzenlenmesi gerektiğini düşünüyoruz. Bu da hep gündeme taşıdığımız bir konu.

Sayın Başkanım, başınızı ağrıttım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Estağfurullah, teşekkür ederiz.

VODAFONE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HASAN SÜEL – Ben böyle toparlamak istiyorum, soru-cevap olursa, dilimiz döndüğünce cevap veririm.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Turkcell’i de dinleyelim, ondan sonra soruları soralım.

Tümay Bey Superonline Genel Müdür Yardımcısı; Abbas Ülgen Ünal Network Bölge Operasyonlar Direktörü.

Buyurun Tümay Bey.

12.- Turkcell Superonline Genel Müdür Yardımcısı Tümay Ünal ve Turkcell Network Bölge Operasyonları Direktörü Abbas Ülgen Ünal’ın, 6 Şubat depremleri sonrası süreçte bölgede yaşananlar ve reaksiyonları hakkında sunumu

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sayın Bakanım, sayın vekillerim; öncelikle Komisyonu şirketimiz adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle bu elim felakette yaşamını yitiren vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yaralılara şifa, bölge vekillerimize de sabırlar diliyorum.

Şimdi, bizi düzenleyen kurumumuz BTK ve Ulaştırma Bakanlığımız buradayken ben bir konuya da değinmek istiyorum sunuma başlamadan. Aslında diğer operatörlerin yaptığı aktarımlardan sonra da şunu söyleyebilirim: Elektronik haberleşme hizmetleri kamu hizmetleri açısından en hızlı normale dönen hizmetler olarak değerlendirilebilir. Süreyi de fazla uzatmamak adına ben sözü bölge direktörümüz Ülgen Bey’e vereceğim. Ülgen Bey Hatay’da deprem sonrasında uzun müddet çalıştı, deprem sonrasında ailesinden de birinci derecede kayıpları oldu. Ona da sabırlar diliyorum.

Teşekkür ederim.

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Başınız sağ olsun.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Allah rahmet eylesin, başınız sağ olsun.

Buyurun Ülgen Bey.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Sayın Bakanım, sayın milletvekillerimiz, değerli huzurun; öncelikle ben de tüm milletimize başsağlığı diliyorum. Burada hem olayın 2 tarafından açıkçası bunu yaşama fırsatım oldu bu dönemde maalesef, bir ay boyunca da bölgedeydim. Bu bahsettiğimiz tüm konuşmaların içeriğinde de bilfiil hem ofiste hem sahada yaşama fırsatım oldu.

Burada hızlıca, çok hızlıca biz bu süreçte neler yaşadık, aksiyon olarak nasıl reaksiyon verdik ki bu reaksiyonların hiçbirisi söz konusu ilk iki gündeki hizmet kalitesini istenilen seviyeye çekmeye yetmedi, yetemezdi de zaten. Neden yetemeyeceğini de burada konuşabiliriz ama sonrasında, bütün çabamızla mümkün olan en kısa sürede -maalesef diyelim- elimizden geldiğince şebekeyi ayağa kaldırdık. Onun da rakamlarını sizi çok yormadan paylaşmak isterim. Öncelikle deprem sonrası bizim iş sürekliliği planlarımız doğrultusunda hızlıca kırmızı kriz durumu -bizim en ileri seviye kriz durumumuzdur; 6,5 deprem itibarıyla otomatik tetiklenir- ilan ettik, sonrasında direkt baz istasyonlarımızın enerji anlamında daha verimli çalışabilmesi için birtakım parametrelerimiz var, onları sahaya hızlıca uyguladık. Ülke çapında -az önce bahsedildi- temel şebekelerde genel bir problem olmamasına rağmen bölgede büyük çaplı bir etki gördük; özellikle ilk kırk sekiz saat. Sonrasındaki Elbistan depremi ve ilk gün bizim toplamda, 2 depremin toplamında, bölgede 10 ilin toplamında her 2 baz istasyonumuzdan biri günün farklı zamanlarında kesildi. Toplam 3.200 tane baz istasyonumuzdan 1.600 tanesi o gün içerisinde bir şekilde kesildi. Sonrasında zaten 20 Şubat’ta Define’deki 6,4 büyüklüğündeki depremi de orada yaşadık hep beraber, oradaki arkadaşlarla.

