

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

17'nci Toplantı
19 Kasım 2025 Çarşamba

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

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

2.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun bütçe sunuş konuşması esnasında yapılan sözlü müdahalelere ilişkin açıklaması

3.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ve Anayasa'nın 3'üncü, 123'üncü ve 126'ncı maddelerine ilişkin açıklaması

III.- AÇIKLAMALAR

1.- Malatya Milletvekili Veli Ağbaba'nın, geçtiğimiz günlerde Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'e Plan ve Bütçe Komisyonunda sorduğu soruya ilişkin açıklaması

2.- Mardin Milletvekili Kamuran Tanhan'ın, Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ilgili yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

3.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) Kanun Teklifleri

1.- 2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/280) ve 2024 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/279) ile Sayıştay tezkereleri

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

-----0-----

17'nci Toplantı
19 Kasım 2025 Çarşamba

-----0-----

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.07'de açılarak iki oturum yaptı.

Komisyon Başkanı Mehmet Muş,
Komisyonun bugünkü gündemine,
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun bütçe sunuş konuşması esnasında yapılan sözlü müdahalelere,
Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ve Anayasa'nın 3'üncü, 123'üncü ve 126'ncı maddelerine,
İlişkin açıklama yaptı.

Malatya Milletvekili Veli Ağbaba, geçtiğimiz günlerde Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'e Plan ve Bütçe Komisyonunda sorduğu soruya,
Mardin Milletvekili Kamuran Tanhan, Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ilgili yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine,
Samsun Milletvekili Erhan Usta, Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine,
İlişkin açıklama yaptı.

2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/280) ve 2024 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/279) ile Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının,
Karayolları Genel Müdürlüğünün,
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,
2026 yılı bütçeleri ve 2024 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, 2026 yılı bütçelerini görüşmeye devam etmek için 20 Kasım 2025 Perşembe günü saat 10.00'da toplanmak üzere toplantıya 23.13'te son verildi.

19 Kasım 2025 Çarşamba
BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.07
BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)
BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)
SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)
KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)

----- 0 -----

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, değerli Bakan Yardımcılarımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli bürokratları, yazılı ve görsel basının değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına sizleri saygıyla selamlıyorum. Hayırlı sabahlar diliyorum.

Toplantı yeter sayımız vardır.

Komisyonumuzun 17'nci Birleşimini açıyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gündemimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Şimdi Sayın Bakana söz vermeden önce Komisyonumuzda bulunan bürokratların kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum. Buyurun lütfen.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, çok önemli bir konuyla ilgili söz almak istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, sizin önemli konular bitmiyor, hakikaten bitmiyor yani.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Memleketin meselesi bitmedi ki.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yani değerli arkadaşlar, bakın...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Başkanım, merak ediyoruz ne söyleneceğini.

ALİ KARAÖBA (Uşak) - Sayın Başkan, sizin de itirazınız hiç bitmiyor, bir söz verseniz bir şey olmayacak.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir dakika değerli arkadaşlar...

Yani ben şimdi bu usul tartışmasını yaptım. Bakın, değerli arkadaşlar...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Yalnız, buradan...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, çok önemli bir konu, siz de şaşıracaksınız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi, değerli arkadaşlar, bir müsaade edin.

RESUL KURT (Adıyaman) - Bırakın söylesin, merak ediyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kurt, yani hakikaten...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Serkan Bey bizde Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakın, değerli arkadaşlar, lütfen... Burada Sayın Ağbaba meramını anlatmaya çalışıyor.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Başkanım, biz de meramını dinlemek istiyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir müsaade edin.

Sayın Ağbaba, bu konularla alakalı yani tamam, her şey önemli. Ne var, hayat memet meselesi mi var?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Plan Bütçeyle ilgili bir konu, Sayın Bakanı da ilgilendiriyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Komisyonu mu ilgilendiriyor, Sayın Bakanı mı ilgilendiriyor?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Her ikimizi ilgilendiriyor, hem muhalefeti hem iktidarı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bizi niye ilgilendiriyor?

SERKAN SARI (Balıkesir) - Başkanım, merak ediyoruz, önemli bir şey var.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Vatandaşı da çok ilgilendiriyor.

ORHAN SÜMER (Adana) - Başkanım, bugün çok sinirlisiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Efendim...

ORHAN SÜMER (Adana) - Çok gerginsiniz Başkanım yani hakikaten öyle.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yahu, sizin yüzünüzden. Ben bir şey yapmıyorum ki... Ben ne yapıyorum yani?

Buyurun Sayın Ağbaba.

III.- AÇIKLAMALAR

1.- Malatya Milletvekili Veli Ağbaba'nın, geçtiğimiz günlerde Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'e Plan ve Bütçe Komisyonunda sorduğu soruya ilişkin açıklaması

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, çok teşekkür ederim.

Şimdi, değerli arkadaşlar, çok teşekkür ederim.

Geçtiğimiz günlerde Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet Şimşek buraya geldi. Ben de ısrarla bütçede gördüğüm bir şeyi sordum. Sayın Mehmet Şimşek burada önce duymadı, sonra duymazdan geldi, sonra duymak zorunda kaldı; yine cevap veremedi. Soru aslında çok basit, dedim ki soruda: 9 tane otoyolu, 2 köprüyü satacak mısınız? Neyse, cevap verilemedi. Dün itibarıyla bir cevap geldi. Cevap ibretlik, ben bir şey anlayamadım. Satacaklar mı, satmayacaklar mı? En son diyor ki "Yakın zamanda köprü ve otoyolların özelleştirilmesine yönelik ilave bir karar alınmamış olup Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından özelleştirme programında yer alan varlıkların özelleştirilmesine yönelik rutin hazırlık çalışmaları sürekli bir biçimde yürütülmektedir." Satacak mı, satmayacak mı?

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Hayır, "Satmayacağız." diyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ya, arkadaşlar, nereyi satacak? Bak, nereyi satacak? Rahmetli Demirel'in yaptığı köprü ile rahmetli hemşehrim Özal'ın yaptığı köprüyü satacak.

İSMAIL GÜNEŞ (Uşak) - Sen karşı değil miydin?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ya, babanızın malı mı, babanızın malı mı?

(AK PARTİ ve CHP sıraları arasında karşılıklı laf atmalar)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Babanızın malı mı? Sayın Bakan, babanızın malı mı?

Bak, bir şey söyleyeceğim: Bu köprüden 47 liraya geçiyoruz, hem Fatih Sultan'dan hem 15 Temmuz'dan. Çanakkale Köprüsü'nden 795, Osmangazi Köprüsü'nden 795; bunu niye söylüyorum? Ha, "Satmayacağız." diyorlar. Ne diyorlar? "İşletme hakkını devredeceğiz." Ne fark ediyor? Bunun bedelini kim ödeyecek? Bunun bedelini fakir fukara, o köprüden geçenler ödeyecek yani milletin, Demirel'in, Özal'ın yaptığı köprüden geçenler ödeyecek. Babanızın malını sattınız. Bakın, müflis tüccar var ya, eski defterleri karıştırır. Siz de eski defterleri karıştırıyorsunuz. Bakın, daha eskiye gidin; Fatih Sultan Mehmet'in yaptıklarını, Mimar Sinan'ın yaptıklarını, onları da satın.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakan, bu soruyu size soruyorum: Satılacak mı, satılmayacak mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Bakanın konuşması için kendisine söz vereceğim. Kendi takdiri içerisinde değerlendirmelerini yapar.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) Kanun Teklifleri

1.- 2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/280) ve 2024 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/279) ile Sayıştay tezkereleeri ¹

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, buyurun.

Süreniz otuz dakika.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri, değerli basın mensupları, değerli bürokrat arkadaşlarım; 2026 yılı bütçemiz vesilesiyle sizlerin huzurundayım.

Ulaştırma hizmetlerinde ülkemizin geleceğini ve hizmet siyasetimizin yönünü sizlerle paylaşmaya çalışacağım. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde 2002'den bu yana ulaştırma ve haberleşmede büyük yatırımları hayata geçirdik, milletimizin takdirini kazandık. Milletimizin duasını, devletimizin gücünü arkamıza alarak "Yapılamaz." denileni yapmak, "Ulaşılamaz." denilene ulaşmak anlayışıyla eser siyaseti yürüttük. Yaptığımız her yol, her köprü, her ray hattı milletimizin gücünü, devletimizin kararlılığını yansıtıyor. Bu inançla, emek veren tüm çalışma arkadaşlarıma huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Bakanlığımızın çalışmalarını yedi başlık altında sizlerle paylaşmayı planlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Komisyonumuzun değerli üyeleri; Bakanlığımız ülkemizin her tarafına ulaşan güçlü bir altyapıya sahiptir. Türkiye genelinde 2.003 şantiyemizle, 103 bini aşkın çalışanımızla gece gündüz demeden çalışmaktayız. Toplamda 235 bin kişiye doğrudan istihdam sağlıyoruz. Ulaştırma ve lojistik ana planımız sadece bugünün değil, 2053 hedeflerimizin yol haritasıdır. Bu planla, tüm ulaşım modlarını bir bütün olarak ele alıyoruz; verimliliği, çevreyi ve güvenliği merkeze alan bir sistem kuruyoruz. Vizyonumuz, Türkiye Yüzyılı'nda insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaştırma sistemleri ve hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmaktadır. Yatırımlarımız üretim maliyetlerini düşürmekte, istihdamı artırmakta, seyahat süresini azaltmakta, bölgesel kalkınmayı destekleyen bu projeler karbon emisyonlarını da önemli ölçüde azaltmaktadır.

Son yirmi üç yılda ulaştırma alanında 300 milyar dolarlık yatırımı hayata geçirdik. Bu yatırımlar yılda ortalama 1 milyon kişiye istihdam imkânı oluşturmuştur. Yatırım programında bulunan 2.171 projenin toplam bedeli 5,2 trilyon liradır. 2025 yılında yatırımlarımız için toplam 488 milyar lira ödenek ayrılmıştır.

2026 bütçesinde demir yolları yatırımlarının payı yüzde 53, kara yollarının ise yüzde 39'dur; bu denge demir yolunun yolcu ve yük taşımacılığındaki payını artırma hedefimizin önemli bir göstergesidir. Ülkemizde yük ve yolcu taşımalarının hâlen yüzde 91'i kara yoluyla yapılmaktadır. Demir yolunun payını artırmak enerji verimliliği ve çevresel sürdürülebilirlik açısından önceliğimizdir.

Ülkemiz kıtaları buluşturan stratejik bir noktada yer almaktadır. Dört saatlik uçuş mesafesiyle 1,5 milyar insanın yaşadığı, 55 trilyon doları aşan ekonomiye sahip 67 ülkeye erişim sağlanabilmektedir.

Orta Koridor Asya'dan Avrupa'ya uzanan en kısa ve güvenli ticaret yoludur. Deniz yoluyla kırk beş güne kadar süren taşımalar Türkiye üzerinden demir yoluyla on sekiz günde tamamlanabilmektedir. Orta Koridor üzerinden demir yoluyla Çin'den gelen yükleri Marmaray üzerinden Avrupa'ya ulaştırıyoruz.

Türkiye'nin Orta Koridor Demiryolu ağı Kars-Iğdır-Dilucu hattının tamamlanmasıyla iki farklı kapıdan ülkemize bağlanacak. Koridora limanlarımızı ve lojistik merkezlerimizi entegre ediyoruz.

Basra Körfezi'nden Avrupa'ya uzanan Kalkınma Yolu'nun Türkiye kesimi kara yolu ve demir yollarıyla kıtalararası ticaretin omurgasını oluşturuyor. 24 milyar dolarlık yatırımla ülkemize 50 milyar dolar üretim, 63 bin istihdam katkısı sağlayacağız.

1. (1/280) ve (1/279) esas numaralı Kanun Teklifleri 23/10/2025 tarihli 4'üncü Toplantı Tutanağı'na eklidir.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın himayelerinde gerçekleştirilen Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu 80 ülkenin katılımıyla Türkiye'nin küresel alandaki liderliğini bir kez daha ortaya koymuştur. 18 ülkeyle yapılan görüşmelerde 12 mutabakat imzalanmış, Türkiye bölgesel ulaştırma diplomasisinin merkezi hâline gelmiştir.

Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri; ulaştırma yatırımlarımızı yalnızca ekonomik büyüme değil, çevresel etkiler ve sürdürülebilirlik ilkeleriyle de ele alıyoruz. Toplam emisyonumuzu ve projelerimizin sağladığı emisyon azaltımını hesaplıyoruz; sadece Marmaray'la 62 milyon ton emisyonu engelledik. "Net sıfır emisyon" hedefiyle uyumlu ulaştırma vizyonumuzla yeşil dönüşüme öncülük ediyoruz. Sorumluluk alanlarımızda bisiklet yolları yapımını sürdürüyoruz. Son yirmi üç yılda 97 milyon fidan diktik; amacımız, gelecek nesillere temiz ve yaşanabilir bir çevre bırakmaktır. Güneş enerjisi santralleri, ekolojik köprüler ve asfalt geri dönüşüm tesisleriyle karbon ayak izimizi azaltıyoruz. Elektrikli araçta 321 bini, şarj soketi sayısında 35 bini aşarak altyapımızın gelişimini hızlandırdık. Uluslararası karbon akreditasyonlu 50 havalimanımızda Togg'la "Follow Me" hizmetlerini çevreci araçlarla icra ediyoruz. Yeşil Liman Sertifikası ve dekarbonizasyon projeleriyle denizcilik alanında da çevreci dönüşümü destekliyoruz. Yeşil Liman Sertifikası ve dekarbornizasyon projeleriyle denizcilik alanında önemli gelişmeleri inşallah hayata geçireceğiz.

Akademik Ulaştırma ve Altyapı Dergimizle akademik çalışmalarını destekliyor ve disiplinler arası araştırmaları yaygınlaştırarak literatüre kazandırılmasını sağlıyoruz, gelecek nesiller için kalıcı bir bilgi hazinesi de oluşturmuş oluyoruz. Bakanlık olarak gençlerimizle omuz omuza çalışmaya da büyük önem veriyoruz, U-FEST'le gençlerimizi ulaştırma ve haberleşme teknolojileriyle buluşturuyoruz. Bilim üreten kurumlarımızla Türkiye'nin geleceğini birlikte inşa ediyor, gençlerimizin fikirlerini destekliyoruz. "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2053" yarışmamızda gençlerimize 10 milyon liranın üzerinde ödül vererek yenilikçi projelerin önünü açtık.

Erişilebilir ulaşım anlayışımızla Turuncu Masa hizmetlerimizi havalimanlarımız ve garlarımızda yaygınlaştırarak vatandaşlarımızın hizmetine sunduk. 2025 Aile Yılı'nda ailelerin yaşam kalitelerini destekleyen uygulamalara önem verdik.

Kıymetli Başkan ve çok Değerli Komisyon üyeleri; afetlere dirençli ulaştırma altyapısı geliştirmek yalnızca yatırım değil, aynı zamanda bir millî güvenlik meselesidir. 6 Şubat depremlerinin ardından ulaştırma altyapımızın dirençliliğini bir kez daha kanıtladık. Depremden etkilenen illerimizde 9.176 kilometrelik kara yolu ağının yüzde 98'i hasar görmemiştir. Hasar gören kısımların onarımı içinse tüm ulaşım sektörlerinde yaklaşık 98 milyar liralık büyük bir seferberlik yürütüyoruz, aynı şekilde demir yolu hatlarımızda çalışmalarımızı aralıksız sürdürüyoruz. Depremden etkilenen bölgede toplam 274 kilometrelik demir yolu hattımızdaki altyapı ve üstyapı çalışmaları tamamlanarak tren trafiğine açılmıştır. Malatya-Gölbaşı-Narlı kesimindeki elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir. Deprem bölgesindeki hastanelerimizin bağlantı yollarını tamamlayarak hem sağlık hizmetlerine erişimi hem de lojistiği güçlendirdik. Asrın felaketinin ardından ulaşım ve iletişim altyapımızı hızla yeniden işler hâle getirdik. Kara, demir ve hava yollarımızda onarımları tamamlayarak afet bölgesinde ulaşımı kesintisiz hâle getirdik. Giresun'dan İskenderun'a kıyı bölgelerimizi afete dayanıklı yapılarla güçlendiriyoruz.

Ulaştırma ve altyapı yatırımlarımızla bugünün ihtiyaçlarını karşılarken yarının güçlü ve rekabetçi Türkiye'sine de adım adım ilerliyoruz. Cumhuriyetimizin mirası demir yolu ağımızın tamamını elden geçirdik. Mevcuttaki demir yolu ağının 7.274 kilometresini elektrikli, 8.046 kilometresini sinyalli hâle getirerek modernize ettik. 2.251 kilometre hızlı tren ağı inşa ederek ülkemizi hızlı trenle tanıştırdık. 2053 hedeflerimiz doğrultusunda demir yolu koridorlarını geliştiriyoruz, 4.158 kilometrelik hatta yapım çalışmalarımız devam ediyor. 2028 yılında demir yolu ağımızın 17.287 kilometreye ulaşmasını hedefliyoruz.

Hızlı tren hatlarımızla nüfusumuzun yüzde 51'ine hızlı tren konforuyla hizmet ediyoruz. 534 kilometrelik Ankara-Eskişehir-İstanbul hattında bugüne kadar 62 milyon yolcu taşındı. 411 kilometrelik Ankara-Konya-Karaman hattında 24 milyonun üzerinde yolcu taşındı. Yine Ankara-Sivas hattı, doğu-batı aksında yeni bir dönemi başlattı. Açılışından bu yana yaklaşık 3 milyon vatandaşımız seyahat etti. İstanbul-Konya hattında 12,4 milyon, Konya-Karaman hattında 1,9 milyon yolcu taşındı. Marmaray, Asya ve Avrupa arasında 76,6 kilometrelik kesintisiz demir yolu bağlantısı sağlanmaktadır. On iki yılda 1,4 milyar yolcu taşıyarak küresel ölçekte örnek bir şehir içi raylı sistemi hayata geçirmiş olduk.

Başkentray'la Ankara içi ulaşımında günlük 69 bin yolcu kapasitesine ulaştık. 2018'den bu yana da 128 milyon vatandaşımız bu hizmetten faydalandı. İzmir'de günde 225 seferle hizmet veren İZBAN bugüne kadar 1,1 milyar yolcu taşıyarak kent içi ulaşımın belkemiği hâline gelmiştir. Gaziantep'te ilk banliyö hattı Gaziray 25,5 kilometrelik uzunluğuyla bölgesel taşımacılıkta büyük bir kolaylık sağlamıştır, açılışından bu yana da 8 milyon vatandaşımıza hizmet etmiştir. İstanbul'da Levent-Hisarüstü Metro Hattı, Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı Metro Hattı, Gayrettepe-İstanbul Havalimanı Hattı, Başakşehir-Kayaşehir Hattı, Bakırköy-Kirazlı Hattı, Sirkeci-Kazlıçeşme Hattı, Arnavutköy-İstanbul Havalimanı Hattı, Ankara'da AKM-Gar-Kızılay Metro Hattı, Kocaeli'de Şehir Hastanesi Tramvay Hattı, Kayseri'de Anafartalar Tramvay Hattı ve Bursa'da Emek-YHT-Şehir Hastanesi Hattı Projelerimizi tamamlayarak ülkemizin kent içi raylı sistem ağının yüzde 42'sinin inşasını gerçekleştirdik ve vatandaşımızın hizmetine sunduk.

Devam eden yatırımlarımızla da demir yolu ağımızı geliştiriyoruz. 2028 yılına kadar doğrudan hızlı trenle bağlanan il sayımızı 11'den 27'ye çıkarmayı hedefliyoruz. Ankara-İzmir Hızlı Demir Yolu Hattı'nda Polatlı-Afyon arasını 2027'de, tüm hattı ise 2028'de tamamlamayı planlıyoruz. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Hattı'nı 2027'de inşallah bitireceğiz. Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Hattı'nda Osmaneli-Bursa arasını 2026'da, Bandırma-Bursa arasını ise 2028'de hizmete açacağız.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Beş yıldır aynı şeyi söylüyorsunuz Bakanım, hâlâ yapılmadı; 2020'de başlanmıştı.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Sizinki beş yıl, bizimki on beş yıl.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı'nda Çerkezköy-Kapıkule arasını 2026 yılı içinde, Çerkezköy-Halkalı arasını ise 2028 yılında bitirmeyi hedefliyoruz. Yapımı devam eden Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Hattı, Karaman-Ulukışla Hızlı Tren Hattı ve Kırıkkale-Çorum Hızlı Tren Projesi'nin 1'inci etabı olan Kırıkkale-Delice-Çorum kesiminin 2028 yılı sonuna kadar bitirilmesini hedefliyoruz.

Demir yolu sektöründe devam eden diğer önemli projelerimizden Zengezur Yolu bağlantısını sağlayacak 224 kilometrelik ülkemiz kesimi olan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demir Yolu Hattı işini başlattık. Divriği-Kars-Hudut Demir Yolu Hattı rehabilitasyonu

işine ise yakında başlayacağız. Kuzey Marmara Hızlı Tren Hattı ve Asya ile Avrupa arasında yüksek hızlı yolcu ve yük taşımacılığını sağlayacağız. Sabiha Gökçen ve İstanbul Havalimanlarını birbirine bağlayarak iki önemli ulaşım merkezini tek bir koridor hâline getirmiş olacağız. Finansman çalışmaları devam eden Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Projemiz 344 kilometre uzunluğunda olup trenlerimiz 350 kilometre/saat hıza ulaşacak, bu hatla iki şehir arasındaki seyahat süresi sadece seksen dakikaya inmiş olacak. Karadeniz'in doğusunu batısına bağlayacak Samsun-Sarp Hızlı Tren Hattı'nın proje çalışmalarına da devam ediyoruz. Aksaray-Ulukışla-Yenice Hızlı Tren Hattı'yla kuzey-güney koridorları yolcu ve yük talebi karşılanacak. 501 kilometrelik Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ovaköy Hattı'nı Kalkınma Yolu'na entegre ediyoruz. Malatya'yı hızlı tren ağına bağlayacak 224 kilometrelik Sivas-Çetinkaya-Malatya ve 155 kilometrelik Narlı-Malatya hatlarını planladık.

Demir yolu taşımacılığında özel sektörün payını hızla artırıyoruz. 2018'den 2025 yılına kadar serbestleşme oranını 2 kattan fazla yükselterek sektöre rekabet ve verimlilik kazandırdık. Ülkemizde demir yolu ağıımızın başta sanayi bölgeleri ve limanlarıyla bağlantılarının sağlandığı iltisak hatlarının yapımına ve planlamalarına On İkinci Kalkınma Planı hedeflerimiz doğrultusunda devam ediyoruz. Yine, yapımı devam eden 7,1 kilometrelik Filyos Limanı, 30 kilometrelik Çukurova Bölgesel İltisak Hattı, 65 kilometrelik Adapazarı-Karasu Demir Yolu Hattı ve 25 kilometrelik Dörtöl-Hassa Tüneli ve Demir Yolu Projelerinde çalışmalarımıza başlamış durumdayız.

Bugün 12 lojistik merkezimiz faaliyettedir, toplam 25'e ulaşmayı hedefliyoruz. Bu merkezlerde sanayi, liman ve serbest bölgeler arasında demir yolu taşımacılığını entegre ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, TÜRASAŞ tesislerimizi modernize ederek yerli ve millî tren seti üretimini artırıyor, yeni nesil elektrikli ve hibrit trenlerle demir yolu teknolojisinde dışa bağımlılığı azaltıyoruz. Hızlı tren fabrikalarımızı 2026 Eylül ayında tamamlamayı hedefliyoruz. Millî elektrikli tren ve banliyö setlerimizin seri üretimine başladık; 2025 yılı sonuna kadar 10 adet millî elektrikli tren ve 8 adet millî banliyö tren setini hizmete alacağız.

Bugün, ülkemizdeki mevcut 1.036 kilometrelik şehir içi raylı sistem hattının 434 kilometresini Bakanlığımızca biz bitirdik. 122 kilometrelik yeni raylı sistem hattımızın yapımı devam ediyor. Ayrıca, 297 kilometre uzunluğundaki yeni hat planlama çalışmalarımız devam ediyor. Böylece, kentlerimizi modern toplu taşımayla buluşturmaya devam edeceğiz.

Halkalı-Başakşehir-İstanbul Havalimanı Metro Hattı'nın ikinci etabını 2026 yılı ilk çeyreğinde hizmete açarak İstanbul'un kuzeyinde hava, kara ve raylı sistem entegrasyonunu güçlendiriyoruz.

Altunizade-Çamlıca-Bosna Bulvarı Metro Hattı'nın inşaat çalışmalarına devam ediyoruz.

Başkentray'ın devamı niteliğindeki Sincan OSB-Yenikent-Kazan Soda Demiryolu'yla Ankara'nın sanayi bölgelerine demir yolu bağlantısını sağlıyoruz.

Konyaray 2027'de, Kocaeli Kuzey Hafif Raylı Sistem Hattı'nı ise 2028'de inşallah tamamlayacağız.

2026 yılında bitirmeyi hedeflediğimiz Konya Şehir Hastanesi-Stadyum 2'nci Etap Tramvay Hattı'yla şehir merkezini üniversite ve sağlık kampüslerine bağlıyoruz.

Samsun'da Kılıçdede-Şehir Hastanesi-Kamu Kampüsü Hattı'yla kuzey-güney ulaşımını güçlendiriyoruz.

İstanbul'da Yavuztürk-Ümraniye Spor Köyü Hattı'yla eğitim, konut ve spor alanlarını birbirine bağlayacağız.

Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı'yla Sakarya'da şehir merkezi ile şehrin odak noktaları çevreci bir ulaşım hattıyla inşallah buluşmuş olacak.

Yine, Esenboğa Havalimanı'na kesintisiz erişim için Kızılay merkezden geçen raylı sistem güzergâhını revize ediyoruz, inşallah, 2026 yılı içerisinde de ihalesini gerçekleştireceğiz. Esenboğa Havalimanı'na kesintisiz erişim için Kızılay merkezden geçen raylı sistem güzergâhını revize ettik; dediğim gibi.

Trabzon Raylı Sistem Hattı'nın ilk etabı Akyazı-Havalimanı arasını 16,2 kilometre olarak inşallah hayata geçireceğiz.

Yine, Sabiha Gökçen-Kurtköy Metro Hattı'nın projesini tamamladık.

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilen, yapımı Bakanlığımızca üstlenilecek Bursa Üniversitesi-Görükle Uzatma Hattı'yla kentin eğitim ve konut bölgelerini raylı sistem ağına bağlayacağız.

Komisyonumuzun Değerli Başkanı ve üyeleri; Sayın Cumhurbaşkanımızın "Yol medeniyettir." düsturuyula, bizim için yol sadece ulaşım değil, medeniyetin simgesidir aynı zamanda. Kara yollarında elde ettiğimiz sektörel gelişimin önemli göstergelerini ekranda bilgilerinize sunuyorum. 2003'te 6.101 kilometre olan bölünmüş yol ağıımızı 29.947 kilometreye çıkardık. 30 bin kilometrelik dev eşiğe yalnızca bir adım kaldığını büyük bir gururla ifade etmek istiyorum.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - 30 kilometre yolu daha bitiremediniz kaç yıldan beri, neyi anlatıyorsun bana!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yıl sonuna kadar 30 bin kilometreyi inşallah bitirmiş olacağız.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - "İnşallah" hep, "Yapacağız, edeceğiz."

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Son yirmi bir yılda araç sahipliği ve kara yolu kullanımı yaklaşık 3 kat artmıştır. Bugün köprü ve viyadük uzunluğunu 811 kilometreye, tünel uzunluğunu 833 kilometreye çıkardık.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Geçen yıl 890 kilometrelik yolun...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Abi, inadınıza yapmaya devam edeceğiz, inadınıza yapmaya devam edeceğiz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Nerede yaptınız be! Nerede yaptınız be!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sizin bütün engellemelerinize rağmen yapmaya devam edeceğiz. İnadına 30 bin kilometreyi bitireceğiz, inadınıza bitireceğiz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Vergiyi veriyoruz ama hizmet alamıyoruz; yazıktır, günahtır be!

SERKAN SARI (Balıkesir) - İnadına yapmıyorsun, inadına!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Trafik güvenliğinde önemli ilerleme kaydettik. 100 milyon taşıt kilometre başına can kaybını yüzde 81 azalttık. Ulaştırma, elektronik ve takip...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Garip gurebanın vergisini harcıyorsun, utan! Utan biraz, utan!
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Utanması gereken sizlersiniz, utanması gereken sizlersiniz!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Garip gurebanın vergisini harcıyorsun, utan!
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Denetim sistemiyle kara yolu yolcu taşımacılığı...
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
SERKAN SARI (Balıkesir) - Balıkesir'e bir harcama...
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı...
Değerli arkadaşlar, lütfen.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Kimin parasını harcıyor, Sayın Başkan, kimin parasını harcıyor ya? Garip gurebanın verdiği vergiyi harcıyor.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, lütfen... Arkadaşlar, değerli arkadaşlar; sakın olalım, sakın olalım.
Sayın Bakan, devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hasdal-İstanbul Havalimanı arasında 40 kilometrelik akıllı ulaşım sistemleri test koridoru kuruyor...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hikâye anlatıyorsunuz, hikâye.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, rica ediyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - ...araçların birbiriyle ve yol altyapısıyla haberleşmelerini ve bu modelle Antalya ve Kemer arasında Antalya-Sandıklı koridorlarında da inşallah yaygınlaştırıyoruz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Başkan, içimiz yanıyor, içimiz.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Akıllı ulaşım sistemleri merkezimizle yollarımızı anlık izleyip yönetiyoruz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Biten yolları söylüyor ya!
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ülkemizde sayısı 6,9 milyona...
Sayın Başkan, yani bu kadar müdahale olursa ben konuşmamı yürütemeyeceğim. Biz, vatandaşımızın verdiği vergilerle...

Biz ilave bir...
(CHP sıralarından laf atmalar, gürültüler)
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Müsaade edin.
İlave bir kaynak icat etmedik. Vatandaşımızın verdiği vergi ve onun verdiği yetkiyle burada biz görev yapıyoruz, hizmet yapıyoruz. Size de geldik, burada, geldik, size bir anlamda da hesap veriyoruz.

REŞAT KARAGÖZ (Amasya) - Hangi vatandaş size görev verdi Sayın Bakan?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ben de Tekirdağ Milletvekili olarak hesap soracağım, hesap soracağım sizden, hesap.

REŞAT KARAGÖZ (Amasya) - Atanmış Bakan!
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ya, buna lütfen fırsat verin. Buna lütfen fırsat verin. Laf kalabalığına getirerek söylemek istediklerimizi engelleyemezsiniz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Engelliyoruz.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Biz yaptıklarımızı burada anlatmaya devam edeceğiz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, ben ilave sürenize ekleyeceğim.
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Gel Tekirdağ'a diyorum!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun...
Değerli arkadaşlar, değerli milletvekilleri...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Heba ettiğim paramı soruyorum sana!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, lütfen.
Değerli arkadaşlar, birbirimize...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Başkanım, 100 lira vergi veriyorum, 4,5 lirasını alıyor Tekirdağ!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, onu... Arkadaşlar, bir saniye...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yapmadığı yolları soruyorum ben bugün, yapmadığınız yolları.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, böyle bir...
HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Söz al, söz al, sor; şimdi niye soruyorsun?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yalan yanlış konuşuyor!
CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Ya, tamam, bağırma; niye bağırıyorsun?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yalan yanlış konuşuyor!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bakın...
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben yalan yanlış konuşmuyorum, bu lafı size iade ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, bir saniye...
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben yalan yanlış konuşmuyorum.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, bir saniye...
Değerli arkadaşlar...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Her şeyi soracağım ben.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, siz durun lütfen, bekleyin.

(CHP sıralarından laf atmalar, gürültüler)
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
Sayın Bakanım... Değerli arkadaşlar, ben şunu...
VELİ AĞBABA (Malatya) - Ya, arkadaş, milletten aldığı yetkiyle Tekirdağ'ın hesabını soruyor, ne var bunda?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - İlk 8'deyim vergi vermede, ilk 8'de, ülke tarafında 73'teyim; neyin hesabını sormayacağım?
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Tekirdağ'ın akmayan sularını da söyleyecek misiniz?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - İsmail Bey, konuşurken düşüneceksin.
CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Gel gösterelim akıyor mu akıyor mu, gel gösterelim; ya, gel gösterelim akıyor mu akıyor mu.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, kim kime gösterecekse gidin gösterin, Tekirdağ'a bilet paranız benden, hadi!
Lütfen değerli arkadaşlar, ya, burası... Milletvekilisiniz hepiniz.
CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Ya, biraz memleketinize sahip çıkın ya!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, sayın milletvekilleri; yani böyle bir usulümüz yok. Lütfen...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Her şeyi yüzüne soruyoruz.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bir saniye...
VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Başkan, yüreği yanmış, ne yapsın?
HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Su içsin.
VELİ AĞBABA (Malatya) - Su içmek söndürmüyor.
NİLGÜN ÖK (Denizli) - Usul bu değil, usul bu değil; Sayın Ağbaba, usul bu değil.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - "Demiryolları yapılandırıldı." dedi. Neden Çorlu tren kazası oldu, neden?
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
Sayın Aygun...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - "Yapılandırdım." dedin Sayın Bakan ama Çorlu tren kazasının hesabını daha vermediniz ya!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun...
Değerli arkadaşlar, böyle bir usul yok lütfen.
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ölen insanların hesabını vermediniz ya!
Nasıl yok efendim?
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Size söz vereceğim.
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Bakan, "Çorlu'da demiryollarını yapılandırdım." dedi, neyi yapılandırmış ya, neyi yapılandırmış?
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...
Şimdi, arkadaşlar, bir saniye, bir durun arkadaşlar ya!
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - İçim acıyor benim!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yani bir durun ya, aa!
Ya, hepiniz konuşuyorsunuz, konuşuyorsunuz...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ray bırakmadı, ray.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, nedir meramınız?
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - "Raylı sistemi bile onardık." diyor.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, nedir meramınız sizin?
Sayın Aygun, ya, bir müsaade eder misiniz ya! Ya, bir saniye, ya, arkadaşlar, bir saniye...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Bakanım, içim acıyor, içim.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Söz alırsınız...
Arkadaşlar, bir saniye ya, bakın...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Çorlu tren kazasındaki... Ben soracağım, ben!
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakın, şu an 60 milletvekili var, herkesin hakkına giriyorsunuz şu an lütfen. Sizin de hakkınız gelince...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ben sadece söylenenlere cevap veriyorum.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye, arkadaşlar, bir saniye...
RESUL KURT (Adıyaman) - Daha kaç sefer söyleyeceksiniz İlhami Bey?
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Kurt...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Resul Bey, ben sizinle konuşmuyorum.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Aygun... Sayın Aygun, lütfen...
İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Benim eğitimim de var.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye değerli arkadaşlar. Ya, arkadaşlar, bir tane Başkan olur, bir de üyeler olur; ya, herkes başkan bizde.
ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - E, siz yarattınız, herkesi Başkan yaptınız.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Lütfen, bir saniye...
İstirham ediyorum değerli milletvekilleri. Burada hepiniz halkın oyuyla gelip şu an yasama ve denetim yetkinizi kullanıyorsunuz, lütfen.

Sayın Bakan, buyurun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Kullanamıyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye... Kullanacaksınız arkadaşlar.

Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Öncelikle, hayatımda hiç yalan konuşmadığımı sizin huzurunuzda bütün milletimize beyan ederim. Söylediğim rakamlar ölçülebilir rakamlardır, bunları her türlü serbest otorite ölçebilir; Türkiye buna açıktır, müsaittir.

Ülkemizde sayısı 6,9 milyona ulaşan motosiklet kullanıcılarının güvenliği için motorcu dostu bariyer sistemlerini yaygınlaştırıyoruz. 2003'ten bu yana 510 tarihî köprüyü restore ettik, bu yıl 11 köprümüzü de ayağa kaldırarak kültürel mirasımızı gelecek nesillere aktarıyoruz. Ülkemizin dört bir yanında otoyol ağıımızı genişleterek 3.796 kilometreye çıkardık, 2028 sonunda 4.330 kilometreye ulaştırmayı hedefliyoruz.

Marmara Bölgesi, nüfusumuzun yüzde 31'ine ve millî gelirimizin yüzde 45'ine ev sahipliği yapıyor. Bu nedenle, bölgedeki otoyol ringini sadece ulaşım değil, olası afet durumlarında hızlı müdahale ve güvenlik amacıyla da geliştiriyoruz. 2027 yılında tamamlamayı hedeflediğimiz Kuzey Marmara Otoyolu Nakkaş-Başakşehir kesiminde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Sarıyer-Kilyos Tüneli'yle bölgedeki trafik yoğunluğunu azaltacak, Boğaz çevresindeki alternatif ulaşım akslarını güçlendireceğiz. 2028'de Çanakkale Otoyolu'nun Kınalı-Malkara kesimini bitirerek Malkara bölgesinin batısında güçlü bir ring oluşturuyoruz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ulaştırma daha başlamadı, neyi bitiriyor?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'muzun yapım çalışmalarına devam ediyoruz. Yine, Akdeniz'de Antalya-Alanya Otoyolu'nun 122 kilometrelik yapısıyla bölgeyi doğu-batı yönünde kesintisiz ulaşım kavuşturacağız. İskenderun Topboğazı Otoyolu projemiz Hatay'daki ulaşım sürelerini önemli ölçüde kısaltacak ve alternatif ulaşım imkânı sunulacak. Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu, Ankara'yı Orta Anadolu'ya, Karadeniz'e ve doğuya bağlayan yeni bir ulaşım koridoru olacak.

Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; hava yolu yatırımlarımızla, hatlarımızla ülkemizi küresel bir uçuş noktası hâline getirdik. Havalimanı sayımızı 26'dan 58'e çıkardık. 175 ülkeyle havacılık anlaşmamız bulunuyor.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Balıkesir Merkez Havaalanı'na bir tek uçak inmedi. Anlattıklarınızı değil, anlatmadıklarınızı soruyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ülkemiz 2024 yılında 231 milyon yolcusuyla Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'nci sırada bulunuyor.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Cengiz Topel Havaalanı niye çalışmıyor Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes ve Dalaman Havalimanları Avrupa ve dünya sıralamalarında elde ettikleri başarılarla ülkemizin havacılık altyapısında güçlü konumunu gözler önüne sermiştir. 58 havalimanı sayımızı inşallah Yozgat ve Bayburt-Gümüşhane havalimanlarıyla 60'a çıkaracağız.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Kocaeli'de niye yok?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 2003'te 60 olan dış hat uçuş sayımızı yüzde 492 artırarak 2025'te 355 noktaya uçan, dünyanın en büyük ağına sahip ülkeyiz. 17 Nisanda İstanbul Havalimanı'nda başlattığımız üçlü bağımsız pist operasyonu aynı anda 3 uçağın iniş ve kalkış yapabildiği sistemleri devreye aldık. Bu adımla...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - 2 uçak inmiyor Trakya'ya, yalan dolan bilgi! Vergiyi alırlar, uçak uçmaz!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, bu şekilde... Arkadaşlar müsaade etmeyecek...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Etmeyeceğiz zaten!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yani arkadaşlar ya müsaade etsin, beni dinlesinler... Ben onları zaten dinleyeceğim.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Uçmayan uçağı geçen sene de sordum, bu sene de soruyorum. Uçmuyor uçak ya!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Her tarafta uçuyor, geçen sene 231 milyon insan uçtu.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Geçen sene beraberdik, ticaret odası başkanlarının yanında uçak taahhüdünü almadık mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun... Ama böyle bir şeyimiz yok ya... Lütfen, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sizin "Kargalar uçmaz." dediğiniz Sabiha Gökçen'de 40 milyon insan uçtu, 40 milyon!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Gel, Çorlu'ya gel, Çorlu'ya!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Size kalsa kapatacaktınız orayı, size kalsa kapatacaktınız! 40 milyon insan uçtu!

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yalan konuşma bana!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bu sene 45 milyon uçacak orada, 45 milyon uçacak!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun... Sayın Aygun...

ALİ KARAOBA (Uşak) - Uşak'a da uçmuyor Sayın Bakan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hâlâ konuşuyor!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bu olmaz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hikâye dinlemeye mi geldik biz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakın, arkadaşlar, bir saniye...

Değerli milletvekilleri, böyle bir...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ben hikâye dinlemeye gelmedim!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bir saniye...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sayın Bakan, ben hikâye dinlemeye gelmedim, ben gerçekleri sormaya geldim.

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Sayın Aygun, biz de sizi dinlemeye gelmedik.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, bir saniye... Değerli arkadaşlar...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hikâye dinliyorum ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bakın, böyle bir...

ALİ KARAOBA (Uşak) - Uşak'a uçuyor musunuz, "Her yere uçuyor." diyorsunuz.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Ya, Tekirdağ'dan İstanbul'a...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir saniye... Değerli milletvekilleri, bakın, size söz verilecek mi?