Şimdi, burada “kriz yönetim planı” diyoruz; özellikle ilk günü, ilk dakikaları, ilk saatleri hızlıca bir aktarmak isterim. Deprem olduktan sonra 04.17’de, 04.37’de kriz masası oluşturulmuştu Turkcell’de, 04.40’da ekipman ve ekiplerin sevkıyatları planlandı, 04.41’de de biz IVR arama süreçleri, IVR otomatik aramayla daha önceden belirlenmiş, bölge bölge ayrılmış tüm personellerimiz otomatik olarak aranıp uyandırılmaya başlandı. Üst yönetim aramaları da yine 04.44 itibarıyla tamamlandı ve 04.47’de bölgedeki hasar durumuyla ilgili ilk raporları T+0 sıfır raporlarını almaya başlamıştık ilk yarım saat içerisinde. Daha sonra, 05.05 itibarıyla IVR aramaları sonrası diğer bölgelerdeki yöneticilerimiz deprem bölgelerine doğru hareket etmeye başladılar. Haberleşme Genel Müdürlüğüne, Afet Acil Durum Yönetim Merkezine raporlamalarımızı da yine 05.00 itibarıyla yapmaya başladık. Saat 08.00 itibarıyla AFAD Genel Koordinasyon Merkezinden arkadaşlarımız geçmişti ve akşam dokuz

buçuk itibarıyla, depremin ilk günü, diğer bölgelerdeki tüm yöneticilerimiz sorumlu oldukları deprem bölgesindeki illere ulaşmışlardı. Bu şekilde hızlıca geçmek istedim, bu ilk gün bizim kendi tarafımızda yaptığımız hazırlıklardı. Tabii ki keşke hareket eden insanlar bir saatte, iki saatte intikal edebilselerdi ama o günkü hava şartları, kar, tipi... Özellikle ben İstanbul'dan yola çıkmıştım, Niğde Otobanı'ndaki zaman zaman maalesef sıfır kilometreye kadar inen hızımızla, benzin istasyonlarındaki kuyruklarla yirmi dört saatte Adana'ya zor vardım ben, ertesi sabah saat beş-altı gibi Antakya'ya geçebildim. Dolayısıyla buraya varırken ciddi anlamda bir süre kaybımız oldu. Toplamda biz büyük resimde 1.200 çalışanımızı bölgeye sevk ettik, 1.700 tane taşınabilir jeneratör, 3.500 tane de akü sevk ettik. Az önce sayın milletvekilimiz haklı olarak soruyordu "Bu rakamlar ne ifade ediyor? Çok mudur, az mıdır?" Bu rakamları şöyle ifade edebiliriz: Bu 1.700 tane jeneratör aslında deprem bölgesindeki her istasyona, her baz istasyonuna aşağı yukarı 1 tane -özellikle etkilenen 4 tane ilden bahsediyorum- düşebilecek bir rakamdır. Dolayısıyla az bir rakam değildir, gayet yeterli bir rakamdır. 3.500 adet akü de keza bizim toplam şebekedeki bölge büyüklüğümüz için gayet yeterli bir rakamdır. 250'nin üzerinde taşınabilir baz istasyonu hızlı bir şekilde sevk edildi ve geçici yaşam alanları, daha sonraki yaşam alanları, konteyner kentler ve çadır kentlerde de mobil kapsama ve "Wi-Fi" hizmetlerini eksiksiz olarak devreye almış durumdayız. Ek olarak sabit tarafta da fiber kesintilerine de müdahale edilerek Hatay üzerinde 150 ayrı noktada, Kahramanmaraş özelinde, hatırladığım kadarıyla, 30 ayrı noktada fiber kesintilerine de ilk iki günde müdahale ettik ve burada da veri merkezlerimizdeki transmisyon yedekliğimizi koruduk.

Çok özetle bakarsak depremin ilk üç gününde, 3'üncü günün sonunda şebekemizin yüzde 87'si ayakta idi ama biz burada kalan yüzde 13'ü de konuşmalıyız, sonuçta o yüzde 13 hâlâ konuşamıyordu. Depremin 5'inci gününde yüzde 94'ü ayakta idi ve ilk hafta sonunda da yüzde 98'e getirebilmiştik.

Şimdi, ben bu baz istasyonu kısmını geçmek istiyorum, çok konuşuldu fakat sadece tiplerini vermek istiyorum. Az önce kuleyi konuşurken siz de sordunuz Sayın Bakanım. Tabii ki şehir dışına kurulacak kuleler; bizim ihtiyacımızı gidermez şehir içerisinde ama şehir içine de kuleler kurabiliyoruz, çevreye uyumlu farklı çözümlerimiz de var. Eğer bunların oranını, sayısını artırabilirsek gelecekteki afetlerde de çok daha dirençli bir şebekemiz olacaktır; onu da belirtmek isterim. Kulelere ek olarak, totemlerimiz, direklerimiz bina üstü istasyonlar dışında...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Şehirlerde MOBESE kamerası direkleri var, onun üzerine herhâlde...