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Demiryollarını... Gelin ya, Tekirdağ'a gelin, Çorlu'ya gelin, Edirne'ye gelin, bir görün

ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aygun, bakın, İç Tüzük maddelerini işletmek zorundayım, lütfen...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Maalesef... Başkanım, atın...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Lütfen...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Atabilirsiniz atın...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Lütfen...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Kimi atacaksınız Başkanım?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Lütfen, bakın, böyle bir usul yok ya. Değerli arkadaşlar, bakın, böyle bir müzakere şekli de yok.

İSMAIL GÜNEŞ (Uşak) - O zaman hiç sunum yapılmasın, arkadaşlar hep...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Güneş...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sen Uşak'a bak, Uşak'a!

ALİ KARAOBA (Uşak) - Hayır, sen sus ya, sen konuşma!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, böyle bir usul ben görmedim ya... Hayır, niye laf atıyorsunuz siz? Değerli

milletvekilleri...

İSMAIL GÜNEŞ (Uşak) - Ya, senin Uşak'a bir nokta faydan yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar... Bir saniye Sayın Güneş...

ALİ KARAOBA (Uşak) - Senin faydan ne?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bakın, insanlar bu tutanakları okuduğu zaman...

(AK PARTİ ve CHP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye arkadaşlar...

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun bütçe sunuş konuşması esnasında yapılan sözlü müdahalelere ilişkin açıklaması

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, bu tutanakları okuduğu zaman insanlar... Bakın, burada şu konuştuklarınızı ben gayet iyi duyuyorum yani hakikaten kendinize yakıştırıyorsanız bu lafları... Yani bu tutanaklar okunacak, işte, şuradan Uşak milletvekili, buradan Kayseri milletvekili, buradan hangi milletvekili... Yani arkadaşlar, bu, olacak iş değil ya. Şimdi, Sayın Bakan diyor ki: "Ben meramımı..." Ha, dersiniz ki: "Yanlış gördüm..." Sözünüz gelince dersiniz ki: "Bu doneler doğru değil, bizim doneler daha doğru." Nihayetinde basın oradan takip ediyor; bu, tutanaklara giriyor, resmî evraka, bu tutanakları alırsınız, istediğiniz yerde, Genel Kurulda, Meclisin diğer mecralarında kullanma hakkına sahipsiniz ama böyle bir müzakere yok değerli arkadaşlar. Burada herkesin belli bir seviyesi var, herkesin çocuğu var, çocuğu var, torun torba sahibi insanlar ya, lütfen... Sizden rica ediyorum, bize yakışan bir müzakere yürütelim. Yanlış oluyor, olmuyor, yakışmıyor. Meclisin mehabetine...

ALİ KARAOBA (Uşak) - Sayın Başkan, "Size rağmen..." diye başladı cümleye.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, Meclisin mehabetine yakışmıyor, lütfen... Ben 2011'den beri buradayım, bu doğru bir usul değil.

Teşekkür ediyorum hepinize, sağ olun.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Bakanım, evli olmayanlar da var, lütfen yani...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum hepinize arkadaşlar.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) Kanun Teklifleri (Devam)

1.- 2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/280) ve 2024 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/279) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, sayın milletvekili ısrarla "Yalan konuşuyorsun." diyor. Ben söyledim, yalan konuşmuyorum, lütfen bu lafını düzeltsin, yoksa ben kendisine iade ediyorum; ben yalan konuşmuyorum.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - "Yalan yanlış ifade ediyorsunuz." dedim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bakın, "Yalan konuşuyorsunuz." diyor, ben yalan konuşmuyorum, bunu lütfen düzeltsin milletvekili.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri... Değerli milletvekilleri...

Sayın Bakan burada istatistiki bilgiler veriyor. Şimdi, sizin söyledikleriniz doğruysa siz çıkarsınız, Sayın Bakanın verdiği verilerin yanlış olduğunu ortaya koyarsınız, o zaman da mahcubiyet oluştursunuz. Ama lütfen sözlerimize dikkat edelim ya.

Sayın Bakanım, buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 17 Nisanda İstanbul Havalimanı'nda başlattığımız üçlü bağımsız pist operasyonu aynı anda 3 uçağın iniş kalkış yapabildiği sistemi devreye aldık. Bu adımla Avrupa'da ilk, dünyada ise ABD'den sonra 2'nci ülke olduk. Dışa bağımlılığı azaltan yerli ve millî hava trafik yazılımımız 7 havalimanımızda kullanılıyor ve tüm verileri tek ekranda toplayarak hava trafiğini daha güvenli hâle getiriyoruz. Türkiye'nin ilk yerli ve millî gözetim radarının üretimini tamamladık, 2023 yılı itibarıyla da faaliyete geçirdik. Havacılığı sadece büyük havalimanlarıyla sınırlamıyoruz, hava kampüsleriyle amatör havacılıktan pilot eğitimine kadar her alanda havacılığı tabana yayıyoruz. En son Sivas Divriği hava kampüsünün açılışıyla hava kampüs sayımızı 14'e yükselttik. 2018'de hizmete aldığımız İstanbul Havalimanı, Avrupa'nın en yoğun, dünyanın da en modern havalimanlarından biri olarak hizmetine devam ediyor. 2022'de hizmete aldığımız Rize-Artvin Havalimanı yıllık 3 milyon kapasitesiyle ülkemizin deniz üzerine inşa edilen 2'nci havalimanı olma özelliğini taşıyor. Çukurova Uluslararası Havalimanı'nı 2024 yılında hizmete açtık, yıllık 9 milyon kapasitesiyle Doğu Akdeniz'in en büyük havalimanlarından biri konumunda. Antalya Havalimanı kapasite artırımı projemizle ülkemizin turizm başkentinde yolcu kapasitesini 35 milyondan 82 milyona çıkardık. Ankara'yı bölgesel bir hava taşımacılığı merkezi hâline getiriyor, yeni pist ve terminal çalışmalarıyla 30 milyon yolcu kapasitesine ulaşarak başkentimizin havacılık vizyonunu güçlendiriyoruz. Deprem bölgesinde inşası süren Malatya Havalimanı yeni terminali, sadece modern bir yapı değil afet sonrasında lojistik merkez işlemleri görecektir şekilde planlandı. Kapadokya Havalimanı terminal binasını yenileyerek dünya çapına uzanan turizm destinasyonumuza modern, çevreci ve yüksek kapasiteli bir altyapı kazandırıyoruz. Siirt Havalimanı'nda terminal binasını tamamen yeniliyor, Hatay Havalimanı'nın yapımına hızla devam ediyoruz. Yozgat ile Bayburt-Gümüşhane Havalimanlarımızı inşallah 2026 yılında hizmete açacağız. Trabzon yeni havalimanı projesiyle Karadeniz'in en yoğun hava trafiğine sahip merkezine yeni bir kapasite kazandıracaktır. Tamamlandığında Trabzon'u uluslararası bir uçuş merkezi hâline de getirmiş olacaktır.

Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri; Türkiye denizcilik sektöründe büyüyen altyapısı ve stratejik yatırımlarıyla önemli bir merkez hâline gelmiştir. Denizcilikte büyük bir yükseliş içerisindeyiz. Yük elleçleme miktarımız 456 milyon tonu aştı. Dünyanın en fazla konteyner elleçlenen ilk 100 limanı arasında Ambarlı, Kocaeli, Tekirdağ ve Mersin Limanlarımız bulunmaktaydı. Buna, bu sene Aliaga Limanı'mızı da ekledik çok şükür. Bu yıl denizcilikte ülkemize sınıf atlatan tarihi bir başarı da elde ettik. 2002 yılında 17'nci sırada yer alan filomuz 2025 yılının ilk yarısında 2.203 gemiyle dünya deniz ticaretinde 10'uncu sıraya yükseldi. Montrö Sözleşmesi'ndeki Altın Frank güncellemeleriyle Boğaz geçiş gelirimiz son üç yılda 38 milyon dolardan 223 milyon dolara yükseldi. Tersanelerimiz gemi inşasının tüm aşamalarını kendi bünyesinde gerçekleştiren bir yapıya ulaştı. Yıllık üretim yaklaşık 300 bin DWT kapasiteye, ihracat değeri kilogram başına 20 dolara çıktı. Aydıncık Yat Limanı'yla deniz turizmine yeni bir soluk kazandırdık.

Rize İyidere Lojistik Limanı'yla yük taşımacılığı kapasitesini artırıp Doğu Karadeniz sanayisini denizle buluşturuyor, Giresun Balıkçı Barınağı'yla balıkçılara modern alanlar sağlayarak deniz ürünleri lojistiğine güç veriyoruz, destek veriyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; küresel rekabetin belirleyicisi artık hız, veri ve bağlantıdır. Biz 5G teknolojisiyle Türkiye'yi dijital dünyanın merkezine taşıyoruz. Geniş bant ve mobil abone sayımız 97 milyona ulaştı, fiber altyapımız 638 bin kilometreye çıktı.

E-Devlet Kapısı'yla dijital devlette örnek ülkeler arasındayız. Birleşmiş Milletler E-Devlet Endeksi'nde 193 ülke arasında 27'nci, Avrupa'da ise ilk 10 arasındayız.

Yerli ve millî ULAK baz istasyonlarımızın evrensel ve ticari şebekelerle yaygınlaştırılması çalışmalarına devam ediyoruz.

Siber güvenlikte BTK bünyesindeki USOM koordinasyonu 100 tam puan olarak ITU Küresel Siber Güvenlik Endeksi'nde rol model ülke seçildik.

Uzayda da artık sadece izleyen değil, üreten bir ülkeyiz. Geçen yıl uzaya fırlattığımız yerli ve millî uydumuz TÜRKSAT 6A 21 Nisanda hizmete girdi. Böylece, kendi uydusunu üreten 11 ülke arasına girdik. TÜRKSAT 7A için de çalışmalara başladık. TÜRKSAT 6A'yla aktif haberleşme uydusu sayımızı 6'ya çıkardık. Böylece, dünya nüfusunun üçte 2'sine, Asya'nın güneyine kadar ulaşıyoruz. Yüzde 80'in üzerinde yerlilik oranına sahip bu proje uzay sanayimizin en büyük adımıdır, yurt dışına da bu anlamdaki hizmet satışlarımız hâlen devam etmektedir.

Ulaşım ve alışverişte kolaylık sağlayan Tek Kart Türkiye Kart projesini yaygınlaştırıyoruz. Vatandaşlarımız aynı kartla şehir içi ulaşım ve ödeme işlemlerini yapabiliyorlar.

5G teknolojisine geçiyoruz, iletişim hızımız 10 kat artacak. 16 Ekimde yapılan 5G ihalesinden 3 milyar 534 milyon dolar gelir elde ettik. Bu kaynak, altyapı yatırımlarımızı ve AR-GE çalışmalarımızı güçlendirecek, ekonomimize de katkı sağlayacak. 5G'yle düşük gecikme ve yoğun bağlantı altyapısıyla akıllı şehirlerden otonom araçlara, sanayiden eğitime kadar her alanda güçlü haberleşme altyapımızla yeni bir çağın kapılarını aralıyoruz. TÜRK TELEKOM'un imtiyaz süresini BTK'yle yapılan anlaşmayla 2050'ye kadar uzattık. Toplam 20 milyar dolar olan anlaşmanın 3 milyar doları uzatma bedeli, 17 milyar doları ise yatırım olarak anlaşılmıştır.

Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Değerli Başkanım; 2025 yılı ulaştırma ve haberleşmede büyük atılımların hayata geçtiği bir yıl oldu. Yollarımız, havalimanlarımız, limanlarımız ve haberleşme altyapımızla Türkiye'nin çehresi değişti. 2025 yılında toplam yatırım tutarı 189 milyar lira olan 44 projeyi tamamlayarak vatandaşımızın hizmetine sunduk; ülkemize hayırlı olsun. Şöyle

bahsetmek istiyorum: 10 Ocakta Aydın-Denizli Otoyolu'nu, 17 Ocakta Konya Çevre Yolu'nun 2'nci kesimini, 18 Ocakta Antalya-Korkuteli-Elmalı yolunu, 24 Ocakta Malatya Çevre Yolu'nun 2'nci etabını, 25 Ocak Ocakta Elâzığ-Harput yolunu, 31 Ocakta Pazarkule-Edirne-TEM bağlantı yolunu tamamlayarak hizmete açtık. 14 Martta ilk banliyö tren setimizi teslim ettik. 23 Martta Batman-Hasankeyf yolunu, 12 Nisanda Antalya Havalimanı yeni terminallerini, 19 Nisanda Siirt-Kurtalan yolunu tamamlayarak vatandaşlarımızın hizmetine sunduk. 21 Nisanda TÜRKSAT 6A'yı hizmete aldık. 25 Mayısta Bolu Göynük Çevre Yolu'nu trafiğe açtık. 7 adet E5000 millî elektrikli lokomotifin teslimini gerçekleştirdik. 14 Haziranda Kırıkkale-Delice-Çorum Hızlı Tren Hattı'nın, 7 Temmuzda Konya Şehir Hastanesi-Stadyum 2'nci etap tramvay hattının temellerini attık. 20 Temmuzda Lefkoşa Batı Çevre Yolu ve Girne Köprülül Kavşağı'nı hizmete sunduk. 25 Temmuzda Antalya-Alanya Otoyolu'nun temellerini attık ve Antalya Demre Yat Limanı'nı hizmete açtık. 26 Temmuzda Bursa Doğancı tünellerini hizmete aldık.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - 10 tane kaza oldu orada, yanlış yapmışsınız Doğancı'yı Sayın Bakan. Kış geliyor, yağmurda daha çok kaza olacak.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 15 Ağustosta Askerî Tank Taşıma Vagonu teslimini gerçekleştirdik. 22 Ağustosta Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı'nın, 6 Eylülde Kocaeli Körfezray Metro Hattı'nın temellerini attık. 12 Eylülde Elâzığ Hazardağlı Yeni Nesil Kavşağı'nı hizmete aldık. 13 Eylülde Tunceli'de kara yolu toplu açılışlarımızı gerçekleştirdik. 27 Eylülde Amasya-Aydınca Varyantı ve Şehit Ahmet Özsoy Tüneli'ni hizmete aldık. 4 Ekimde Karaman şehir geçişini, Kaman-Savcılı-Kırşehir il yolunu ve Kaman Çevre Yolu BSK yapımı ve Kaman giriş farklı seviyeli kavşaklarını halkımızın hizmetine sunduk. 8 Ekimde Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu'muzun finansal kapanışını gerçekleştirdik.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 10 Ekimde Rize Isırlık yolunu, 12 Ekimde Sayın Cumhurbaşkanımızın katılımıyla Trabzon Şehir Hastanesi Kavşağı'nı, Trabzon Beşikdüzü-İskenderli-Tonya il yolunu, Trabzon Üniversite, Yomra, Yüzüncü Yıl Kavşaklarını ve Boztepe Tünelleri arasını hizmete açtık. 18 Ekimde Antalya-Kepezüstü ve Sanayi farklı seviyeli kavşaklarını, Antalya Elmalı-Avıanbeli yolunu, Antalya Avlan Beli-Finike yolunu, 31 Ekimde Sivas Divriği Hava Kampüsü'nü, 1 Kasımda Burdur-Tefenni-Çavdır yolunu, 8 Kasımda Gazipaşa Yat Limanı'nı hizmete aldık. Ankara-Eskişehir devlet yolu, Ankara-Nallıhan devlet yolu ve Trabzon-Gümüşhane devlet yollarında hayata geçirdiğimiz melodili yol uygulamasıyla trafik güvenliğini artırdık ve sürücülerimize ve seyahat edenlere yollarda keyifli bir seyrin imkânı sağladık.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayıştay denetiminde ortaya konulan bulgular Bakanlığımız birimlerince titizlikle takip edilmektedir. 2024 raporundaki 23 bulgunun 14'ü çözüme ulaşmış, 9'uyla ilgili de çözüm sürecimizi devam ettiriyoruz, yakından takip ediyoruz.

Görmüş olduğunuz tablo 2025-2026 yılı bütçe ödeneklerine ilişkindir. Bakanlığımız, SHGM, KGM ve BTK 2026 yılı toplam bütçe ödeneği 605 milyar TL olarak öngörülmüştür. Geçen seneye oranla yaklaşık yüzde 13'lük bir artış olduğunu öngörüyoruz. Bakanlığımızın 2024 yılına ait kesin hesap rakamları da yine tabloda dikkatinize, bilginize sunulmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Tamamlıyorum.

Sayın Başkan, saygıdeğer Komisyon üyeleri; biz bu yolları sadece şehirleri değil, gönüllüleri birbirine bağlamak için yaptık. Bu köprüleri yalnızca yakaları değil, geleceği birleştirmek için kurduk. Her projemizde bir hayal, her eserimizde milletimizin duası var. Biz lafla değil, eserle konuşuruz. Son yirmi üç yılda yaptıklarımız bu aziz milletin öz güveninin en güçlü ifadesidir.

2026 bütçemizin Türkiye'nin büyüme hedeflerine yeni bir ivme kazandıracağına ve küresel rekabette ülkemizi daha da yukarılara taşıyacağına canıgönülden inanıyorum. Bütçemizin ülkemize ve milletimize hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Sayın Bakan, burada Balıkesir'e bir tane müjde yok, bir tane yatırım yok bu kitapta.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı, bir saniye...

Değerli milletvekilleri, şimdi partilerinin konuşmalarına geçeceğiz.

İlk olarak Sayın Ulaş Karasu konuşacak, sonrasında Sabahat Erdoğan Sarıtaş ve Onur Düşünmez, Sayın Lütfü Türkkan, Sayın Yavuz Aydın, Sayın Mehmet Atmaca ve Sayın Mehmet Emin Ekmen, Sayın İsmail Faruk Aksu ve Sayın Süleyman Şahan'la birlikte bitireceğiz.

Şimdi, Sayın Ulaş Karasu yirmi dakika konuşacak.

Buyurun Sayın Karasu.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar; ben, buraya, yaklaşık 223 bin kişiye istihdam sağlayan ve önümüzdeki yıl için 525 milyar TL'lik devasa bütçesi olan bu Bakanlığın 11 köprü parasına 1 köprü dikmesini bir başarı hikâyesi olarak dinlemeye değil; bu ülkenin kaynaklarını nasıl yandaşlara peşkeş çektiğinizi anlatmaya, bu utancı deşifre etmeye geldim.

Karayollarıyla başlıyorum: Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin aslan payı hazine garantili işlerin ödemelerine gitmektedir. Size göre yap-işlet-devret modeli oysa uygulamada ihalesiz sömürü modeli; kısaca, bizler ödüyor, yandaşlarınız kazanıyor, sizler seyrederiyorsunuz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sivas'a hızlı tren geldi mi Sayın Vekilim?

ULAŞ KARASU (Sivas) - Geleceğim.

Bakın, bu tabloyu dikkatle inceleyin, bugün ülkemizde yap-işlet-devret modeli çerçevesinde tam 12 adet otoyol projesi var, 8'i işletme hâlinde, diğer 4'ü ise yapım aşamasında. İşletme süresi uzatılmayan proje neredeyse yok. Süre uzatımıyla kalsa iyi, sözleşmelerdeki trafik garanti sayıları da artırılmış. Süre uzatımı ve trafik garanti sayılarını artırarak yandaşlara aktarılan paralar astronomik olarak katlanmış. Devletin kasasından, vatandaşın cebinden bir kuruş çıkmayacaktı, değil mi? O hâlde bu nedir Sayın Bakan? Örneğin, üçüncü köprü'nün olduğu Kuzey Marmara Otoyolu'nun Odayeri-Paşaköy bölümü; ihalesi 20 Nisan 2012 tarihinde

yapılan ve 8 Mayıs 2014 tarihinde garanti anlaşması başlayan bu yolun işletme süresi 2024 yılında doldu. Peki, ne oldu? Kapalı kapılar ardında önce 2027'ye, daha sonra 2028'e ertelediniz. Bahananiz hazır: İş artışı. Kuzey Marmara Otoyolu Avrupa ve Anadolu kesimlerinin dört yıllık işletme süresini on yılın üstüne, trafik garantilerini de ortalama 90 binden 240 binlere kadar çıkardınız. Şirket ihaleye giriyor, "Dört yıl işletip sonra otoyolu devredeceğim." diye sözleşme imzalıyor. Sonra sözleşmesini değiştirerek otuz yıla karşılık gelen parayı on yılda şirketin cebine koyuyorsunuz. Bakın, buradan ilk defa açıklıyorum: Aydın-Denizli otoyolunda AKP milletvekilinin sahip olduğu firmanın garantilerini artırdınız mı, artırmadınız mı? Artırdınız. Bir kesiminde 35 bin olan günlük geçiş garantisini 53 bine çıkardınız mı? Çıkardınız. Diğer kesimde 30 bin olan garantiyi 48 bine çıkardınız mı? Çıkardınız. Bu ülkenin 1 milyar eurosunu yani bugünkü kurla 49 milyar TL'sini tek bir imzayla milletvekilinizin cebine koydunuz. Yalan mı? Garanti geçiş sayılarını niçin artırıyorsunuz? Cumhuriyet Halk Partisi iktidarının geldiğini hepiniz görüyorsunuz. Kısa sürede malı götürmenin telaşı içindesiniz.

Bir başka konu: Garanti ödemeleri hemen başlasın diye tantanalı törenlerle yap-işlet-devret otoyollarını aceleyle açılıyorsunuz. Sonra ne oluyor? Trafik şeritlerini kapatarak bakım ve üst yapı yenileme çalışmaları adı altında bitmeyen işlerini tamamlıyorsunuz. Vatandaş zaten fahiş geçiş ücreti ödüyor ama yolun kapalı kısımlarında eziyet çekiyor. Otoyol hizmet tesisi yok, tuvalet yok, akaryakıt istasyonu yok. Nasıl oluyor da bu yolların kesin kabulü yapıp işletmeye açılıyor ve garanti süreci başlatılıyor? Amaç sadece yandaş şirketlerin bir an önce garantiyi almaya başlaması mı? Defalarca bu konuları sordum ama yanıt yok. Klişe cevap hazır: "İş ve işlemleri işlerin uygulama sözleşmesine göre yapıyoruz." Ben de onu soruyorum zaten, sözleşmeleri neye göre değiştiriyorsunuz? İhalede belli olan süreleri ve trafik garantisi sayılarının artırılacağını bu firmalar bilerek mi ihaleye giriyor? İmzalı sözleşmeleri nasıl çöpe atabiliyorsunuz? Bu yetkiyi kimden alıyorsunuz? O zaman sözleşmelere "Yandaş firma ne kadar isterse o kadar işletecek." diye madde koyun, olsun bitsin. Bu yaşananlar, siz iktidardan gitmediğiniz müddetçe bu firmaların sahiplerinin hem halkı sövmeye hem de sövmeye devam edeceklerini gösteriyor.

Bakanlık bünyesinde özel işlerinizi yaptırdığınız etrafınızdaki kişilerin şirketler üzerinden maaş aldığı yetmedi, genel müdürün katında şirketlere danışman kisvesi altında, örneğin, Münire Orhan adına büro tahsis ettiniz. Yalansa arkanıza dönün, Karayolları Genel Müdürlüğüne sorun. Neler konuşuluyor o özel odalarda? Kim ne ihalesine girecek? Kim ne kadara ihale alacak?

Değerli arkadaşlarım, tabloya bakınız, işte sizin rant düzeninizin en net tablosu. Bu projeler için devlet bütçesinden yapılan garanti ödemesinin 2018 yılında idarenin yatırım bütçelerine oranı sadece yüzde 18 idi. 2024 yılında bu oran yüzde 69'a çıktı. Yap-işlet-devret kapsamında Karayolları bütçesinden geçen yıl 60,2 milyar garanti ödendi. Son beş yılda yapılan ödeme yüzde 1.080 oranında arttı ve beş yılda tam 273 milyar ödendi. Bakın şu rakamlara. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bütçesine göre gelecek yıl 101 milyar, 2027 yılında 125 milyar, 2028 yılı içinse 150 milyar TL; toplamda 370 milyar garanti ödenecek. Üstelik bunlar başlangıç ödenekleri. Tek tek hesapladım, üç yıllık ödenekle tam 6 Osmangazi, 11 Yavuz Sultan Selim, 5 Çanakkale Köprüsü yapabiliriz. Üstelik -az önce söylediğim gibi- kamuya devir tarihlerini 2044'lere kadar uzattığınız için 6 değil 66 köprü, sadece 7 değil 77 tünel daha yapabiliydik. İşte bu yapılanlar tam anlamıyla bir kul hakkıdır.

Değerli arkadaşlarım, para bitince sizden önce millî bütçeyle yapılan köprüler, otoyollar da satılığa çıkarıldı. Artık yandaşlara para yetmiyor, yeni yol yapacak, eskilere bakacak para kalmadı. "Satmıyoruz, işletme hakkını veriyoruz." diyorsunuz. Bu, kuzu postuna bürünmüş kurt politikasıdır; mülkiyet devlette ama geliri özel sektöre akacak. Milletın malı milletın cebinden çıkacak, müteahhidin kasasına girecek. Bu düzenin adı yağma düzenidir. Utanmadan, yerli ve millîsiniz ya, özelleştirmelere de Londra tahkimini koymayı sakın unutmayın. Irak petrollerinden zaten ülkeye milyarlarca dolar tahkim cezası yedirdiniz. "Ulaşım ve altyapıda hizmet fırtınası başlatıyoruz." deyip hedefler koydunuz. Bakın, işte size fırtına; burası Aydın Kuşadası Yolu, burası Rize, burası Diyarbakır, burası seçim bölgem İmranlı. Sizin sisteminizde yollar çöker, bütçe çürür. Siz dâhil, 8 bakanın girip de çıkamadığı Sivas'taki Geminbeli Tüneli yıllardır ha bitecek, bitecek... Köylerin yollarını saymıyorum bile... Peki, ya 2012'de temeli atılan, "Üç yılda tamamlanacak." dediğiniz Kop Dağı Tüneli ne oldu? Çorum'da on yıldır yapımı süren Kırkdilim Tünelleri hâlâ bitmedi. Gazipaşa-Anamur Yolu, Gökçebelen Tüneli ne oldu? Saymakla bitmez. "Tünelin ucunda ışığı gördük." diyordunuz, Sayın Bakan siz bu tünellerin içinde kayboldunuz. Sivas-Malatya yolunu neden hâlâ bitiremediniz? Akdeniz Sahil Yolu bölünmüş yol olarak bitmedi. Geçen yıl burada "Bizim hayallerimiz raflarda çürümüyor." diyordunuz, "2025 yılında bitecek." dediğiniz projeler artık hayallerinizde bile yok.

Gelelim demir yoluna... Cumhuriyetimizin ilk yıllarında kazma kürekle, alın teriyle döşenen raylar vardı, bugün o rayların üstünde borç var, yolsuzluk var, ihale oyunları var. 2002'de TCDD'nin zararı 532 milyondur, bugün ne kadar? Tam 36,6 milyar. Koyduğunuz hedefler hep yerinde sayıyor. Geçen yılki hızlı tren hedefiniz 2.251 kilometreydi, bu yıl da bir adım artmadı. Fransa'da her 100 bin kişiye 40 kilometre düşüyor, bizde sadece 13 kilometre. Yük taşımacılığındaki pay AB'de yüzde 17, bizde sadece yüzde 3,5. 2023 hedeflerinin hiçbirini tutmadı, şimdi de 2053 masalları anlatıyorsunuz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sivas'a gelmedi mi hâlâ? Neyle gidip geliyorsun?

ULAŞ KARASU (Sivas) - Geliyorum Sivas'a da.

Değerli arkadaşlarım, öve öve bitiremediğiniz hızlı tren projelerine ayrı ayrı bakalım. Ankara-İstanbul hattı yirmi yıldır yapımı devam ediyor, tam olarak bitirilemedi. Bandırma-Bursa-Orhanlı hattının on dört yıldır yapımı devam ediyor, 200 kilometrelik bu hattın 56 kilometrelik bölümünde altyapı çalışmaları yüzde 80'lerde. Ankara-Sivas hattını sinyal eksiğiyle açtınız, "Bir saat elli dakikada gidilecek." dediniz, bugün üç saat yirmi dakika. Halkalı-Kapıkule hattı 2023'te bitecekti, 2028'e kaldı. Bir de havadan baktığınız proje vardı: Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı, 2007'de başladı, "Bin seksen günde bitecek." dediniz, 2027'ye ertelendi.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Beş yılda bitmez.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Bu hızla giderse 2035'te bile bitmesi zor görünüyor. Ama maliyetleri katlamakta üstünüze yok. Ankara-Sivas hattında kilometre başına maliyet 7 kat, Bursa-Osmaneli'nde 12 kat, Ankara-İstanbul hattında neredeyse 10 kat arttı.

Değerli arkadaşlar, Bakanlığınıza bağlı sadece 18 yapım işinde Sayıştayın ve kurum teftiş raporlarının tespit ettiği -bugünkü döviz kuruyla- 768 milyar TL kamu zararı var. "Ahtapot" diyorsunuz ya, sizde ahtapotun havuzu var. Bakın, 11 şanslı şirkete 452 ihale vermişsiniz; bu ihaleler kapalı kapılar ardında kuralsız, kanunsuz verdiğiniz ihaleler. Bu ihalelerin tutarı tam 61

milyar dolar yani güncel kurla tamı tamına 2 trilyon 562 milyar, bu ihalelere yap-işlet-devretler de dâhil değil. Geçen yıl gözünüzün içine baka baka Çorum-Delice hattı ihalesinde neler çevirdiğinizi bir bir anlattım, ihaleyi hangi şirkete vereceğinizi kurşunu kurşuna söyledim; sesiniz çıkmadı, haklı çıktım. Ama siz ne yaptınız? Projelere karşıymışız gibi bir algı yönetmeye çalıştınız. Biz, projelere değil sizin yaptığınız peşkeşlere, yolsuzluklara, sermaye transferlerine karşıyız. Şartnameleri şirket CEO'ları yazıyor dedik, haklı çıktık, bugün görüyorum ki sahanın kontrolünü de şirketler ele almış. Bu hattın imalatında da birçok sorun var yani hem millet soyuluyor hem de can güvenliği hiçe sayılıyor. Gelin, hattı incelemek üzere bağımsız denetim kuruluşlarından, meslek odalarından, mühendislik fakültesindeki hocalardan oluşan bir komisyon kuralım, imalatlar projesine uygun yapılıyor mu, yapılmıyor mu bir ölçelim; hodri meydan. Gelemezsiniz. Bir de utanmadan, sıkılmadan yaklaşık 500 milyon dolar maliyeti olan 2022'deki işi 2 milyar doların üzerine ihale ettiniz. Bakın, arkadaşlar, yeni ihalelere çıkacaksınız, orada da kapalı kapılar ardında ne dümenler çevriliyor, bunu da açıkladım, sesiniz çıkmadı. Bir kez daha söylüyorum: Aksaray-Ulukışla-Yenice Yüksek Standartlı Demiryolu Hattı ihalesi üç şirkete özel olarak hazırlandı mı, hazırlanmadı mı? Bu hattın birinci etabını Rönesans İnşaata vermiştiniz, ikinci etabını yine AKP milletvekilinin sahibi olduğu FERNAS İnşaata yaklaşık 68 milyar TL'ye vereceksiniz, üçüncü etabını da 2020 yılında ihaleyi alıp işi beceremeyen Taşyapıya bu kez 30 milyar TL'ye vereceksiniz tamamen danışıklı dövüşle, kılıfına uydurduğunuz ihalelerle. Cesaretiniz varsa açık ihaleye çıkın, serbest rekabet koşullarını sağlayın, kim girmiş, kim ne teklif vermiş 85 milyon görsün ama cesaretiniz yok çünkü firmalara verilen sözünüz var. Milletin gözünün içine baka baka bu düzenbazlığı nasıl savunacaksınız? Ve daha acısı ne biliyor musunuz? Bakanlığınız Çorlu tren faciasında dönemin Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürünün şirketine tam 1,6 milyarlık ihale verdi. Bu mudur sizin adaletiniz? Bu mudur sizin vicdanınız? Biz biliyoruz ki siz de kadrolarınız da değişse bu talan düzeni devam edecek. Değişmesi gereken bir kişidir, o da sarayda oturup hepinizin kaderini belirleyendir.

Değerli arkadaşlar, Cumhuriyet Bayramı'nda Gebze'de yaşanan facia hepimizin yüreğini dağladı. 4 canımızı toprağa verdik, Allah'tan rahmet diliyorum, ailelerine sabır diliyorum ama bu kader değildi, yıllardır süren denetimsizliğin ve ihmallerin acı sonucuydu. Bakandan resmî açıklama olarak tek kelime duyduk mu? Hayır. Sonra çıktı "Eski dere yatağı, yer altı su seviyesi, deprem riski." dedi. Peki, bu riskleri kim yönetti? Daha beş ay önce vatandaşlar "Evlerimizde çatlaklar var." diye Bakanlığınızı uyarmış. Siz ne yaptınız? Neymiş? Teknik meseleymiş. Teknik detayların arkasına saklanıp "Soruşturmanın sonucunu bekleyelim." demek sorumsuzluktur Sayın Bakan.

Değerli arkadaşlarım, geçen yıl 12 olan lojistik merkez sayısını 25'e çıkaracağınızı söylüyordunuz, bu yıl da aynısını söylüyorsunuz. Sivas lojistik merkezini on sekiz yıldır bitiremediniz. Lojistik performansında 2012 yılında dünyada 27'nci, 2014 yılında 30'uncu sıradaydık. Yerimizde saydığımız yetmedi, şimdi 33'üncü sırayı hedef olarak koymuşsunuz. Sektör, ihmal ve yolsuzluklar içinde boğuluyor; taşımacı esnafı mazot, sigorta, kasko, lastik, bakım giderleri altında inim inim iniyor. Lojistikte deniz taşımacılığı ağırlıklı paya sahip ama denizler de yıllardır liyakatsizliğe, plansızlığa ve yandaş kayırmacılığa kurban ediliyor. İyidere Lojistik Limanı'na başlandığında önce "2023", sonra "2025'te bitecek." dediniz, şimdi de "2026" diyorsunuz. Doğu Akdeniz'de hem Adana'ya hem Mersin'e "Liman projelerini bitireceğiz." dediniz, tek bir çivi çıkmadınız. Limanlarda yeterli altyapı yok, planlama yok. Bir tane yeşil limanımız yok. Bütçede Çanakkale Gökçeada Kuzulimanı, Tekirdağ Çeşmeli liman sahası gibi alanların gelecek yıl özelleştirilmesinin planlandığı belirtiliyor. Kimlere peşkeş çekeceksiniz?

Hava yollarında tablo farklı mı? Cumhurbaşkanı Trump'la görüşme ayarlamak için Boeing uçağı alma sözü verdi. Uçağın tekeri yere değmeden ABD menşeli ürünlerdeki vergiler sıfırlandı. Türk Hava Yollarının KAP'a bildirdiği resmî filo planlarında bir sipariş yoktu, ne oldu da bir anda 225 uçaklık sipariş ortaya çıktı? Değişen, Erdoğan'ın Trump'la yaptığı gizli görüşmelerdir. Türk Hava Yolları halka açık bir anonim şirket. Cumhurbaşkanı pazarlık yapıyor. Sözün özü, halkın alın teri milyarlarca dolar ABD'ye aktarılacak.

Değerli arkadaşlar, Balıkesir Havalimanı'ndaki personel sayısı önceki yıl 66'ydı bugün 70; Kocaeli'de 101'di, 103; Uşak'ta 103'tü, 107 oldu. Uçak inmiyor ama personel çalışıyor. Peki, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ne durumda? Ne yazık ki ikisi de liyakatsizliğin, kayırmacılığın ve siyasi rantın merkezi olmuş durumda. Hakkınızı yemeyeyim, Bakanlığınızın bu yılki en büyük projesi iç hat uçuşlarda bir plastik bardak suyu ücretsiz vermeniz oldu, teşekkür ediyoruz, tebrik ediyoruz.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Su gibi aziz ol Bakanım!

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Allah razı olsun!

ULAŞ KARASU (Sivas) - Evet, arkadaşlar, haberleşmede son durum ne? Dijital altyapı çöküyor, BTK'de durum içler acısı. Veri güvenliğini, siber güvenlik konusunu, ihmallerinizi defalarca dile getirdim. BTK'yi sadakat laboratuvarına çevirdiniz. Meslekleri inşaat mühendisliği olan Karayolları Genel Müdürlüğü yaptığınız dönemdeki 2 arkadaşınızı BTK Başkan Yardımcısı yaptınız, hatta bunlardan biri hâlâ Karayolları Genel Müdür Yardımcılığı görevini de birlikte yürütüyor, belki burada aramızdalar.

Ülkemizde veri sızıntıları bir utanç silsilesine dönüştü. Sahte diplomalar havada uçuşurken yanınızdaki bürokratların bile imzası taklit edildi. Milyonlarca vatandaşın kişisel verileri çalındı. Bakan çıktı, "Bu olay pandemide oldu, güncel sızma yok." diyerek meseleyi kapattı. Oysa bu bir itiraftı. BTK kendi verilerini koruyamadığını itiraf etti ve Google'dan yardım istedi. Geçen yıl burada konuşurken "Uluslararası Telekomünikasyon Birliği Global Siber Olaylar Endeksi'nde Türkiye, rol model ülke kategorisinde yer aldı." diyordunuz. Kendi vatandaşının bilgilerini 1.500 dolara satan rol model ülke sınıfına soktunuz ülkemizi. "Siber güvenlikte nasıl başarısız olunur?" diye örnek gösterilen model.

Devletin kurumlarını, milyonlarca vatandaşın verisini koruyamayıp susarken siber güvenliğin başına damacana hesabı yapan bürokrat atadınız. Yetmedi, 16 milyon vatandaşın oyuyla seçilmiş Belediye Başkanına, Cumhurbaşkanı adayımız Ekrem İmamoğlu'na gizli tanıklarla, sahte ifadelerle casusluk suçlaması yaptınız. Bir yanda vatandaşın ayakkağı numarasına kadar tüm bilgiler her yerde dolaşıyor; bir yanda 15,5 milyon vatandaşın Cumhurbaşkanı adayı Ekrem İmamoğlu'na "casus" diyorsunuz. Bir yanda size muhalif hesaplara, millî güvenlik gerekçesiyle erişimi engelliyorsunuz. Asıl casus, kendi yurttaşının mahrem bilgilerini koruyamayanlardır. Asıl casus, milletin verilerini koruyamayıp karanlık ağlarda dolaştıranlardır. Asıl millî güvenlik sorunu da gerçekleri saklamak için yalan söyleyenlerdir. Tüm bunlar artık bir hukuk olmaktan çıkmış, siyasi ahlakın çöküşü hâline gelmiştir.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - CHP'li onlar, CHP'li.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Bakan çıkıp cevap versin.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Konuşman gelince konuşursun.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; ülkemiz dünyanın en pahalı ve en yavaş internetini kullanan ülkeler arasında. Türkiye, mobil şebekede hız sıralamasında dünyada 60'ıncı, sabit geniş bantta ise 100'üncü sırada. Tüm dünya 2020'de 5G'ye geçerken biz neden bu kadar geç kaldık? Nedeni belli; altyapı yok, yatırım yok, bağlantı yok ama reklam çok. 2005 yılında yapılan, TÜRK TELEKOM'un özelleştirilmesi gerçek anlamda bir özelleştirme değil, şaibe dolu bir sermaye transferiydi. Bugün de TELEKOM, altyapıda hâlâ tekel konumunda. TELEKOM, internet servis sağlayıcılarına altyapı kiralyor ama altyapıya yatırım yapmıyor, üst yapı yatırımlarını yapmıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ulaş, süreniz doldu.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Toparlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sözlerinizi toplamak için iki dakika vereceğim size.

Buyurun.

ULAŞ KARASU (Sivas) - İşte, tam bu nedenle Türkiye, iletişimde dünyayla rekabet edemiyor. TELEKOM iktidarın arka bahçesi olmuş, 9 Yönetim Kurulu üyesinden 3'ü bakan yardımcısı, 1'i AKP eski milletvekili, 1'i AKP'li eski bakanın kardeşi, bir başkası da AKP eski belediye meclis üyesi, 1'i yazar. Cumhurbaşkanı danışmanları yatırımcı ilişkileri listesinde... İşte bu düzenin bozulmaması için 5G'ye geçmeyi bile yıllarca geciktirdiniz. Tüm dünya 6G'ye geçmeye hazırlanırken siz yarım yamalak, 5G hayalleriyle milleti uyutmaya çalışıyorsunuz.

Değerli arkadaşlar, milyonlarca vatandaşın verileri çalındı, sahte diplomalar, sahte kimlikler düzenlendi, Bakan havaya baktı. Depremlerde iletişim çöktü, Bakan "Her şey yolunda." dedi. Dilinden düşürmediği trafik güvenliğini hiçe sayarak otoyolda son sürat araba kullandı; yetmedi, bunun reklamını yaptı. Rize'de sel oldu, Gebze'de bina çöktü, aynı aileden 4 vatandaş hayatını kaybetti. Diyarbakır Kulp'ta, viyadükte kalıp çöktü, 4 işçi hayatını kaybetti, Bakan sustu. İşte Bakanın anlayışıyla Türkiye'nin hâli budur.