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Evet, mümkün olduğunca fazla izinlerle beraber özellikle kamu alanlarında, yine enerji dağıtım firmalarının direkleri de bunun için idealdir. Hatta artacak fiberleşme oranımızla bu kurulumlar çok daha kolay hâle geliyorlar. Bazı aşağıdaki temel ekipmanlarımızı da başka lokasyonlara taşıyıp işte, refüjün ortasına çok fazla bir şey yığmamıza gerek de kalmıyor.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Cironuzun yüzde kaçını yatırıma ayırıyorsunuz?

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sayın Vekilim, detaylı bilgiyi yazılı olarak salı gününe kadar iletelim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ama yani bu söylediğiniz konvansiyonel, basit işlemler. Dünya teknoloji şirketlerinin bunları konuşmaması lazım; çok üzüldüyorum ya. Bütün teknolojinin en üst firmasıysanız direkti, vericiydi, yakıttı, jeneratördü, mazottu yani gerçekten... Olmaz ama efendim yani.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Vodafone'a da söz vereceğiz.

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sayın Vekilim, son olarak şunu çok kısaca ekleyeyim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bunlar elli sene öncesinin sorunları ya.

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sırf yatırımla değil, belli izinlerle ilgili de bir konu, onu da bilahare hızlıca yazıyla iletelim Komisyona.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Ya, şimdi, hakikaten izinler konusunda sıkıntılar oluyor yani. Kimse baz istasyonu kurmak istemiyor, kurdurmak istemiyor; ya bunu belki çözmemiz lazım.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Buradaki temel sıkıntımız gerçekten yatırımdan ziyade izinler.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Buyurun, devam edelim.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Hasar durumuna hızlıca bakacak olursak, burada 10 şehrimizde Çevre ve Şehircilik Bakanlığının periyodik olarak güncellediği, bizlerle de paylaştığı verilerde Hatay, Maraş, Adıyaman ve Malatya’da...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bu, baz istasyonu olan binalardaki hasar değil mi?

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Yok, Bakanım, sol taraftaki toplam hasar, sağ taraftaki de baz istasyonlarıyla ilgili oluşan hasar; onları birbiriyle kıyaslayarak göstermek, paylaşmak istedim.

Bu çok etkilenen 4 ilimizde yaklaşık üçte 1 ila dörtte 1 arası bina hasar durumu var. Bu bina hasar yıkık, hemen yıkılacak, ağır hasar ve orta hasarlar çünkü orta hasarlara da sağlamlaştırma yapmadan giremiyoruz; dolayısıyla baz istasyonlarındaki olası arızalara da müdahale etme imkânımız normal şartlarda olmuyor. Bu 4 orana baktığımız zaman biz peki bu illerde baz istasyonlarımızın ne kadarını geri dönülemeyecek şekilde kaybettik? Yüzde 15-16 bandında; Hatay’da daha yüksek, Hatay’da yüzde 24’lük bir oranımız var baz istasyonlarımızı kaybetme anlamında. Dolayısıyla binaların aldığı hasarla kıyasladığımız zaman o hasarın bir tık altında ama biz de istasyonlarımızın fiziksel olarak kaybı noktasında bu depremden ciddi anlamda etkilendik. Bölgenin toplamında ise en altta yüzde 7 etkilendik, yüzde 7 kulağa hani bu kadar büyük bir servis etkisi için yüksek gelmiyor. Ancak bu 10 illik toplam bir alan, bunun içerisinde Diyarbakır da var, bunun içerisinde Adıyaman etkilendi, Adana da var günün sonunda, Urfa da var; buralarda biz herhangi bir şebeke etkisi de yaşamadık, yıkımlar da görece az kaldı. Ama bu yüzde 7’yi oluşturan işte bu yukarıdaki 4 tane ilimizde maalesef odaklandığı için hani 10 il paydasında konuşurken ben size aynı anda hani o 4 il özelinde de paylaşmak istiyorum, gerçekten çünkü sahadaki sıkıntıları biz de yaşadık özellikle ilk iki gün.

Şimdi, “Deprem bölgesine 1.200 personel gönderdik.” dedik. Çok kısaca size hangi gün kaç personel ulaştı, onu da paylaşmak isterim. Bizim ilk dört gün sonunda 1.000 personelimiz sahadaydı, 7’nci günün sonunda da 1.200 personelin tamamı intikal etmişti. 200 tane taşınabilir baz istasyonu...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Bu, başka bölgelerden intikal eden?

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Başka bölgelerden, Bakanım.