Bu bütçe tüyü bitmemiş yetimin vebalini taşımaktadır ama siz bu vebalin farkında değilsiniz. Bütçeler halkındır ama siz halkı değil, sarayı temsil ediyorsunuz. Bu bütçe üç beş yandaşa sermaye aktarımının bütçesidir. Bu yüzden bu bütçeye hayırlı olsun demiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de değerli arkadaşlar, Sayın Onur Düşünmez...

Sayın Düşünmez, on dakika süreniz.

Buyurun lütfen.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar ve emekçi arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesini konuşuyoruz. Rakamlar büyüyor, ödenekler artıyor, tablolar dolup taşıyor fakat bu ülkenin yollarında yaşananların, bu yollarda can veren insanların hakikati bu tablolara yansımıyor.

Ben Hakkâri Milletvekiliyim, bu nedenle söze kendi ilimden başlayacağım, kendi yollarımızı anlatmaya çalışacağım. Daha kış yeni başlamışken Hakkâri'de 9 köy ve 21 mezra yolu kar nedeniyle ulaşımına kapanmış, Hakkâri-Van kara yolu, yıllardır herkesin bildiği bir risk hattı; Sere Solan, Zernek Barajı, Sarıtaş ve Tekser'de neredeyse her ay ölümlü bir trafik kazası meydana geliyor. En son, geçtiğimiz günlerde Sere Solan'da dağdan kopan bir kayadan kaçan bir araç 200 metreden yuvarlanıp dereye uçtu ve maalesef araçta 4 kişi vardı, 2'si hayatını kaybetti, kendilerine Allah'tan rahmet diliyorum.

Yine, birkaç hafta önce Yüksekova-Van yolunda 5 aile üyesinin bulunduğu bir araç trafik kazası geçirdi ve orada da 4 canımızı yitirdik. Bu tablo bir günde oluşmadı çünkü yıllardır bu güzergâhta kaya düşmesi, dar kurplar, yetersiz bariyerler ve mühendislik eksiklikleri dile getiriliyor. Buna rağmen yol bütünlüklü bir projelendirmeye ele alınmıyor.

Yine, Van Çevre Yolu başlı başına bir örnek. 2010'da temeli atılan, bölge ekonomisi ve Kapıköy Sınır Kapısı bağlantısı açısından hayati olan 41 kilometrelik bu yol 2026'ya gelinirken hâlâ tamamlanamadı. Bakanlık 41 kilometrenin sadece 16,2 kilometresinin bittiğini, geri kalanın bütçe imkânları doğrultusunda sürdüğünü söylüyor. Van gibi sınır ticaretinin can damarı olan bir kentte çevre yolu projesinin on beş yıl boyunca bitirilememesi bölgesel yatırım önceliklerini açık biçimde gösteriyor. Benzer durum Diyarbakır, Mardin, Erzurum, Samsun ve Bingöl-Diyarbakır yolu için de geçerli. 2009'da başlayan Bingöl-Diyarbakır yolunun bitiş tarihi bugün hâlâ 2028 olarak yazılıyor.

Sayın milletvekilleri bu mesele, bütün ülkeyi kesen yapısal bir eşitsizlik meselesi. Marmara ve Ege'de otoyollar, tüneller, viyadükler hızla tamamlanırken Doğu ve Güneydoğu'da, sınır kentlerinde, kırsal hatlarda halkın can güvenliği yıllardır "ödenek durumuna göre" ifadesine terk ediliyor. Ulaşım altyapısındaki dengesizlikler lojistik maliyetlerini yükseltiyor, ürün fiyatlarını artırıyor, yatırımcıyı uzaklaştırıyor, eğitim ve sağlık hizmetlerine erişimi zorlaştırıyor. Bölgesel eşitsizlik yol tabelasından başlamıyor, o tabelaya gelene kadar hayatın her alanına siniyor.

Bu tablonun bir başka yüzü Karadeniz'de karşımıza çıkıyor. Karadeniz Sahil Yolu yıllardır hem hukuki hem ekonomik tartışmaların odağında. Çayeli-Ardeşen-Hopa kesiminde deniz doldurularak yapılan yol kıyı ekosistemini tahrip ediyor, balıkçılığın, deniz yaşamının, kıyı köylerinin geleceğini tehdit ediyor. Bölge halkı yola "evet" deniz dolgusuna "hayır" diyerek yıllardır mücadeleye yürütüyor. Mühendisler bu yolun kıyı şeridinin güneyinden tüneller ve viyadükler üzerinden geçirilmesinin hem daha güvenli hem daha ekonomik olacağını ifade ediyor. Buna rağmen, sahili betonlaştıran ve hukuki ihtarları yok sayan bir uygulama ısrarla

sürdürülüyor yani bir tarafta yol yokluğu yüzünden insanlar uçurumlardan, heyelanlardan hayatını kaybediyor; diğer tarafta yanlış projelendirilmiş bir yol denizi ve kıyırı geri dönüşü çok zor bir biçimde tahrip ediyor.

Yine, Suruç-Şanlıurfa-Birecik hattı, halkın yıllardır "ölüm yolu" dediği bir güzergâh hâline geldi. Kazalar sürüyor, can kayıpları artıyor. Bölünmüş yol projesi ise kamulaştırma ve bütçe gerekçeleriyle neredeyse tamamen durdu. Bu yol 10 binlerce yurttaşın her gün kullandığı hayati bir hatken çalışmaların bu şekilde askıda kalması kabul edilemez. Bu nedenle, Bakanlığa açık çağırımız şudur: Suruç-Urfa-Birecik yol projesi yeniden hızlandırılmalı, ödenek netleştirilsin ve tamamlanması için bağlayıcı bir takvim hemen açıklansın. Bu talep, doğrudan yaşam hakkı talebidir.

Son olarak, Yüksekova-Esendere hattında trafik yoğunluğu, okul bölgelerinin konumu ve artan nüfus baskısı mevcut yolu artık taşınamaz bir noktaya getirdi. Bir dönem gündeme alınan alternatif çevre yolu projesi ise değerlendirilmeden rafa kaldırıldı ve bugün neredeyse hiç konuşulmuyor. Oysa bu proje hem şehir içi trafiğini rahatlatacak hem de sınır kapısının ekonomik potansiyelini güçlendirecek kritik bir adımdır. Bu nedenle, alternatif çevre yolu çalışmasının yeniden yatırım programına alınması bölgenin güvenliği, ulaşım konforu ve ekonomik canlılığı açısından acil bir ihtiyaçtır.

Sayın Bakan, değinmek istediğim başka bir konu da Yüksekova Selahaddin Eyyubi Havalimanı; on yıllardır hizmet veriyor ama bölgenin ihtiyaçlarına uygun bir ulaşım standardına hâlâ kavuşamadı. Kış aylarında sis ve yağış nedeniyle yaşanan yoğun iptaller çoğu gün sefer sayısını fiilen sıfıra indiriyor. Oysa geçen yıl altyapısı tamamlanan ILS sistemi -Aletli İniş Sistemi- devreye alınsa bu iptallerin büyük kısmı ortadan kalkacak. Buna ek olarak Van Havalimanı'nın tadilata alınmasıyla tüm yük Yüksekova'ya bindi ancak Yüksekova'da yeterli sefer sayısı artırılmasına gidilmedi. Ankara-Yüksekova hattında çok kısıtlı sefer bulunmakta, İstanbul uçuşlarında yer bulmak neredeyse imkânsız hâledir. Yabancı yolcu talebi ve çevre illerden gelen yönlendirme trafiği de kapasiteyi aşarak hem bilet bulunmasını hem fiyatları olumsuz etkiliyor. Tüm bu sorunlar yalnızca teknik aksaklık ya da dönemsel yoğunluk oluşturmaz, bölgedeki ulaşım politikalarının eşitlik ilkesiyle uyumlu olmadığını da gösteriyor. Batı illerinde hava yolu trafiği sürekli artırılırken Yüksekova gibi stratejik bir sınır ilçesinin hâlâ düşük sefer sayısı, gecikmeli teknik yatırımlar ve plansız yoğunluklarla baş başa bırakılması kabul edilemez, bu nedenle talebimiz nettir; ILS sistemi derhâl devreye alınmalı, Yüksekova'nın nüfusu, ticari potansiyeli ve bölgesel konumu dikkate alınarak ek seferler kalıcı hâle getirilmeli ve bölge illerinin havacılık hizmetlerinde eşit planlanan bir politika benimsenmelidir.

Sayın Bakan, yollar ve havalimanları kadar internet altyapısını, erişim engellerini ve iletişimdeki bölgesel eşitsizlikleri de ele almak zorundayız. Ülkede internet altyapısının kullanılabilir düzeyde olduğu söyleniyor fakat afet anları, bölgesel eşitsizlikler ve günlük yaşam, günlük hayatın gerçekliği bu söylemin sahadaki karşılığını ortaya koyuyor. 6 Şubat depremlerinde milyonlarca kişi saatlerce haberleşme imkânı bulamadı, bazı bölgelerde kesintiler günlerce sürdü, arama kurtarma ekiplerinin koordinasyonu aksadı, enkaz altındaki yurttaşlar sosyal medyaya ulaşamadı, aileler günlerce haber alamadı. Depremden sonraki ilk yirmi dört saatte internet erişiminin yüzde 40 düşmesi Türkiye'de iletişim altyapısının krizlere dayanıklı bir sistem olarak tasarlanmadığını çok açık bir şekilde gösterdi. Buna bir de internet yasakları ve erişim engelleri ekleniyor. 5651 sayılı Kanun'un uygulanması haber siteleri, makaleler, toplumsal muhalefet içerikleri üzerinde orantısız bir sansür mekanizmasına dönüşmüş durumda. 2024 yılında 311 bin "web" adresi engellenmesi, Avrupa'da en yüksek erişim engeli uygulayan ülkelerden biri hâline geldiğimizi ortaya koyuyor. Anayasa Mahkemesinin 2024'te ifade özgürlüğünün ihlal edildiğine ilişkin verdiği kararlar ve AİHM'in Türkiye'ye yönelik tespitleri bu uygulamaların demokratik toplum düzeniyle bağdaşmadığını gösteriyor yani sorun yalnızca teknik kapasite eksikliği değil, aynı zamanda iletişim özgürlüğünün daraltılmasıdır. Bu tablonun bölgesel eşitsizlik boyutu ise daha çarpıcıdır. Ben Hakkâri Milletvekiliyim ve kendi ilimden yine örneklerle açıklayayım. Örneğin ben Cumhuriyet Mahallesi'nde oturuyorum ama Cumhuriyet Mahallesi'nde hâlâ internet altyapısı yok, bu şehir merkezinde böyle. Köylerde ise hem internet altyapısının bulunmadığı hem de aynı zamanda telefon şebekelerinin olmadığı yüzlerce örnek var. Bu sorun sadece bir yurttaşın haberleşme hürriyetine değil, sağlık hakkına erişimine de engel oluyor; ticaretin sınırlandırılmasına, gençlerin dünyayla bağ kuramamasına yol açıyor. Bu nedenle, altyapının güçlendirilmesi, afet dayanıklılığının sağlanması, bölgesel yatırım önceliklerinin güncellenmesi ve keyfi erişim engellerinin sona erdirilmesi hem teknik hem hukuki hem de toplumsal bir zorunluluktur.

Son olarak Sayın Bakan, Hakkâri bildiğiniz gibi deprem bölgesinde yer alan bir ilimiz. Defaaten dile getirmiştik yeni bir köprü yapılmasını -tek bir köprüden ulaşım sağlanıyordu- o köprü için çalışmalar başlatıldı, hemen hemen bitmek üzere. O yüzden, bu yatırımınız dolayısıyla teşekkür ediyorum ancak Hakkâri'nin Van'a alternatif yoluna ilişkin seçimden hemen önce bir çalışma başlatmıştınız ama seçimi geride bıraktık, iki yıl oldu, hâlâ bir yol alınamadı, daha Berçelan Yaylası'na bile ulaşamadık. Bu yönünü takdirlerinize sunuyorum, bu projenin de bir an önce bitirilmesi talebimizi yineliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de Sayın Sabahat Erdoğan Sarıtaş.

Buyurun, lütfen.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli milletvekilleri; ulaştırma Türkiye'nin kronik sorunudur. Şu son süreçte de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı son zamanlarda her paylaşımında ve her çalışmada "Türkiye hızlanıyor." diye bir sloganı kullanılıyor ancak yurttaşın günlük hayatına temas eden temel göstergelere bakıldığında bu sloganın gerçekte arasındaki mesafe giderek açılmaktadır maalesef. Türkiye hızlanmıyor, aksine özellikle Kürt illerinde uçak bulmanın zorluğuyla karşı karşıyayız. Kara yolu projelerinin yıllara yayıldığı, ulaşımın lüks hâle geldiği ve iletişimin her ay yeni zamlarla nefes aldırılmaz hâle geldiği bir dönemden geçiyoruz maalesef.

Bakanlık her yıl devasa bütçeler talep ediyor, 2025 için de ulaştırma yatırımları için de bu tablo değişmeyecek gibi görünüyor. Bu yıl ayrılan 778,5 milyar liralık bütçeye rağmen ortaya çıkan tablo; şeffaflıktan uzak, bölgesel eşitsizlikleri derinleştiren ve toplumsal ihtiyaçları karşılamaktan uzak bir ulaşım ve iletişim politikası olacak. Ulaşım hakkı yalnızca fiziksel bir erişim değil, aynı

zamanda demokratik katılım ve eşit yurttaşlıkla ilgili temel bir alandır. Bu nedenle bütçeyi tartışmak bir mali planla birlikte aynı zamanda toplumun hakkını ve geleceğini de tartışmaktır Sayın Bakan.

Türkiye'de hava yolu trafiği 2025 yılında rekor düzeye ulaşmış görünüyor. Bu iyi bir şey; 187 milyon yolcu 1,8 milyon uçuş, ancak bu toplam rakamlar bölgesel gerçekliğin üzerini örtmeye yetiyor bizler açısından Sayın Bakan. Hava yolu ulaşımı arttı fakat kimin için arttı diye soruyoruz biz doğu, Kürt illerinde yaşayan vatandaşlar olarak. İstanbul, Ankara, İzmir gibi illerde günde onlarca uçak iniş kalkış yaparken Siirt, Van, Muş ve Batman gibi illerde seferler seyrek, biletler yüksek fiyatlı ve hatlar sık sık kapatılmaktadır. Mesela Van Ferit Melen Havalimanı aylarca kapalı kaldı, şehirde eğitimden sağlığa, ticaretten sosyal hayata kadar her alanı olumsuz etkiledi maalesef bu durum. Bu durumun aynısı son bir aydır Siirt için geçerlidir. İlim olan Siirt için sunumunuzda sadece yirmi yıldır yapımı devam eden yolun 19 nisan'da bitiminin reklamını yaptınız, bence bu bir utanç reklamıdır. Aynı zamanda, Siirt'te pist yok ama siz terminal yapıyorsunuz, dilimizde tüy bitti ama Ulaştırma Bakanlığına bunu anlatamadık. Bizim iniş yapılan pistimiz yok, terminale ihtiyacımız yok, daha geniş coğrafi koşullara uygun bir havaalanına ihtiyacımız var diyoruz ama bizi dinlemiyorlar. Bunun da rant sebebiyle olduğunu iyi biliyoruz. Dolayısıyla bu bakımlar sadece teknik bir mesele değil, aynı zamanda hayatın akışını da açık bir şekilde sekteye uğratıyor.

Yine "Türkiye hızlanıyor." dediniz ve bu çağda Bitlis hâlâ çok yavaş mesela çünkü burada hâlâ bir havaalanı yok. Mesela biz buradan da sormak istiyoruz: Van ve Diyarbakır arası niye uçuşlar yok ya da niye raylı sistem yok? Yine, sunumunuzda birçok ildeki raylı sistemden bahsettiniz ama bu illerde maalesef sadece Mardin görünüyor.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Mardin'de zaten var.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Mardin'de zaten var.

İnsanlar sürekli başka kentlere gitmek durumunda kalıyor, gidip oralardan yolculuk yapmak zorunda kalıyor. Yine, raylı toplu taşıma sistemi konusunda benzer eşitsizliklerle karşı karşıyayız Sayın Bakan. Büyük bütçeler ayırıp Bursa'da, Kayseri'de, Konya'da, Samsun ve Eskişehir'de yaptığınız raylı sistemler Diyarbakır, Mardin, Batman gibi şehirlerde maalesef yok. Kaldı ki bu kentlerin coğrafi koşulları da son derece bu toplu taşımaya uygun olmasına rağmen maalesef yok.

Sayın Bakan, 2025 yılı bütçesiyle hava ulaşımına büyük pay ayırdığınızı savunuyorsunuz fakat bu kaynak eşit dağıtılmadığı sürece rakamlar gerçeği perdelemekten başka bir anlam taşımayacak bizler açısından.

Evet, yine, çok dillilikten bahsediyoruz Sayın Bakan. Türkiye çok dilli, çok kültürlü bir ülke ama maalesef Türkiye'nin çok dilli toplumsal yapısına rağmen tüm yurt ulaşım ağı dil konusunda sınırlıdır. Metrodan hızlı trene, havalimanından otogara kadar tüm bilgilendirme sistemleri yalnızca Türkçe ve İngilizce'dir, turistler düşünülüyor ama bu ülkede yaşayan halk düşünülüyor. Mesela benim annem Türkçe bilmiyor Sayın Bakan. Oysa Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin toplu taşımada Kürtçe selam anonsları uygulaması bu talebin toplumsal alanda karşılık bulduğunu göstermiştir. Bu adım toplumda olumlu yankı uyandırırken Ulaştırma Bakanlığının mevzuat gerekçesiyle Kürtçe'yi ulusal ulaşım ağlarından dışlamaya devam etmesi, eşit yurttaşlık ilkesinin de ihlalidir aynı zamanda. Hava limanlarında, trenlerde ve otoyol sistemlerinde Kürtçe bilgilendirmenin olmaması teknik bir imkânsızlık değil, tamamen politik bir tercihtir. Bakanlığın 2025 bütçesinde çok dilli bilgi altyapısına ayrılmış hiçbir anlamlı pay bulunmamaktadır. Oysa, altyapı şirketleri dijital sistemlerle çok dilli anonsu kolayca sağlayabilecek kapasitededir. Dolayısıyla sorun teknik değil, siyasi irade eksikliğidir diye ifade etmek istiyorum.

Değerli arkadaşlar, TÜİK ve diğer kurumlardan elde edilen veriler uzun yıllardır aynı tabloyu gösteriyor. Ulaşım yatırımlarının büyük bölümü Marmara ve Ege Bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Doğu ve Güneydoğu illerinde projeler ya hiç başlanamakta ya da yıllarca tamamlanamamaktadır. Van Çevre Yolu Projesi bu dengesizliğin çarpıcı örneklerinden biridir. Kendim bile beş dakikalık yolda üç saat beklemek durumunda kaldım Sayın Bakan yani sadece laf olsun diye söylemiyorum, bizzat yaşamış biri olarak ifade ediyorum. 2010'da başlatılan yalnızca 41 kilometrelik proje on beş yıldır tamamlanmamıştır, hâlâ yüzde 40 bandındadır. Aynı şekilde, 2009'da başlayan Bingöl-Diyarbakır kara yolu hâlâ bitirilmemiştir. Yine, Siirt-Kurtalan-Batman yolu da yirmi yıldır aynı akıbeti yaşamaktadır. Maalesef her gün trafik kazalarıyla uyanıyoruz ve bu trafik kazalarının çoğunun ölümle sonuçlandığını üzülererek ifade etmek istiyorum.

Sayın Bakan, size şunu da sormak istiyorum: İktidarınızın yıllardır öve öve bitiremediği otoban hikâyesi neden Urfa'da takıldı? Neden hâlâ Diyarbakır'a, Mardin'e, Van'a, Siirt'e kadar otoban yok diye sormak istiyorum? Yine, iktidarın bir diğer övgü kaynağı olarak gördüğü yollar maalesef kalitesiz ve yetersiz. Sadece bu yılın ilk çeyreğinde Siirt, Batman, Hakkâri, Van gibi şehirler arasında birçok ölümlü kaza yaşandı. Elbette bu kazaların başka nedenleri de mevcut ancak en hayati sorun yol kalitesi olarak gösterilebilir diye ifade etmek istiyorum. Dolayısıyla, 2025 yılı bütçesi bu dengesizliği gidermeye dair iddialı görünse de kaynak dağılımı incelendiğinde karşımızda büyük bir eşitsizlik ve dengesizlik var Sayın Bakan.