Zaten, bu arada “Depremden en az etkilendi.” dediğiniz Diyarbakır, Adana’daki insanlar bile; hâlâ Adana’da evine giremeyen çok sayıda insan var. Hani “Kıyameti yaşadık.” şeklinde olduğu için insanlar, gerçekten onların da psikolojileri çok bozuktur. Hani yıkım oranı görece düşük diye sanki şey, hani herkes bir anda hiçbir şey olmamış gibi işine sarılacak gibiydi ama bizim personelimizde ve eminim diğerlerinde de durum pek öyle değildi açıkçası. Akşamları işin dışında, her akşam çocuğu yatsın diye arayıp bir saat, iki saat telefonda çocuğunu ikna etmeye çalışan arkadaşlarımız vardı bizim ofiste Hatay’da, Adana’dan Hatay’a gelmişlerdi çalışmak için. Dolayısıyla bu koşullarda 200 tane baz

istasyonunu, bölgeye intikal ettirdik taşınabilir baz istasyonunu, 1.700 jeneratör ve 3.500 aküyü de. Peki, bunları nasıl kullandık? Şimdi, bunları... Hep diyoruz ya “Enerji problemi vardı, enerji problemi vardı.” Bakın, burada enerji probleminin kaç gün sürdüğü bu grafikte görülüyor. Aslında 5’inci günün sonuna kadar ciddi bir enerji problemi vardı bölgede, bu 10 ilin tamamı bu arada. Ağırlıklı olarak Hatay’da çok sürdü, çok etkiledi ve hâlâ da devam eden tek ilimiz Hatay, Antakya daha doğrusu. Şimdi, 5’inci günün sonunda bizim 457 tane jeneratörümüz aktif çalışıyormuş, oralarda enerji yok. Bu ne demek? Aslında biz çok daha fazla sahaya jeneratör bıraktık ama enerji gelince çalışmasına gerek kalmıyor. Bunlar çalıştığına göre buralarda enerji yoktu. Şimdi, 457 tane jeneratörü nasıl işlettiğimizle ilgili ben size bir örnek vermek istiyorum. Yaklaşık 6 tane jeneratöre 1 tane ekip bakıyor, bu jeneratörler bu arada 160 kilo yani öyle 2 kişinin alıp molozların arasından götürüp binalara takıp vesaire, gerçekten zor işler. 2 kişilik bu ekip sabah gündüz 2 vardiya, gece de başka bir ekip 2 vardiya atıyor. Bakın, 1,5 jeneratöre 1 tane personel gerekiyor sadece yakıt ilavesi yapabilmek için. Dolayısıyla burada gördüğünüz bu 450 tane baz istasyonunu çalıştırmak için, sadece benzin ve mazot taşımak için 400 kişiyi dedike ettik biz ve bu kişileri keşke dedike edince bu yakıtları alıp oralara götürebilselerdi. Yollar kapalıydı, hatta şunu diyeceğiz “Ya, yollar yavaş yavaş açılıyordu, ya bir güzergâh belirlersiniz, o güzergâhtan giderler, dolanrlar sırayla, ne var ki.” Bunu da denedik, ben kendim ekiple beraber yakıt taşımaya çalıştım. Ne oluyordu? Bir binadaki moloz çalışması sırasında yola dökülüyor, altı saat sonra gidin, aynı güzergâhtan bir daha tam olarak geçemiyorsunuz; kapalı yollar açılıyor, açık yollar kapanıyordu, çok enteresan ve hâlâ öyle bu arada iç mahallelerde. Dolayısıyla bütün bu imkânsızlıkları sahada bilfiil yaşadık ve bütün bunların neticesinde de yine de her şeye rağmen 770 tane baz istasyonuna jeneratör koyduk, bunların da 450 tanesi gördüğünüz gibi 5’inci günden sonra yavaş yavaş enerjiler gelmeye başladı diğer illerden başlamak üzere ve elimiz çok rahatlamaya başladı. Çünkü o personelleri de çekip arıza işlerine ve farklı işlere odaklanma imkânımız oldu, şebekenin toparlanması özetle hızlandı.

Şimdi, enerji tarafıyla beraber tabii ki... Sonuçta bizim ekipman arızalarımız da oldu orada, özellikle jeneratörden çalışırken klimalar çalışmıyor, içerinin sıcaklığı artıyor sistem odasının, ekipmanlar bozuluyor, bir sürü türev etkisi var bunun saha dışında aklımıza gelmeyen, burada hiç konuşmadığımız deminden beri. Fakat keşke yakıt olduğunda, jeneratör olduğunda işler çözülebile. Bu büyüklükteki bir -maalesef- deprem için çok sürdürülebilir bir durum gerçekten değil. Allah korusun, İstanbul’da böyle bir deprem olur ise istersek 5 bin tane, 10 bin tane portatif jeneratör taşıyalım biz, biz o işin altından kalkmayız, onun başka çözümlerini başka şekilde konuşmamız lazım. Ama tabii ki bir ilde, başka bir küçük ilde, orta bir ilde deprem olur, kaynaklarımızla tabii ki oraları yönetebiliriz afet yönetimi anlamında. Bugün de şu an biz sizinle konuşurken Karadeniz’de, Rize’de ve bir ilimizde daha şu an çok yoğun yağış var, tam 121 tane istasyonumuzda şu dakika itibarıyla enerji yok ve bizim arkadaşlarımız portatif jeneratör taşıyorlar çünkü yollar açık, çünkü 2 il odaklı sadece, yönetilebilir. Aslında bizim afet yönetimi dediğimiz konunun boyutu bu ama Türkiye’nin yüzde 15’ini etkilemiş, 10 tane ili etkilemiş bir afetten bahsediyoruz aynı anda, gerçekten çok zorlandık sahada.