Şehirler arası ulaşım da yine aynı sorun. Değerli arkadaşlar, Türkiye'de ulaşım maliyetleri son yıllarda astronomik şekilde artmıştır; köprü ve otoyol ücretleri, akaryakıt fiyatları, bakım maliyetleri ve özel şirketlere verilen garanti ödemeleri yurttaşın bütçesini aşındıran en ağır kalemlerdir. Değerli arkadaşlar, bir işçinin işe gitmek için harcadığı aylık ulaşım maliyeti bir faturayı aşacak seviyeye gelmiştir. Uçak bileti fiyatları turistler için makul tutulurken yurttaş için erişilmez hâle gelmiştir; dil gibi yine turiste kolaylık, vatandaşa zorluk. Karayolları şirketleri artan akaryakıt ve bakım maliyetlerini biletlere yansıtmış, şehirler arası otobüs yolculuğu bile artık ekonomik bir seçenek olmaktan çıkmıştır. Bakanlık bütçesi ise bu maliyeti azaltacak bir politika vizyonu sunmamakta, kamu yararı yerine ticari çıkar odaklı işletme modelini sürdürmektedir. Oysa, ulaşım hakkı gelire göre değişen bir hizmet değil, her yurttaşın eşit biçimde ulaşması gereken kamusal bir haktır Sayın Bakan.

2025'te yalnızca ulaşım değil, iletişim alanı da ağır bir yavaşlama ve maliyet artışı içindedir Sayın Bakan. BTK'nin yılda iki kez otomatik fiyat güncellemesi, internet ve GSM faturalarını sürekli artırmaktadır. Öğrenci, emekli, dar gelirli, tüm kesimler için internet maliyeti büyük bir yük hâline gelmiştir. Sektörün 2025 yılı giderleri 127 milyar TL'yi aşmıştır fakat bu, hizmetlerin kalitesine yansımamıştır. Türkiye hâlâ sabit ve mobil internet hızında birçok ülkenin maalesef çok gerisinde. Bakanlık 2025 bütçesinde 5G'ye geçişi hızlandıracağını iddia etmektedir ancak bu geçiş, yeni altyapı maliyeti, frekans bedelleri, cihaz ve ekipman ithalatı gibi işletmelere getireceği yatırım yükü nedeniyle büyük bir ekonomik yük anlamına gelmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitti.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Bir dakika daha.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir dakikanız yok, ben bitirin diye uzatıyorum. Bu hak gibi olmuş, normalde on dakikanız var, hadi bitmedi, selamlama için veriyorum.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Selamlama için verin.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Grup adına konuşuyor Sayın Başkan.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Grup adına konuşuyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok, bir dakika veriyorum da bir dakika daha yok yani selamlama için veriyorum onu, bu şey oldu, işte, başlatıyoruz ya bunları böyle.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Selamlamayı siz önden yaptınız hepimizin adına.

CEVDET AKAY (Karabük) - Devam edin, süre açıldı.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Devam et, devam et...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Siz daha hızlı internet söylemini öne çıkarsanız da mevcut bütçe dağılımı bu hızın ne maliyet açısından ne de teknik açıdan güven vermediğini göstermektedir. Eğer bugün 4.5G altyapısında dahi hız ve erişim eşitliği sağlanmıyorsa 5G'nin daha kapsamlı ve daha sınırlı bir erişim yaratma riski yüksektir. Dolayısıyla, iletişim alanında da sloganlara, vaatlere değil, hıza değinin diyorum. Zamlarla ağırlaşan ve yavaşlaşan bir gerçeklik mevcuttur yani Sayın Bakan, sizin anlayacağınız Türkiye hızlanmıyor, zamlanıyor.

Değerli arkadaşlar, Bakanlığın 2025 bütçesi büyük rakamlar içeriyor olabilir ancak ulaştırma politikası yalnızca bütçe büyüklüğüyle değil, kimin için harcadığıyla ölçülür. Bugün, Türkiye'de, Kürt illerinde uçak seferleri azalmakta, havalimanları kapatılmakta, biletler fahiş fiyata ulaşmakta, bölgesel yatırımlar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

3.- Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un, Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Saritaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ve Anayasa'nın 3'üncü, 123'üncü ve 126'ncı maddelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, Sayın Saritaş, eleştirileriniz sizin kendi politikalarınız ancak "Kürt illeri" diye...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Gerçekler Sayın Başkanım...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye Sayın Saritaş, siz konuşuyorken kimse müdahale etmedi, siz de bana müdahale etmeyin.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Dinliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tabii ki medeni insanlar böyle konuşur. Siz ifadelerinizin içerisinde "Kürt illeri" diye bir ifade kullandınız ve ısrarla kullanıyorsunuz, öyle "Kürt illeri" diye bir il yok bizde, 81 il var ve ben bunu defaatle, ısrarla söylememe rağmen...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Ama 81 ile eşit şekilde yatırım yapılmıyorsa...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Onu eleştirebilirsiniz.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - ...o zaman "Kürt illeri" diye bir ifadeye de...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - İşte, Kürt illeri diye bir il yok.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - ...ayrımcılık politikası yüklendiği açıkça ortadayken...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Saritaş, klişe...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Dolayısıyla, siz klişe bulmuş oluyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Saritaş, klişe laflara gerek yok.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ayrımcılığı siz yapıyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir müsaade eder misiniz bana.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - "Kürt illeri" diyerek ayrımcılığı siz yapıyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir müsaade eder misiniz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Coğrafyayı bölmeye çalışıyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, bir saniye...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Aleviysek Alevi'yiz, Kürtsek Kürt'üz; Allah, Allah!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir saniye... Sayın Saritaş, Sayın Aydın, bir saniye...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Vallahi, Diyarbakır'a gidince Kürtçe konuşuyorsunuz ama...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Saritaş...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - ...niye itiraz ediyorsunuz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, niye laf atıyorsunuz siz? Bir bakar mısınız bana.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Laf atmıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hatibiniz konuşmasını yaptı yani arkadaşlar, rica ediyorum, nezaketle söylüyorum, siyaset...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - İç Tüzük'te hak var yani.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ayrımcılık politikalarınız adına burada siyaset yapıyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın... Değerli arkadaşlar...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bunu da barış dili altında yapıyorlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, bir saniye...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Ne dedik sana ya, "Kürt ili" diyerek hakaret mi ettik!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, siyaset nezakettir.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Evet.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, ben...

Siyaset nezakettir Sayın Sarıtaş, size kimse müdahale etmedi. Dolayısıyla, benim Komisyon Başkanı olarak size ilgili yasaları ve Anayasa'yı hatırlatmak gibi bir görevim var. Dolayısıyla, ha, yasalar başkadır, o zaman ayrı ama mevcut Anayasa'ya uymak zorundayız hepimiz.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Mesela...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Anayasa'nın 123'üncü, 126'ncı maddeleri var, idarenin bütünlüğü ve kamu tüzel kişiliği... Böyle bir "Kürt illeri" ifadesi diye bir şey yok Anayasa'da. Merkezi idarenin yine... Kanunla belirlenir, kanunlarda da yok. Ayrıca, Anayasa'nın 3'üncü maddesinde devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bir bütün olduğu ifade edilir. Dolayısıyla, söylemlerinizi bu saydığım 3 Anayasa maddesine aykırıdır.

Bir de benim seçim bölgem olan Samsun'a sataştınız "Samsun'a tramvay yapıldı..." Vallahi kaç senedir uğraşıyoruz yaptırmaya, daha biz de muvaffak olamadık. İnşallah, yatırım programına girerse yaptıracağız.

Teşekkür ediyorum.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Fırsata çevirdiniz Sayın Başkanım.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Sayın Başkanım, siz de bana sataştınız, bu konuda söz söylemek istiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hayır, hayır; bir daha...

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Ama benim de açıklama hakkım var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye değerli arkadaşlar...

Sayın Tanhan, şu an refakat ediyor, kendisine söz vereceğiz. Dolayısıyla, siz bana, ben size söylersem işin içinden çıkamayız. Bizim bir usulümüz var, siz kullandığınız zaman ben de size hatırlatma yapıyorum.

Sayın Tanhan, buyurun lütfen.

Size bir dakika veriyorum.

III.- AÇIKLAMALAR (Devam)

2.- Mardin Milletvekili Kamuran Tanhan'ın, Komisyon Başkanı Mehmet Muş'un Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerindeki konuşmasıyla ilgili yaptığı açıklamasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Biliyorsunuz, Türkiye Büyük Millet Meclisinde Kürt illeri, kürdistan, Kürt bölgeleri, Trakya, İç Anadolu, Anadolu gibi coğrafi tanımlamalar hep yapılmıştır. Burada kastımız elbette ki bir ayırıcılık değildir, bu öyle bilinmeli, öyle de anlaşılmalı. Kürtlerin yoğun olarak yaşadığı yerlere "Kürt illeri" denilir yani başka ne denilebilir ki; bu, tarihsel bir şey ve coğrafi olarak da öyle. Şimdi, biz Urfa'ya, Mardin'e, Şırnak'a Hakkâri'ye ne diyeceğiz? "Arap illeri" desek bir sorun olmuyor.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - "Türkiye Cumhuriyeti illeri" deyin.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Türkiye Cumhuriyeti'nin illeri tabii ki ama Kürt illeri...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Bizim muhatabımız değılsiniz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Biz öyle dediğimiz zaman zorunuza mı gitti?

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Dolayısıyla, kayıtlara geçmesi açısından...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bu da geçsin kayıtlara...

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Sizin zorunuza gidiyor, bizim zorumuza niye gitsin.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Kayıtlara geçmesi açısından, Kürt illeri, kürdistan ve Kürt coğrafyası demek, Anayasa'yı ihlal etmediği gibi herhangi bir...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Tanhan, bitirin lütfen.

Buyurun.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - ...ayırıcılığı da körüklemiyor; böyle kayıtlara geçsin.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, şimdi...

ERHAN USTA (Samsun) - Sayın Başkan, bir müsaade eder misiniz?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, uzatmayalım tartışmayı.

Buyurun.

3.- Samsun Milletvekili Erhan Usta'nın, Siirt Milletvekili Sabahat Erdoğan Sarıtaş'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi üzerinde yaptığı konuşmasındaki bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

ERHAN USTA (Samsun) - Tabii tabii.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, bu, hep oluyor. Arkadaşlar, "Kürt illeri" kavramını kullanıyorlar, ondan sonra siz Sayın Başkan ikaz ediyorsunuz haklı olarak, ondan sonra aslında tekrar bir propaganda yapmak için ellerine bir araç daha veriyoruz, bir iki dakika daha konuşuyorlar yani bunu bir sonlandırmamız lazım. Bu ikinci sözü vermeyin.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Size de vermemesi gerekiyordu. Neden söz veriyorsunuz? Benim konuşmamdan alıp ona söz veriyorsunuz.

ERHAN USTA (Samsun) - Yani hayır, bana da vermesin, bana da vermesin.

Şimdi, burada Sayın Başkan, apaçık bölücülük yapıyor.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Sen bölücüsün!

ERHAN USTA (Samsun) - Burada iyi niyet yok, bu, kötü niyetli bir şey. İkaz edileceğini biliyor fakat arkadaşlar ısrarla söylüyor çünkü en az beş dakika burada bölücülük yapılmasının zemini oluşturuluyor.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Bölücülük olarak algılanmazsa bölücülük olmaz.

ERHAN USTA (Samsun) - Burada iyi niyet falan yok, bunu asla kabul etmiyoruz.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Bölücülük değil.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Sana değil, coğrafyayı söylüyor ya!

ERHAN USTA (Samsun) - Başından sonuna kim burada "Kürt ili" derse hepsini reddediyoruz. Bakın, bu, bölücülüktür; bu, bölücülüktür.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Reddedilince...

ERHAN USTA (Samsun) - Bu mesajı da bu arkadaşlarımızın alması lazım.

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Kürtlerin yaşadığı iller Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Onu söyleyebilirsiniz.

ERHAN USTA (Samsun) - Arkadaşlar, bizim Kürt kardeşlerimizle ilgili, bu ülkenin şerefli Kürt vatandaşlarıyla ilgili sorunumuz yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Bizim burada bölücülük yapanlarla sorunumuz var. Burada siz Kürtçülük yapıyorsunuz. Bu, bölücülüktür.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) - Yaptığınız bölücülüktür, tamam mı? Ve bunun Anayasa'da, yasalarda bir karşılığı vardır.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Kürt deyince de bölücülük, "Aleviyim." deyince de bölücülük, "Sosyalistim." deyince de bölücülük...

ONUR DÜŞÜNMEZ (Hakkâri) - Öyle algılamayın... Algıyı değiştirin, algıyı!

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Size göre her şey bölücülük!

ERHAN USTA (Samsun) - Ha, bugünkü iktidar bunu işletmez ama bir gün gelir bu işletilir; böyle bir şey olmaz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum, sağ olun.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Ne olacak işletilince, ne olacak işletilince?

ERHAN USTA (Samsun) - Böyle bir şey olmaz arkadaşlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) - Bölücülük yapılmasına Sayın Başkan, asla müsaade etmeyelim. Yazıktır, günahtır bu ülkeye.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) - Yoksa bizim Kürtlerle bir sorunumuz yok, bizim kardeşimiz.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Bence Sayın Başkan, kendisi... Kendimi ifade etmeme izin vermediniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - O sözcü, değerli arkadaşlar.

ERHAN USTA (Samsun) - Bizim söylediğimiz şey şu: Bu ülkede kim Türkiye Cumhuriyeti devletinin kimliğini taşıyorsa o bu ülkenin şerefli bir vatandaşdır ve hepsi eşittir. Meseleye bakışımız budur.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

IV.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER (Devam)

A) Kanun Teklifleri (Devam)

1.- 2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi (1/280) ve 2024 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Teklifi (1/279) ile Sayıştay tezkereleri (Devam)

a) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Devam)

b) Karayolları Genel Müdürlüğü (Devam)

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Devam)

ç) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (Devam)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkkan, hazırsanız...

Değerli arkadaşlar, Sayın Türkkan'a söz vereceğim.

Sayın Türkkan, buyurun lütfen.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Sayın Bakan, değerli çalışma arkadaşları; hepiniz hoş geldiniz öncelikle.

Sayın Bakana bir hatırlatmayla başlamak istiyorum. Sayın Bakanım, hizmet inadına yapılmaz; hizmet, bulunduğu makamın gereğidir. Sizi Türk milleti de seçmedi, siz seçilmiş değilsiniz, Sayın Cumhurbaşkanının atadığı bir görevlisiniz. Bu göreviniz gereği kullandığınız bütçeyi de buradaki arkadaşlar da sorguluyorlar, bundan da herhangi bir sıkıntı duymamanız lazım.

Şimdi, 29 Ekim 2025 tarihi cumhuriyetin 102'nci yılı sabahıydı. Kocaeli'de biz korkunç bir haberle uyandık. Gebze'de bir apartman çöktü, aynı aileden 4 can toprağa düştü ama artık biliyoruz ki bu bina durduk yere çökmedi. Bu bina altı yıl boyunca âdeta ölüme terk edildi Sayın Bakanım. Bugün burada konuşacağım konu bir mühendislik hatası değil, yine yandaş teslim edilen bir ihale meselesi de değil bu. Bu konu, görevi ihmal edenlerin, uyarıları görmezden gelenlerin ve vatandaşın canını hiçe sayanların yol açtığı bir cinayettir çünkü Sayın Bakan, Gebze'deki facianın altından bir değil, koca bir ihmaller zinciri çıktı. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi

2017 yılında Gebze-Darica metro projesine başlarken bir teknik rapor hazırlandı, "Akse Sapağı İstasyonu Kazı İksa Raporu" ismi. Bu rapor ne diyordu, biliyor musunuz? "Metro kazısı bu bölgedeki 71 binaya zarar verebilir, acil kamulaştırılmalıdır." Tekrar ediyorum, 71 binadan bahsediyor bu rapor Sayın Bakanım. Belediye uyardı, rapor hazırlandı, istimlak kararlarını aldı, hatta 16 binayı da kamulaştırdı o dönem, vatandaş da tahliye etti çünkü işin mühendisliği de bunu gerektiriyordu. Zeminde risk vardı, tünel kazısı binayı oynatıyordu. Mühendisler Odası "Projeyi durdurun, binaları boşaltın." diyordu ama sonra ne oldu? 2019'da proje Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin o israf bütçesinde tamtakir kaldı kasa Kocaeli Büyükşehir Belediyesinde, Ulaştırma Bakanlığına devredildi ve istimlak çalışması bir gecede durdu Sayın Bakanım. Evet, durduruldu. Tam 55 bina için yapılan tüm kamulaştırma hazırlıkları rafa kaldırıldı, defter kapandı, işlem yapılmadı, göz göre göre risk altında yaşamaya devam etti o insanlar ve o tarihten sonra tam 3 Bakan görev yaptı Sayın Bakanım; Cahit Turhan Beyefendi, Adil Karaismailoğlu ve siz Sayın Abdulkadir Uraloğlu. Halef selef olan siz 3 Bakan olarak raporu uygulamadınız, siz de uygulamadınız, sizden öncekiler de uygulamadı. 3'ünüz de "71 binanın kamulaştırılması gerekiyor." diyen şartnameyi yok saydınız. Bugün bir aile yoksa bunun nedeni işte bu görmezden gelme, duymazlığa gelme, sorumluluktan kaçma düzeninin sonucudur.

Komisyonunda bulunan bütün sayın milletvekillerine soruyorum: Bu facianın sorumlusu kim? Merak ediyorum, Sayın Bakan, mesela bu kamulaştırma raporlarından haberiniz var mıydı? Eğer yoksa size bu hayati raporu ulaştırmayan bürokrat arkadaş hâlâ görevde mi, yoksa bu salonda mı bilemiyorum. Siz ki "Aşılmaz." denilen dağları aşan, "Gidilmez." denilen yollara asfalt seren milyar dolarlık garanti ödemeleriyle övünüyorsunuz Bakanlık olarak; bu kamulaştırma için hiç paranız yok muydu Sayın Bakan? Rapor ortada, imzalar ortada, faaliyet raporları ortada; kamulaştırma başlatılmış, 16 bina boşaltılmış, demek ki tehlike biliniyordu zaten o güne kadar ama proje Bakanlığa geçince kalan 55 bina için hiçbir şey yapılmadı; tek bir işlem yok bu konuda, tek bir tahliye yok, tek bir kamulaştırma yok. Şimdi soruyorum Sayın Bakan: 71 binanın kamulaştırılması gerektiğini söyleyen teknik rapor ortadayken bu kararı kim durdurdu? Bu konuları konuşmanız gerekiyor, bu konuları anlatmanız gerekiyor, üzerini örtmemeniz gerekiyor. 2019'dan 2025'e kadar geçen altı yılda niçin tek bir adım atılmadı? Böyle bir cinayetin olmasını mı bekliyordunuz? Bu cinayet vuku bulduktan sonra "Bu dosyayı nasıl kapatır, nasıl kimseyi suçsuz çıkarırız?" diye uğraşmaya çalışmak yerine bu dosyayı sonuna kadar açık tutmak zorundasınız. 2019'dan 2025'e kadar o altı yılda tek bir adım atılmadı. Bu insanların hayatını tehlikeye atan bu ihmal zincirinin siyasi sorumlusunun kim olduğu ortaya çıkarılmalı. Bunların cevabı yok ama bir gerçek var: Bu facia öngörülemez bir olay değil; önceden raporlanmış bir tehlikenin alınmayan önlemleri yüzünden gerçekleşmiş bir cinayettir bu.

Peki, facianın ardından ne oldu, biliyor musunuz Sayın Bakan? 24 bina boşaltıldı, 21 bina hakkında yıkım kararı alındı ama hâlâ başka aileler de yok olma tehdidi altında. 21 binayı yıkıyorsunuz; kalan 34 binanın, içindeki ailelerle birlikte yıkılmasını mı bekliyorsunuz, onu merak ediyorum. 34 tane binada hâlâ yıkım kararı yok. 2017'de "Yıkılsın." denilen binalara 2025'te neden sağlam kâğıdı çıkarttınız Sayın Bakan, sekiz sene sonra? Bu gerçeğin üstünü örtemezsiniz; ne Bakan sessizliğiyle örtebilirsiniz ne Belediye Başkanının suskunluğuyla örtebilirsiniz ne de raporları rafa kaldırarak örtebilirsiniz. Bu olay peşinizden gelmeye devam edecektir, Bakanlıktan sonra da gelmeye devam edecektir. Yarın öbür gün bunun hesabı mutlaka sorulur, o 4 canın hesabını bu millet mutlaka sizlere sorar, bir aile yok olduysa bunun hesabı da mutlaka sorulmak zorundadır zaten.