Burada da size göstermek istediğim, depremin ilk günü anlık biz 1.050 tane sahamızı kaybettik, baz istasyonumuz yoktu, çalışmıyordu ilk gün, 1.050. Burada tüm o jeneratörler, ekipman arızalarına müdahaleler, tüm her şeyin dâhil olduğunun, nasıl tek tek baz istasyonlarının geri geldiğinin trendini görüyorsunuz. Bu çıplak veridir, sonuçta 4’üncü günde yaklaşık 355’e düşmüş yani bütün kesintilerin yüzde 70’ini 4’üncü gün tekrar yerine koymuşuz. Bu arada yüzde 70 derken şunu unutmayalım: Zaten 200’ün, 160’ın altına inmiyor görüyorsunuz, bu istasyonlar zaten yıkılmıştı, bunlar zaten yerine getirilemeyecek istasyonlardı. Biz getirebileceğimiz paydada yaklaşık 900 tane baz istasyonunun aslında 5’inci, 6’ncı gün itibarıyla tamamına yakını geri getirmiştik; ya bu çok büyük bir efordu gerçekten bizim için sahada, sadece bunun anlaşılmasını istiyoruz.

Tabii ki bunları yerine getirmek değildi konu. Az önce ne dedik? 160 tane de baz istasyonunu geri getiremedik, gitti onlar, bir daha yoklar; insanlar sahada konuşamıyorlar, acı çekiyorlar, zaten yakınlarına ulaşamıyorlar. Dolayısıyla o kapsama boşluklarını gidermek için de burada gördüğünüz gün gün kurduğumuz mobil baz istasyonu sayıları, taşınabilir baz istasyonlarıyla da o geri getiremediklerimizin yerine idame olarak bunları kurduk. Gördüğünüz gibi ilk gün dâhil 14 tane baz istasyonunu biz kurup servise verdik deprem bölgesinde. Ha gönül ister ki 1'inci gün 200'ünü birden kurup servise verelim, böyle bir imkân teorik olarak hiçbir yerde mümkün değil zaten, o yollar öyle olduğu sürece bu baz istasyonları Türkiye'nin her yerinden sökülüp Hatay'a doğru geldi, Maraş'a doğru geldi, Adıyaman'a doğru geldi. Dolayısıyla o hava şartlarında zaten yirmi dört saat intikal sürelerine varan sürelerle geldi, geldikten sonra da şehir içerisindeki intikallerde de çok ciddi sıkıntılar yaşadık. Sonuçta çıkan tablo, ilk beş günde 100 tane baz istasyonunu sahada bilfiil kurmuştuk biz, o geri getirdiğimiz 700'e ek olarak. Toplamda her şey dâhil burada gördüğünüz. Nedir bu? 3.200 tane sinyal veren baz istasyonumuz vardı bizim deprem öncesinde. Hepsini dâhil kesilenler, gelenler, düzelenler, açtığımız mobil baz istasyonları; hepsi içinde 1'inci gün tam 1.000 tane baz istasyonumuz yoktu ama 3'üncü gün toplamda yüzde 87'ye geri gelmiştik. İlk iki günü bakın, yine tekrar altını çiziyorum, o ilk iki günün büyük ağırlığı Adıyaman merkezli, Antakya merkezli, Kahramanmaraş'tı, Nurdağı'ydı; dolayısıyla oralarda o ilk iki gün zaten yetmedi, burada yüzde 70 demem o bölgede o acıyı çeken insanlar için hiçbir şey ifade etmiyor, benim için de etmedi bu arada; ben onun farkında olan birisi olarak size bunları anlatıyorum ama elimizden gelen buydu, biz bunu yaptık. Dolayısıyla 5'inci günde toplamın yüzde 94'üne kadar gelmiştik biz. Yeşil gördüklerinize deprem öncesinden daha fazla sayıda istasyonla sinyal verdiğimiz günler. Biz 14 Şubat itibarıyla deprem öncesindeki sinyal sayımızın üzerine çıkmıştık baz istasyonu sayısı olarak o bölgede. Yani bu bence çok büyük bir efor, açıkçası yirmi üç senedir ben Turkcell'deyim, maalesef böyle bir vesile de olsa en çok eleştiriye uğradığımız -haklı olarak, vatandaş gözünden bakarak haklı olarak- ancak bizim de sahada yaşadığımız zorlukları ifade etmek için böyle bir ortamın da olması bizim için de çok kıymetli. Ben size tekrar çok teşekkür ediyorum.

Burada yaşadığımız operasyonel zorlukların detayına girmeyeceğim ama hava koşulları bizi çok zorladı. Bazı bölgelerdeki kar yağışı, yollardaki kar yağışı, hasarlı binaların içerisinde çalışmak... Az önce ifade ettiler, tekrara girmeyelim. Çevre tepkisiyle ilgili çok örneğimiz var, sosyal medyadan da takip edebilirsiniz. Ulaşım zorlukları ve özellikle enerji kesintilerini de zaten çok konuştuk, geçiyorum. Peki bitti mi, bitmedi. Bunlar bizim "recovery" tekrar yerine koyma dönemimizdi. Şu an ne yapıyoruz? Şu an her şey bitti mi? Diyoruz ya: "Problem kalmadı." Problem yok ama biz çalışmaya şöyle devam ediyoruz: Bizim, bugün sabah, hâlâ Antakya'da 30 tane enerjisi olmayan baz istasyonumuz vardı. Hâlâ buraya günde 4 defa insanlar, bizim arkadaşlar yakıt taşımaya devam ediyorlar. Bunların bir an önce tamamen çözülmesini umuyoruz ama biz operasyonumuzu bu 30 istasyon özelinde yönetebiliyoruz en azından. Hasarlı binalarda da çalışan baz istasyonlarımız var. Yıkımlara gelineceği zaman veya bazen orta hasardan daha yukarı çıkıyor, az hasardan orta hasara çıkıyor; bunları da takip ediyoruz, daha fazla servis kaybı yaşatmamak için. Kaybedilen baz istasyonlarımızın yerine tabii ki mobil baz istasyonlarını getirdik, kurduk. Elimizden geldiğince 3'üncü, 4'üncü, 5'inci günler başta olmak üzere, en azından biraz insanlara iletişim tarafında nefes aldirmaya çalıştık ama şimdi artık kalıcı baz istasyonlarını kuruyoruz. Onları da tekrar sökeceğiz, en azından daha sağlıklı ortamda insanlara hizmet vermek istiyoruz.

Ve son olarak da şehir planlamanın gelişmelerine göre de biz tekrar yapımızı ona göre dizayn edelim istiyoruz. Tabii ki yeni baz istasyonlarını, kalıcı baz istasyonlarını kurmaya devam ediyoruz dedim, size son bir grafik de onunla ilgili göstermek istiyorum. Bütün, o mobil baz istasyonlarının operasyonu dışında, biz kalıcı baz istasyonu tarafında, şu an 243 tane deprem bölgesinde kalıcı yeni baz istasyonu kurmuş durumdayız. Trendini de ilk 10 Şubatta başlayan -öncesi çünkü hep mobil ağırlıklıydı,

pansuman amaçlı- toplamda 339 tane baz istasyonu kurmuş olacağız biz bu bölgede. Önümüzdeki iki hafta içerisinde tamamlanmış olacak inşallah. Bunların sadece 51 tanesi bina üstü olacak, bunlar da hasarsız raporu verilmiş kamu binalarıdır, kalan 288 tanesi binalarla hiçbir ilgisi olmayan kuleler, direkler, konteyner üstü “pole” gibi daha bağımsız yapılar olacak, depremde yaşadıklarımızdan sonra.

Kamu ve regülatif... Bunu çok konuştuk dolayısıyla, açıkçası, kritik altyapı olarak evet tanımlanmak istiyoruz. Ben, sadece, burada kuleli sahalarla ilgili size bir slayt göstermek istiyorum. Burada az önce size gösterdiğim slaydın bir detayına girmek isterim Sayın Bakanım. Burada, solda 4 tane etkilenen ilimize ait Hatay’ın, Adıyaman’ın, Maraş’ın ve Malatya’nın merkez ilçeleri yer alıyor. Bakın, bina üstü istasyonlarımızın yüzde 50’si artık kullanılamayacak hâlde bu merkez ilçelerde. Şimdi sağda da kırsalda yer alan ve aslında depremin merkezi olan Elbistan Pazarcık’ın da bulunduğu bu 4 ildeki en çok yıkıma uğrayan ilçeler var. Nurdağı var orada, Türkoğlu var, Malatya’nın Doğanşehir ilçesi var, Adıyaman’da Gölbaşı var merkeze ek olarak. Şimdi, buralardaki baz istasyonlarının zararına bakın, daha az değil. Bina üstü istasyonlarımızın yüzde 68’i artık kullanılamayacak durumda, bitti. Dolayısıyla bina üstü istasyon hasarlarında aslında bir fark yok, bilakis kırsaldakiler merkez olması itibarıyla daha fazla zarar görmüşler; peki, burada bir fark var ama. Bizim merkez ilçelerdeki az önce konuştuğumuz nedenlerden dolayı bina üstü istasyon oranımız yüzde 57, şebekenin yarısından fazlası bina üstünde. Dolayısıyla o yüzde 50 bizi bitiriyor çünkü öncelikle fiziki yıkıma uğrayan istasyonlar servis vermeyi bıraktığı gibi baz istasyonlarının birbirini görerek, haberleşerek bizim santralimize kadar ulaşabilmesi gerekiyor; ya fiberle ya radyolinkle. Onlar aradan çıkınca kalanları da susuyor. Biz onlara da gittik, onları da ayağa kaldırmaya çalıştık.