Biz 1999 depreminin acısını yaşamış bir bölge olarak şunu iyi biliyoruz: Zeminle inat edilmez, mühendislikle inat edilmez, bilimle inat edilmez. Ama artık yeter! "Bizden olan müteahhit, bizden olan belediye, bizim Bakanlığımız" diye kimseyi korumaya kalkmayın. 4 canı toprağa veren bu ihmaller zinciri bu memlekette artık kimsenin kaderi olmamalı.

Bölgede aynı acılar bir daha yaşanmasın diye söylemek istiyorum: 2017 yılında "Yıkılsın." denilen 34 binada kimler mal sahibi, kimlerin yakınları oturuyor, bilemem; yıkılma kararı olmasına rağmen bunların hâlâ oturmaya devam etmesinin sebebini bilemem; onların içindeki oturanlar mı, o binaları yapanlar mı? Ya onlar için gereğini yapın ya da o binaları işaretleyin, kimse önünden geçmesin; sadece içinde yaşayanlara değil, oradan geçenlere, oranın yanındakilere de bir tehlike arz ediyor bu.

Kocaeli aslında Bakanlığınızın sevdiği bir bölge; Osmangazi Köprüsü orada, Kuzey Marmara Otoyolu orada, Güney Marmara Otoyolu Projesi orada, hızlı tren hattı orada. Yolcu garantili ulaşım gelince, hakikaten, hizmette sınır tanımıyorsunuz çünkü yolcu garantisi olarak ödediğiniz paraların hesabının sorulmayacağını biliyorsunuz. Ciddi paralar ödeniyor; geçen gün bütçede Maliye Bakanlığına sordum; 2,3 trilyon lira bütçe açığı veriyor; sadece yolcu garantisine verilen para 1,6 milyar lira yani siz bu ülkenin bütçesini yolcu garantisi verdiğiniz müteahhitlere ödüyorsunuz, bütçenin açığını sizler temin ediyorsunuz, bu kullandığınız bütçenin bir o kadarını da "yolcu garantili" diye hazineye ulaştırıyorsunuz ama bütün bunları yaparken Türkiye'nin ihracat lokomotifi Kocaeli'nin hava ulaşımı yok. Hemen bana "Havalimanı var." dersiniz. Her konuşmamdan üç gün, beş gün geçiyor, hemen uçak seferleri konuluyor, rüzgâr biraz dinliyor, bir hafta sonra uçak yok; ya, günah! Orada bir yatırım yapılmış; orada çalışanlar, mevcut kadrolar var. Uçak seferleri Trabzon'a yapılıyor, sonra kaldırılıyor. Bu havalimanı İstanbul'a yakın bir bölge, bu havalimanı charter uçaklar için kullanılabilir, Kocaeli'ye bir artı getirebilir hem de bu yatırım ziyan olmaz. Yazık olur Kocaeli'ye böyle durursa. Cengiz Topel'in suçu aslında Zafer Havalimanı gibi 1,3 milyon yolcu garantisi olmaması. Yolcu garantisi olsaydı şimdi orada nasıl uçaklar uçardı biliyor musunuz "Yeter ki müteahhitlere para ödeyelim." diye. Burada müteahhit yok. Kütahya'nın nüfusu 500 bin Sayın Bakan, Kocaeli'de 2 milyon. Kurtarmaz mı? Yani ne diyorsunuz bu havalimanına? Mesela araç garantisi olmayan TEM Otoyolu dökülüyor Sayın Bakanım. Türkiye'nin en büyük şehri ile Türkiye'nin başkenti arasındaki bu yol asfalt kalitesiyle, tesis kalitesiyle Türkiye Yüzyılı'na yakışır bir hâle getirilebilir diye düşünüyorum. Hâlâ TEM'in İzmit geçişinin batı çıkışı ile doğu çıkışı arasındaki kısma Bakanlık olarak nasıl "otoyol" diyorsunuz, bilmiyorum. Orası 2 şeritli Sayın Bakan, İzmit'in girişi ile çıkışı, batı ve doğu çıkışı arası sadece iki şerit. Soldaki şeritteki tırlar ulaşımı aksatıyor ve orada mutlaka haftada bir gün bir kaza olur ve ölümlü kazalar oluyor genelde çünkü vatandaş tırların gölgesinde, kör noktasında seyahat ediyorlar. Bu yolun 3 şeride çıkarılması ve Edirne'den Ankara'ya varıncaya dek TEM Otoyolu'nun yamanmasını değil, iyileştirilmesini düşünüyor musunuz Sayın Bakan?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkkan, teşekkür ediyorum.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Zamanında da bitirdim, alacağım olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, yok zamanında bitirmiş.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Alacağımız olsun.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ne alacağınız? Hep benden alacaklısınız zaten.

Sayın Aydın...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar ve basınımızın değerli temsilcileri; sözlerime başlamadan önce, her zaman ifade ettiğimiz gibi, doğru yatırımların yanında, yanlış politikaların karşısında olduğumuzu belirtmek istiyorum. Bu nedenle, olumlu anlamda yaptığınız her icraata teşekkür etmenin gereğine inanıyor ancak aynı anlayışla eksik, geciken, vatandaşa dokunmayan ve seçimlerde vadedilip gerçekleştirmediğiniz her konuda eleştirilerimizi dile getirmeyi bir sorumluluk olarak kabul ediyorum.

Sayın Bakanım, ulaştırma yalnızca kara yolundan ibaret değildir; iletişim, haberleşme ve dijital altyapı da Bakanlığınızın doğrudan sorumluluğundadır. O nedenle, öncelikle GSM operatörleri ve iletişim altyapısı konusuna da değinmek istiyorum. Siz de sunumunuzda bahsettiniz, iletişimde çağ atladığınızı söylediniz. Sayın Bakanım, 10 Şubat 2025'te size bir soru önergesi vermişim ve faturaların tutarlarını sormuşum fakat gelen cevapta yine klasik bir bürokratik ifadeyle "Azami ücretleri Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu belirliyor." demişsiniz ve fiyatların yani buradan vatandaşa kesilen bin lirayı aşan faturaların devlet kurumlarının resmî onayından geçtiği bu vesileyle anlaşılmış durumda. Yani 510 lirayı en düşük gösterip, üç ay sonra 620 lirayla devam edip 1.100 liraya kadar çıkan faturalar var. Resmî onayla, sizlerin de resmî onayıyla geçti. Emekli, asgari ücretli vatandaş faturayı nasıl ödeyecek? Siz "Mevzuata uygun." dediniz. Sayın Bakanım, işte Türkiye'deki bir operatörün güncel fiyat listesi: En düşük tarife biraz önce de gösterdiğim gibi 1.100 liraya kadar çıkıyor. 30 cıgabaytlık bir internet paketi de yine 800 lira, 40 cıgabaytlık bir paket 1.100 liraya kadar ulaşıyor. Bunu emekli, asgari ücretli, çiftçi nasıl ödeyecek? Doğrusu, merak ediyoruz. Bu konuya da bu anlamda sizin uhdenizde olduğu için bir müdahale etmenizi özellikle istirham ediyorum. Bir de internet tarafından baktığımızda, ne yazık ki 1.080 liraya kadar çıkan fiyatlar var. Üstelik bu faturalar sizin de resmî ifadelerinizle devletin resmî kurumlarının onayıyla kesilmektedir. Tekrar soruyorum: Bu rakamları emekli, çiftçi, memur, asgari ücretli nasıl ödeyecek? Vatandaşa bu kadar fahiş fiyatla hizmet verilmesine neden göz yumulmaktadır. Doğrusu bunu merak ediyorum. 58'inci sırada olduğumuz mobil internet hızı, 101'inci sıradaki sabit internet hızı sizi rahatsız etmiyor mu? Depremde çalışmayan, kriz anında sessiz kalan bir sistemin bugün vatandaşa Avrupa fiyatına Afrika hızında internet satması kabul edilemez bir durumdur.

Sayın Bakanım, sunumunuzda Karadeniz ve Trabzon yatırımlarından da bahsettiniz. Şimdi, seçim bölgem Trabzon özelindeki birkaç temel konuyu sizlerin ve heyetin dikkatine sunmak istiyorum. Sayın Bakanım, Trabzon'un ulaşım hikâyesi yıllardır aynı vaatlerin farklı afişlerle yenilendiği bir tabloya dönüşmüştür ne yazık ki. Yatırımların büyük bir kısmı seçim dönemlerinde müjde olarak açıklanmakta, seçim sonrasında ise ne yazık ki unutulmaktadır.

Sayın Bakan, öncelikle Trabzon'un hayati bir meselesine değinmek istiyorum. Trabzonspor'un stadının hemen yanına, denize dolgu alanına yapılan -sizin de bahsetmiş olduğunuz kavşakla ilgili- şehir hastanesi ulaşım açısından büyük bir plansızlığın sonucudur. Bu konuyla ilgili size 21 Şubat 2025 tarihinde bir soru önergesi sunmuşum, cevabınızda hastane girişine kavşak yapılacağını söylemişsiniz. Sizi dinlediğimde geçen yılki sunumunuzla bu yılki sunumlarınızda aynı cümleler duyduğumu ifade etmek isterim, geçen yıl da bütçenizde aynı şeyleri söylediniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yapıldı, yapıldı.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Tamam, yaptınız, onu söyleyeceğim işte, yaptınız ama sorunu çözmedi Sayın Bakan, sorunu çözmedi.

Şimdi, şehir hastanesi önce böyle bir projeyle sunuldu -siz çok iyi biliyorsunuz, siz de o bölgenin çocuğusunuz- bu ilk projede -şehir hastanesi değil, Akyazı Stadı Projesi bu- burada bir şehir hastanesi yok, bu ilk sunulan projede. Sonra ne oldu? Sonra ne yazık ki böyle içinden çıkılmaz -Sayın Bakanım, bakar mısınız şuraya- bir hâl aldı ve siz de bu konuyu bir kavşakla çözeceğinizi söylediniz. Bakın, burası stat çıkışı, maç günü stat çıkışı; hem şehir hastanesinin olduğu hem de Trabzonspor stadının olduğu bir kavşak ve burada ne yazık ki... Bakın, trafik yoğunluğunu görüyor musunuz maç çıkışı? Burada hastalara nasıl hizmet vereceğiz, hastane nasıl hizmet verecek, vatandaşlara nasıl hizmet vereceğiz; doğrusu merak ediyorum. Bir kavşakla binlerce aracın, ambulansın, hastanın ve taraftarın aynı anda kullanacağı bu aksın trafiği çözülecektir dediniz. Bu kadar kritik bir sağlık yatırımının ulaşım planını bir kavşak projesine indirgemek Trabzon halkının aklıyla alay etmektir. Ulaşım bir planlama işidir, hastane yolu, stat bağlantısı, otopark alanı, toplu taşıma hattı ve acil servis koridoru bir bütün olarak düşünülmelidir. "Yaptım oldu" anlayışından artık vazgeçilmelidir. Yarın bu plansızlığın bedelini hemşehrilerimiz ambulanslarda ölümlerle ödeyecektir -ben bunu Mecliste de gündeme getirdim- belki sizin, bizim akrabalarımız, arkadaşlarımız bu hastanede, bu ambulansın içerisinde ölümle karşı karşıya gelecektir.

Sayın Bakan, Trabzon'a verilen demir yolu sözü var, bu ülkenin en çok tekrarlanan vaatlerinden biri. Yine burada, 2010 yılında Cumhurbaşkanı, dönemin başbakanları, ulaştırma bakanlarından milletvekillerine kadar herkes aynı cümleyi kurdu fakat aradan geçen yıllara, değişen bakanlara, yenilenen afişlere rağmen 1 metre ray dahi döşenemedi. Sizden önceki Bakan Sayın Adil Karaismailoğlu... Gazetelerde "Ofllu Adil treni getirir." manşetleri atıldı Sayın Bakan. Tarih kaç?

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Ofllu Adil trene bindi, gitti.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bu tür manşetler atıldı ancak görüyoruz ki bugün demir yolu hâlâ ne sahadadır ne de haritalardadır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir Düzköylü getirecek inşallah.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bir dönem "Erzincan-Trabzon Hattı" dediniz demir yoluyla ilgili fakat şimdi Samsun-Sarp Hattı'nı konuşuyorsunuz. Her dönem değiştiğinde güzergâh da değişmekte, her seçimde haritalar yeniden çizilmektedir. Trabzonlular artık bu tabloyu oyalama ve kandırmaca olarak görmektedir. Sayın Cumhurbaşkanı geçtiğimiz günlerde Trabzon'da aynı vaadi bir kez daha tekrarlardı. Kulağa hoş geliyor ama Trabzonlular bu sözleri artık ezbere bilmeye başladı. İktidara geldiğiniz günden bu yana demir yolu sözü veriyorsunuz. 2009'da da 61 projenin içinde demir yolu vardı; Sayın Bakanım, 2009'dan bahsediyorum, sene 2025. İşte her yılın gazete manşetleri: 2010'da müjde verdiniz Erdoğan Bayraktar döneminde, bakın, 2012 yılı

manşeti demir yoluyla ilgili, eski Bakan Erdoğan Bayraktar "Trabzon'a inecek." dedi. Sonra, işte 2017, büyük büyük sözler sarf etmeyi seven Süleyman Soylu da aynı vaadi tekrarladı.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - O da trene bindi, gitti.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Evet, 2017; "Demir yolu elzemdir, gelecektir."

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben söylemedim.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - O da trene bindi.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Evet, o da trene bindi. 2018'i mega proje yılı ilan edip yine söz verdiniz, 2018 yılını verdiniz. Cumhurbaşkanı Trabzon'a geldi; bir yıl öncesinden Cumhurbaşkanı yine "Başlıyor." dedi 2022 yılında. Sonra "2023" dediniz; yıl 2025, hâlâ "Gelecek." diyoruz Sayın Bakanım, bu tren ne zaman gelecek, ne zaman şantiyeler oluşacak? Şimdi soruyoruz biz iktidarın temsilcilerine, "Yapım aşamasında." diyorlar. Soruyoruz, meğer projesi yapım aşamasındaymış, daha henüz projesi yapılmamış

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Proje olmadan olmaz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ya, şantiyesi ne zaman, bu proje kaç yıl sürecek Sayın Bakanım? Doğrusu bunu merak ediyorum.

Kısacası tren hâlâ yok ama iktidarın yalanları raydan ne yazık ki hiç çıkmadı. "Erzincan-Trabzon" diyerek yıllarca oyaladınız, şimdi "Samsun-Sarp yolu" diyorsunuz ancak maksat bellidir, dikkati bir sağa bir sola dağıtmak, her seçim öncesi aynı masalla günü kurtarmaktır. Gazete manşetleri işte burada "Raylı seçim bitecek mi?" diye soruyor. Gazete manşetlerine bile yansıdı: "Raylı seçim." Çünkü seçim dönemleri bu vaatleri veriyorsunuz, seçimden sonra da Sayın Bakanım ne yazık ki, ne yazık ki unutuyorsunuz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ona seneye başlıyoruz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - İşte, hep "Seneye başlıyoruz." dendi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Seneye başlıyoruz.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sayın Bakanım...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Trene binip gitmeden...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, süre bitti.

Bir şey kalmadı şunun şurasında seneye ya, iki ay sonra seneye.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - İki dakika verin.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok canım bir dakika.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Millet tren bekliyor, siz hâlâ vaat vagonu çalıştırıyorsunuz Sayın Bakanım.

Sosyoekonomik gelişmişlik sıralamasında da Trabzon ne yazık ki 24'üncü sırada. Hâlbuki, Trabzon ölçeğinde bir şehir 10'uncu sırada yer almalı. Bunu siz de bizden çok daha iyi biliyorsunuz. Ulaşım yatırımlarının Trabzon'u ileri düzey bir il durumuna getirmesi beklenirdi. İşte, Sayın Bakan, ulaşımда yaşanan bu gecikmeler ve plansızlıklar yüzünden potansiyeli çok daha yüksek olan Trabzon bugün gelişmişlik sıralamasında hak ettiği yerde ne yazık ki değildir. Bu tablo yalnızca demir yolunda değil, Trabzon'daki her ulaşım projesinde aynı şekilde karşımıza çıkmaktadır. Hafif raylı sistem projesi bunun en çarpıcı örneğidir; Trabzon'da her seçim döneminde aynı söz veriliyor: "Başlıyoruz." Bakın, Trabzon basını 2024'te soruyor "Raylı seçim bitecek mi?" diye -biraz önce gösterdim- fakat seçim döneminde bir kazma vurulmadı, bir metre ray döşenmedi. Sizden önceki Bakan seçim öncesi billboardlara...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederim.

Bitti.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Yarım dakika; bitiriyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Veremem.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Hakkım var.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok, herkese aynı.

ERHAN USTA (Samsun) - Cümlesini bitirsin.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Cümleyi bitirsin ya.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Kayıtlara...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitirsin, ben bitir diye bir dakikayı verdim, gene bitiremedi Sayın Aydın.

Ben gerisini tamamlarım Sayın Aydın.

ERHAN USTA (Samsun) - Sorun çok Sayın Başkan, sorun çok.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Sizden önceki Bakan seçim öncesi billboardlara "Trabzon hafif raylı seçim hattı." başlıyor yazdırmıştı. Hani, atılan temel nerede? Doğrusu bunu merak ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bu şehre yirmi beş yıldır başlamayan bu proje ne zaman bitecek Sayın Bakan? Trabzon artık vaat değil, vakit bekliyor, bu şehir raylı sistemin maketini değil, peronunu görmek istiyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Gerçek kalkınma maketlerle değil, milletin hayatına dokunan yatırımlarla olur diyor, heyeti saygıyla selamlıyorum.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Biz de Trabzon'u kıskanıyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Aydın.

Değerli milletvekilleri, teşekkür ediyoruz.

Sayın Aydın, yapılacak inşallah.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ya, hep "Yapılacak."

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, "Yapılmayacak." denmiyor, yapılacak.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Tamam, soruyorum.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Hep "Yapılacak." diyen trene binip gidiyor ya.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Şimdi, önce bir Samsun'a gelsin...

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Başkanım, bakın, ihalesi...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, Samsun'a gelmeden nasıl gelecek oraya? Önce bir Samsun'a gelecek, Samsun'dan Trabzon'a gelecek.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Ne zaman sorsak, Trabzon Milletvekillerine de sorsak "Proje aşamasında."

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben de soruyorum, ben zaten göndermişim notu.

YAVUZ AYDIN (Trabzon) - Bu projeden ihaleye, ihaleden şantiyeye, oradan da temel atma törenine geçemedik.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Aydın, burada şunu yapacağız: Bütçeyi fazla vereceğiz.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Aksu çıkacak Sayın Aydın, hatta konuşmasını öne aldık, YENİ YOL'dan rica ettiler.

Sayın Aksu, buyurun.

Yirmi dakika.

İSMAIL FARUK AKSU (İstanbul) - Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar, basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, sunumunuz için teşekkür ediyorum. Önemli işler yapıyorsunuz, tebrik ediyoruz, başarılarınızın devamını diliyoruz.

Ulaştırma, lojistik ve haberleşme her kişiyi ve kurumu ilgilendiren, ekonomik rekabet gücünü destekleyen, yaşam konforunu etkileyen sektörlerdir. Ulusal ve küresel ölçekte bütün ihtiyaçların karşılanabilmesi bu sektörün gelişmişliğine bağlı olarak şekillenmekte, sektörel güç büyük ölçüde kara yolu bağlantıları, demir yolu ağları, hava yolu ve deniz yolu altyapısına bağlı olarak ölçülmektedir. Üretimden tüketime ticari faaliyetlerin her aşamasında yer alan ulaştırma, mal akışlarını düzenlemesi, sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı olması nedeniyle kalkınmanın belirleyici sektörlerinden biri, Türkiye ekonomisinin de taşıyıcı gücüdür.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak ulaştırma politikamızın esası, hızlı, güvenli ve teknolojik yeniliklere sahip, rekabeti tesis edecek, sanayiye yönlendirecek, millî menfaatlerimizi kollayacak, ekonomik ve sosyal kalkınmaya destek olacak, vatandaşlarımızın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak, uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen, yaygın, hızlı, güvenli ve düşük maliyetli bir sistemin tesis edilmesidir. Uzay ve telekomünikasyon yatırımlarıyla ülkemizi çağın ilerisine taşımak, bölgedeki stratejik ve lojistik hâkimiyetimizi artırmaktır. Bize göre ulaştırma politikaları oluşturulurken insan hakları temelli bir talep olan erişim hakkının yerine getirilmesine odaklanılması, ulaştırma alt sistemlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte olması, millî menfaatleri kollayacak, güvenlik sisteminin taleplerini karşılayacak, vatandaşın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak şekilde dizayn edilmesi gerekmektedir.