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Zincir kopuyor yani.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Zincir kopuyor. Az önce anlattıklarım...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Ama siz riskin tamamını vatandaşın binasına yüklemiştiniz, riski kendiniz almamışsınız.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Sayın Milletvekilim, sadece deprem bölgesinde bizim 1.172 tane de kuleli sahamız vardı, sadece 1 tanesi kalıcı hasar gördü.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Evet, teşekkür ederiz.

Bitti herhâlde, var mı söyleyeceğiniz?

Buyurun.

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sayın Bakanım, aslında bu slaytla ilgili biraz bilgi vermek istiyoruz biz.

Ben, çok kısa şeyi de söyleyeyim. Burada, kamuoyunda çok ciddi bilgi eksikliği var. Bakın, ben notlar almıştım kendime. “Medya figürü” diyebileceğimiz kişiler “İletişim istiyoruz ama baz istasyonu istemiyoruz.” diyor, sanıyorum Hatay’da yapılmış bir açıklamaydı. “Mobil operatörler hizmet veremedi, biz internet üzerinden bilgi aldık.” diyorlar yani mobil operatörler o bölgede hizmet veremediyse nasıl internet üzerinden bilgi alındı? Onu da sorgulamak lazım. Bir de özellikle ulusal yayınlarda ciddi kesinti oldu. Biz sıkıntı olmuyor demiyoruz hiçbir zaman ama o medya kuruluşlarının zaten yayın yaptıkları altyapı çoğunlukla 4.5G altyapısı, mobil haberleşme altyapısını kullandılar; buna da bir kısaca değinmiş olayım.

Bu slaytla ilgili çok kısa bir bilgi verip hızlıca toparlayalım.

TRKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL

– Tamam, burada kritik altyapı olarak tanımlanmak noktasında zaten diğer operatörlerimiz de talep iletmışlerdi, biz de burada talebimizi iletmış olalım çünkü bizim altyapı kurumlarının kolaylaştırılması, özellikle kamu binalarında, kamu alanlarında ve diğer kurumların kulelerinde. Şu an OHAL nedeniyle kurabildiğimiz kuleler var “Üç ay içerisinde çıkın.” diyorlar şimdi, yer tahsisi sağlanması bizim için önemli. Onun dışında, özellikle ÇŞB başta olmak üzere, risk analizlerinin yapılabilmesi için il, ilçe, bina bazında gerekli verilerin de bizlere ulaştırılması... Bizim uzmanlık alanımız değil çünkü. Biz bu verileri de en son noktasına kadar açıkçası değerlendirip şebekemizi daha iyi hâle getirmeyi elbette ki istiyoruz. Ulaşım, lojistik ve geçiş önceliği konusu burada iletildi. Enerji, yakıt zaten çok konuşuldu. Özellikle ekipmanlarımızın ve ekiplerimizin sahadaki güvenlikleriyle ilgili de biz çok sıkıntı yaşadık maalesef sahada.

Belirlenecek riskli bölgeler için konteyner karavan çalışma alanlarında altyapı hazırlıkları çok önemli. Buralara fiber gitmesi, yedekli enerji gitmesi, özellikle siz bahsetmiştiniz millet bahçelerine o kulelerin kurulması elzem, 3 operatör ortak altyapıyla beraber elzem. Artık mobil ihtiyacı olursa da getirince nereye koyacağımızın belirlenmesine kadar burada bir stratejik planlama yapılması gerekiyor. Fiber altyapının, mutlaka ve mutlaka fiberleşmenin artması gerekiyor, bunun için altyapı paylaşımı çok kritik ve kazı izin süreçlerinin de kolaylaştırılması bizim buradaki taleplerimizden bir tanesi Sayın Bakanım.

Burada sizin bahsettiğiniz konularla ilgili...

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Bunların hepsini biz konuşmuştuk ama ya.

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Bitmedi sunum daha değerli vekilim.

TRKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL

– Sadece kısa kısa aldığım notlar var, onları da iletmek isterim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Arkadaşlar, yanlış anlamayın da biz bunların hepsini önceki Deprem Komisyonunda raporladık, hepsi biliniyor. Recep Bey Komisyon Başkanıydı, bunların tümüne vâkıf yani siz söylüyorsunuz, bizim bilgiler tekrarlanıyor ama üzülüyoruz yani üç yıl sonra yine aynı noktaya geliyoruz.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – On dakika sonra oylama var, isterseniz...

RECEP UNCÜOĞLU (Sakarya) – Notlar vardı, o notları da dinleyeyim.

TRKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL

– Sizin konuşmalarınızdan aldığım notlarla ilgili, baz istasyonlarının sağlığa zararıyla ilgili burada az önce konuşma geçti. Yani, buradaki konu şu an dünyada bilimsel olarak ispatlanmış herhangi bir zararlı etkisi yok ama bu kulağa biraz ürkütücü geliyor. Dolayısıyla, bilimsel anlamda birtakım sonuçlara ulaşmak için belli sürelerin kontrollü deney gruplarında geçmesi gerekiyor. İşte yirmi sene, otuz sene kullananlar böyle oldu, kullanmayanlar böyle oldu. Dolayısıyla, o süreçlerde araştırmalar yapıldı ve hiçbir bulgu bulunmadı. Resmî bir açıklama var mı, sağlığa zararı yoktur diye? Yok ama tersine bir bulguya da rastlanmadı bunca senedir. Maalesef diyeceğim, yirmi seneyi aşkıncıdır rahmetli annem ile babamın oturdukları evin on metre yanında belediye binasıyla beraber çöktüler. Belediye binasında 3 operatör de vardı, benim yaklaşık 6-7 metre yanımdalardı. Yirmi sene orada o baz istasyonlarıyla beraber yaşadılar ancak farklı bir şekilde maalesef sonları tecelli etti. Dolayısıyla, ben o notu da vermek isterim. Bir de çok önemli bir detay var. Yapılan araştırmalar baz istasyonlarıyla ilgili değil, cep

telefonlarının sağlığa zararıyla ilgili yapıyor. Dolayısıyla, o sizin kafanıza direkt dayadığınız, sürekli haşır neşir olduğunuz bir konu. Sizin çatıdaki baz istasyonu ile işiniz yok dolayısıyla bence insanlara bunu kamu spotlarıyla anlatmamız lazım.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Mesafe uzaklaşta tabii etkisi azalıyor.

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Sadece tek önerim naçizane şu olabilir herkese: Baz istasyonlarına mümkün olduğunca yakın yaşamayın eğer sağlığınıza düşünüyorsanız, bir riski varsa tırnak içinde söylüyorum. İki, telefonu da kafanızdan uzak tutun, uzaktan konuşun. Kulaklık diyeceğim ama kablosuz kulaklıkla konuşuyorsanız o da ayrı bir konu, onu da iyi araştırmak lazım. Eğer onun zararı varsa öbürünün de zararı olur, yoksa da yoktur. Dolayısıyla konu şu...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Bence cep telefonu kullanmayalım, daha kesin...

TURKCELL NETWORK BÖLGE OPERASYONLARI DİREKTÖRÜ ABBAS ÜLGEN ÜNAL – Bakın, bu sektörün bugüne kadar test edilmiş bir zararı yok ama olacaksa bir gün -ki ben olacağını da düşünmüyorum- cep telefonudur burada söz konusu olan ve sizin bu riskinizi azaltacak konu baz istasyonuna yakın olmanızdır. Burada maalesef ters bir durum var, onu da iletmek isterim sağlıkla ilgili.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederim.

TURKCELL SUPERONLINE GENEL MÜDÜR YARDIMCISI TÜMAY ÜNAL – Sayın Bakanım, son olarak çok kısa bir şey ekleyeyim.

Bizim, Hatay ilinde hâlâ kolluk kuvvetiyle gönderdiğimiz baz istasyonu var, ondan sonra tekrar şikâyet geliyor, muhtar halkı topluyor –o videolar sanıyorum var, Komisyonunuza ilettik, iletilmediyse bilahare salı gününe kadar iletelim- yani bu tip zorluklar arasında biz de cansiparane operasyonu yürütmeye çalışıyoruz.

Bize zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederiz.

Sorularınız olursa dilimiz döndüğünce...

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Artık, soruları daha sonraki 3'üncü Komisyon...

MÜZEYYEN ŞEVKİN (Adana) – Biz şunu gördük ki: Hiçbir kurumun hiçbir suçu yok ama maalesef, 50 binin üzerinde insan öldü; Komisyondan çıkan sonuç bu.

BAŞKAN VEYSEL EROĞLU – Teşekkür ederiz.

Bugün sunum yapan herkese teşekkür ediyoruz.

Allah nasip ederse yarın saat 14.00'te buluşmak üzere toplantıyı kapatıyorum.

Kapanma Saati: 18.41