Son yıllarda ulaştırma ve altyapıya ilişkin dünyanın en büyük projeleri kapsamında olan yatırımlar gerçekleştirilmiş, milletimizin hizmetine sunulmuştur. Türkiye jeopolitik konumuyla, ulaştırma altyapı ve lojistikte yakaladığı kapasiteyle rekabet avantajı sağlamış, uluslararası ulaşım da önemli bir aktör hâline gelmiştir. Nicelikle beraber kaliteli hizmet ağı oluşturan bu yatırımların bakım, takip ve denetiminin kuşkusuz hizmet sürekliliği ve sağlıklı kullanımı için özenle takip edilmesi gereklidir. Bunun yanı sıra, Türkiye'nin büyüme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda bir ulaştırma açığı oluşmayacak şekilde yeni projeler hayata geçirmeye devam edilmelidir. Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşması öngörülen Kalkınma Yolu Projesi ülkemize önemli fırsatlar sunacaktır. Stratejik ortak olduğumuz 3 deniz girişimi, doğu-batı ekseninde gelişen ticaretin kuzey-güney akslarında da desteklenmesini sağlayacaktır. Ayrıca, Türkiye-Azerbaycan kardeşliğini daha da güçlendirecek, Türk dünyasını karadan birbirine bağlayacak tarihî ve stratejik nitelikli bir adım olan Zengezur Koridoru Türk ve Türkiye Yüzyılı'nın önemli bir unsuru olacaktır. Türkiye'nin dünyanın jeopolitik merkezinde yer aldığı gerçeğini perçinleyen, jeostratejik olarak da Doğu ile Batı'nın arasında bir köprü görevi gördüğünün somut bir uygulaması olan bu projeler ulaşımın sanayi üzerindeki etkisi düşünüldüğünde üretime ve ihracata katkı sunup sanayileşmenin önünü de açacaktır.

Sayın milletvekilleri, bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişmeye uygun, teknolojik ve kurumsal kapasiteyi ve sistem bütünlüğünü esas alan, bilgi teknoloji ekosisteminin oluşturulacağı, yerli katma değer artırılmasını destekleyen bir yapısal dönüşümün önemli olduğunu değerlendiriyoruz. İnternet kullanımının bu kadar yaygınlaştığı günümüzde rekabetçi bir yapının oluşturularak erişim kalitesinin iyileştirilmesi ve maliyetin katlanılabilir seviyeye çekilmesi, bütün vatandaşlarımızın ülkenin her yerinden kesintisiz bilgi ve iletişim teknolojilerini erişebilmesine imkân verecektir. Dijitalleşmeyle birlikte iletişim, bilgi güvenliğinin ve kişisel verilerin tehdit altında olduğu bir alan hâline de gelmiştir. Bilgi güvenliğine yönelik tehditler iletişimde güvenliği aktif yönetilen ağları ve millî sistemleri zorunlu kılmaktadır. Bilgi güvenliğini sağlayıcı kapasitenin güçlendirilmesi, Türkiye'nin dijital dayanıklılığını artırmaya katkı sağlayacaktır.

Yapay zekâ konusu büyük bir dönüşümle hayatımıza girmiştir ve yapay zekânın özellikle devlet hizmetlerinde büyük katkısı olabileceği de açıktır. Bu nedenle, "türkiye.gov.tr" üzerinden verilen servisler başta olmak üzere, servis arka planlarında yapay zekâ kullanımı artırılmalı, kamu kurumlarını siber güvenlik tehditlerine karşı koruyacak mekanizmalar güçlendirilmelidir. Bu kapsamda, haberleşme uyduları gibi kritik öneme sahip teknolojilerin dışa bağımlı olmadan üretilebilmesi millî güvenliğimiz açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye uzaydaki varlığını giderek artırmaktadır. Türkiye'nin uzaydaki istikbali için büyük önem taşıyan ve yüzde 80'in üzerinde yerlilik oranıyla üretilen TÜRKSAT 6A yanında alçak yörünge uydularıyla haberleşme ve internet servisleri sağlanması atılım yapılması gereken alanlardandır. Kara unsurlarına dayanmayan bu tür sistemler deprem ve

benzeri acil durumlarda iletişimi de destekleyecektir. Uluslararası ticaretin sağlıklı işlemesi için ulaştırma ve lojistik sistemlerinin güvenli, verimli, hızlı ve esnek olması ve lojistik maliyetlerinin yönetilmesi kritik önemdedir. İhracat odaklı bir lojistik ve ulaştırma altyapısının oluşturulması Türk sanayisinin uluslararası rekabet gücünde önemli paya sahip olan ulaştırma girdi maliyetlerinin azalmasına ve yatırım-üretim-ihracat zincirinin sağlıklı bir şekilde kurulmasına yardımcı olacaktır.

Türkiye'nin uluslararası ticarete ön alması için bugüne kadar ulaştırma ve lojistik alanında önemli adımlar atılmıştır. Metro hatları, limanlar, havaalanları ve demir yolu projeleriyle kent içi ulaşım ve ulusal taşımacılık güçlendirilmiştir. Milletimizin hizmetine sunulan her bir eser ekonomik etkisiyle birlikte önemli bir sosyal fayda da sağlamaktadır. Türkiye'de artan ulaşım talebine yönelik olarak geliştirilen hızlı ve kısa vadeli yaklaşımlar ulaştırma sistemimizin kara yolu odaklı büyümesine neden olmuştur. Otomotiv, petrol, lojistik, taşımacılık, inşaat sektörleri başta olmak üzere tüm sektörler kara yolları altyapısının hizmet seviyesine bağlı olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Son yıllarda yapılan yatırımlarla kara yollarındaki eksiklikler büyük ölçüde tamamlanmıştır. Bunun yanı sıra, doğu-batı ulaşım koridorlarındaki altyapı girişimlerine paralel olarak güney-kuzey ulaşım altyapısının geliştirilmesi çerçevesinde Ordu-Osmaniye-Adana, Samsun-Adana ve Trabzon-GAP hattına demir yolu, kara yolu ve liman entegrasyonunu sağlayacak yatırımların yapılması, mevcut çalışmaların tamamlanması gerektiğini de düşünüyoruz. Bölünmüş yol projeleri trafik güvenliğini artırmakta, taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmaktadır. Yolların fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesiyle seyahat konforu artmakta, seyahat süresi kısaltmakta ve kazalar azalmaktadır. Ancak taşıma mesafesi, taşınan yük ve yolcu büyüklüğü ile hız gibi parametreler dikkate alındığında, diğer modlardan daha büyük verim ve fayda alınabilecekken kara yolunun tercih edilmesi, beraberinde ekonomik, çevresel ve toplumsal sorunlar getirmektedir. Kent içi ulaşımında yaşanan trafik sıkışıklığının ve buna bağlı olarak ortaya çıkan zaman kaybı, yakıt tüketimi ile çevre ve gürültü kirliliği sorunlarının azaltılabilmesi amacıyla ülkemizde toplu taşımanın ve motorsuz ulaşım türlerinin geliştirilmesi için önemli yatırımlar yapılmaktadır. Trambüs, elektrikli otobüs gibi emisyon üretmeyen toplu taşıma araçlarının yanı sıra, tramvay, metro gibi raylı sistem araçlarının kullanımı yaygınlaşmaktadır. Bu çerçevede, seçim bölgem İstanbul'da İstanbulluların yaşamını kolaylaştıran önemli hizmetler ve yatırımlar yaptınız, yapmaya da devam ediyorsunuz. Ayrıca, İstanbul'u lojistik üs hâline getirme stratejisinin bir parçası olarak lojistik merkez sayısının artırılması da memnuniyet verici bir gelişmedir. Bu kapsamda, kıtalar arası hat ve tüneller, kent içi ulaşımı kolaylaştıran metrolar, İstanbul Havalimanı'na bağlantı metrosu, köprüler, otoyollar, demir yolları İstanbul'a yapılan hizmetlerin başlıcalarıdır. İstanbul'da Büyükşehir Belediyesinin, yerel yönetimlerin ihmallerini ve hizmet eksikliklerini tamamlayarak İstanbulluların hayat kalitesinin artırılmasına destek olduğunuz için şahsınızda tüm Bakanlık çalışanlarına teşekkür ediyorum. Dünya kentine yakışır, vatandaşlarımızın yaşam konforunu arttırmak, sanayi ve ihracatı desteklemek için hedef projelerin de gerçekleştirileceğine inanıyoruz. Diğer yandan, bireysel araç kullanımı yerine sürdürülebilir, çevreci, verimli ve düşük emisyonlu toplu taşıma sistemleri ile mikromobilité çözümlerin teşvik edilmesi, uygun altyapının hazırlanması ve uygulamanın yaygınlaştırılması da gerekmektedir.

Sayın Bakan, sayın milletvekilleri; kamyoncu, taksici, minibüsçü, servisçi ve turizm taşımacılığı yapan şoför esnafının haksız rekabet, bilinçsizlik, yüksek girdi maliyeti, aşırı yıpranma gibi sorunları bulunmaktadır. Geniş bir kitleyi ilgilendiren şoför esnafımızın hizmet araçlarını belirli sürede yenilemesine destek olunması, bu amaçla ÖTV ve KDV muafiyeti tanınması, zorunlu belgeleri edinmede kolaylık sağlanması, yük ve yolcu taşımacılığında ucuz yakıt temin edilmesi ve emeklilikte yıpranma taleplerinin karşılanması gerekmektedir. Bu doğrultuda, şoför esnafının ticari faaliyetlerini kesintiye uğramadan sürdürmesi kolaylaştırılmalıdır. D2 yetki belgesi ve tur plakalarıyla ilgili turizm taşımacıları ve servisçilerin ciddi sorunları bulunmaktadır. Bunların verilme şartlarının şoför esnafını koruyacak şekilde düzenlenmesi ve rekabet gücünün mutlaka artırılması gerekmektedir.

Türkiye'deki demir yolu ve hızlı tren ağı giderek artmaktadır. 2024 yılı sonu itibarıyla demir yolu ağı toplam 13.919 kilometreye ulaşmıştır. Bununla birlikte yurt içi yük ve yolcu taşımacılığında Türkiye'nin demir yolu ağına payı hâlen AB ortalamasının oldukça altındadır. Bu da daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ihtiyacının devam ettiğini göstermektedir. Yüksek hızlı tren projelerinin tamamlanması, yerli ve millî imkânlarla üretilmekte olan millî elektrikli tren setleri ve elektrikli ana hat lokomotiflerinin hizmete alınması yük ve yolcu taşımacılığını daha etkin ve verimli hâle getirecektir. Çoğalan küresel rekabet, ürünlerin ve üretim faktörlerinin en az maliyetle ve etkin bir şekilde transferlerini gerekli kılmaktadır. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması, söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline geldiğinden rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu kapsamda, kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından, hava yolunun ise sürat avantajından en iyi şekilde yararlandığı kombine taşımacılığın yaygınlaştırılmasını gerekli görüyoruz. Diğer yandan, ulaştırma ve lojistik, beslenmenin temincisi olan tarım ürünlerinin sağlıklı ve güvenli taşınması ve depolanmasında da önemli bir role sahiptir. Yıllık programda da belirtildiği gibi kombine taşımacılık imkânlarının geliştirilerek yük ve yolcu taşımacılığında demir yolunun payının artırılması, OSB'ler, limanlar ve maden ocakları gibi önemli yük merkezlerinin demir yolu bağlantılarının sağlanması, Türk sanayisinin uluslararası rekabet gücünde önemli paya sahip olan ulaştırma girdi maliyetlerini azaltmaya ve yatırım, üretim, ihracat zincirinin sağlıklı olarak kurulmasına yardımcı olacaktır.

Özellikle lojistik sektöründe deniz taşımacılığı ağırlıklı paya sahiptir. Bu da deniz yolu sektörünü küresel ticarete stratejik bir konuma getirmektedir. Türkiye, coğrafi ve jeopolitik alanlara ait çeşitli ülkelere doğrudan deniz bağlantıları sağlayan 8.333 kilometrelik kıyı şeridinde stratejik açıdan önemli bir deniz alanına sahiptir. Limanlar, özellikle dış ticarete olmak üzere Türkiye ekonomisinde hayati bir rol oynamaktadır. Ülkemizin deniz lojistiğindeki gücünü küresel arenada tescil eden deniz filomuz 2025 yılının ilk yarısında dünya deniz ticaretinde ilk 10'a yerleşmiştir. Denizciliğin ulaştırma dışında da artan önemi ve stratejik dış politika boyutu dikkate alınarak kurumsal kapasitesinin daha da güçlendirilmesi gerekmektedir. Türkiye'de küçük ölçekli, verimsiz ve dağınık liman altyapısı lojistik maliyetleri yükseltmekte, liman işletmecilerinin kârlılığını azaltmakta ve kaliteli liman altyapısının önüne geçmektedir. Bu kapsamda, liman altyapılarında terminal imkânları ve ana ulaşım arter bağlantılarındaki yetersizlikler giderilmeli, limanların coğrafi tekel konumu dikkate alınarak etkin bir düzenleme ve denetim sistemi oluşturulmalıdır.

Ekonomik aktivitede ve gündelik hayatta zaman önemli ve değerli bir unsurdur. İnsan ve emtianın hızlı bir şekilde akışının sağlanması açısından hava taşımacılığı ülkeler için önemli sosyoekonomik ve kültürel faydalar barındırmaktadır. Türkiye, hava ulaşımında öne çıkan bir ülkedir. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişim noktasında 70'e yakın ülkeye sadece dört saatlik bir uçuşla gidilebilecek bir noktada bulunan ülkemiz, dünya ekonomik merkezleri ile ham madde kaynakları arasındaki güzergâh üzerinde bir kavşak konumundadır. EUROCONTROL tarafından 23 Ekim tarihinde yayınlanan rapora göre Türkiye, Avrupa'da en yoğun trafik hacmine sahip ülkeler arasında 6'ncı sırada yer almıştır. Sunumunuzda da vurguladığınız Bayburt-Gümüşhane Havalimanı bitme aşamasına gelmiştir Sayın Bakanım. Bayburt ve Gümüşhane denilince millî aklılara büyük ceddimiz Dede Korkut gelmektedir. Bu beldeler Dede Korkut'u mekânsal anlamda da yaşayan ve yaşatan şehirlerdir. O sebeple, Bayburt-Gümüşhane Havalimanı'nın isminin Dede Korkut Havalimanı olmasını talep ve arzu ediyoruz. Dede Korkut, Türk kültür ve tarihinin vazgeçilmezi, Türklüğün öğüdü, geçmişimizin övücüdür. Merhum Fuat Köprülü'nün "Terazinin bir kefesine Türk edebiyatının tümünü, diğer kefesine de Dede Korkut'u koysanız, yine de Dede Korkut ağır basar." dediği gibi Dede Korkut ortak değerimiz, Korkut Ata'mızdır ve havaalanında adının yaşatılması yerinde olacaktır.

İstanbul Havalimanı'mız günlük uçuş sayısı ile Avrupa başkentlerindeki havalimanlarını geride bırakmıştır. Bunun yanı sıra, mevcut meydanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımlar ile hizmet standartlarının yükseltilmesi, hava alanları yakınında bölgesel ve küresel lojistik üsler kurulması ve bunların diğer ulaştırma modlarıyla desteklenmesi Türkiye'nin küresel hava lojistiğinde merkez olabilmesini destekleyecektir. Yolcu taşımacılığı yanında, tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen hava yolu kargo taşımacılığı son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli olmuştur. Bu çerçevede, hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi için özendirici tedbirler alınmalı, dış ticarete konu ürünlerin taşınmasında yerli hava kargo filosunun bölgemizde yer alan ülkelerin pazarlarından daha çok istifade etmesine dönük bir strateji takip edilmelidir.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; posta sektöründe sürdürülebilir büyümeye ve istihdama katkı sağlanması, vatandaşlarımıza hızlı, kaliteli, erişilebilir ve güvenilir posta hizmeti sunulması esas olmalıdır. Sektörde haberleşmeye yönelik gönderilerin rolü azalırken e-ticaret alışverişindeki artışla posta hizmetleri önemli bir ticaret altyapısına dönüşmüştür. 2024 yılında kabul edilen haberleşme gönderilerinin sayısı önceki yıla göre yüzde 28 azalmış, diğer taraftan aynı dönemde kargo gönderileri hacmi yaklaşık yüzde 8 artış göstermiştir. Bu kapsamda posta sektörünün değişen teknoloji ve piyasa koşulları dikkate alınarak görev, sorumluluk ve kapsamı gözden geçirilerek daha hızlı, kaliteli, güvenilir, sürdürülebilir hizmet sunulmasını mümkün kılacak düzenlemeler yapılmalıdır.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; kültürümüzde yol, düzen ve medeniyetle özdeş kabul edilmektedir. Türkiye'nin ulaştırma ve altyapıda önemli mesafeler aldığını düşünüyoruz, biliyoruz. Bununla birlikte, sektörde yapısal boyutu ağır basan bazı sorunlar da bulunmaktadır. Konuşmamda da belirttiğim gibi, ulaştırma türleri arasındaki dengesizlik ve kentleşmeyle eş güdümsüz gelişim bunların başında gelmektedir. Ayrıca, teknoloji ve dijitalleşmede gecikme, çevresel sürdürülebilirlik ve verimlilik eksikliği gibi sorunların bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmesi ihtiyacı devam etmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Sürenizi uzatıyorum.

Buyurunuz lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) - Sorunların boyutu ve mahiyeti itibarıyla çözümlerinin de ortak sorumluluk alanlarına sahip kurumlarla eş güdüm içinde olması yerinde olacaktır.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak Türkiye'nin lider ülke olma ülküsüyle uyumlu, stratejik öncelikler doğrultusunda yapacağı ulaştırma, lojistik, bilgi teknolojileri ve iletişim alanındaki yatırımlara destek olmaya devam edeceğiz. Millî birlik ve bütünleşmeyle hep birlikte Türk ve Türkiye Yüzyılı'nı inşa hedefine odaklanacağız.

Bu düşüncelerle bütçenizin hayırlı olmasını diliyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Şimdi de YENİ YOL Partisi Grubu adına ilk konuşmacı Sayın Mehmet Atmaca.

Süreniz on dakikadır.

Buyurunuz lütfen.

MEHMET ATMACA (Bursa) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli Bakanım, kıymetli bürokratlar; bütçenin hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

Ulaştırma konusunda yatırımların azalacağı görülüyor bu sunuma göre çünkü zaten ülkemizin 2026 bütçesi 2025 bütçesine göre yüzde 28 civarında artmıştır. Enflasyon dikkate alındığında bu sene bütün yatırımların daha az olacağı ve milletin daha çok sıkılacağı anlamına geliyor.

Yine, Karayollarının bütçesinin Ulaştırma Bakanlığı bütçesi içerisindeki payı geçen seneye göre yüzde 3,26'dan yüzde 2,77'ye düştü. Öyle anlaşıyor ki Karayollarında önümüzdeki yıl bu yıldan daha az yatırımlar olacağı ifade ediliyor. Yani Bakanlığınızın aslında AK PARTİ hükümetlerinin ilk dönemlerinde başarılı olduğu dönemler oldu ama son on-on beş yıl dikkate alındığında maalesef aynı başarıları görmek mümkün değil. Artık ülkede ulaşım ve haberleşme ciddi problem olmaya başladı. Tabii ki yatırımların azalmasıyla birlikte yanlış yatırımların da bunda etkisi olduğunu ifade etmek gerekiyor. Gerekli fizibilitelerin yapılmadığını düşünüyoruz çünkü yapılan yatırımlar ihtiyaç öncelenerek yapılmış değil gibi duruyor. Yoğunluğun daha az olduğu bazı bölgelerde büyük yatırımlar yapıldığını, buna karşın büyük yoğunlukların olduğu bölgelerde daha az yatırım yapıldığını da görüyoruz; bu yaklaşımın da doğru olmadığını düşünüyoruz.

Tabii, yap-işlet-devret projeleri hep konuşuluyor, ben de ifade etmek isterim, bu çok büyük bir ayıp yani belki milleti bir şekilde aldatmak mümkün, aldatıyorsunuz ama Allah'a nasıl hesap vereceğinizi doğrusu çok merak ediyorum. Gerçekten bütçe açığının en büyük kaynaklarından biri bu. İşin daha vahim tarafı, şeffaf olması gereken devlet bu konuda ne farklar ödemediği konusunda halkı da doğru bilgilendirmiyor; bunu da maalesef görmekteyiz.

Yine, havalimanları konusunda bir yarışınız var, her ile bir havaalanı yapma hevesiniz var ama yine hani ihtiyaç, öncelik ve yatırım fizibilitesi dikkate alındığında 58 havalimanı var, bunların 2 tanesi yolcu kapasitesinin yüzde 53'ünü taşıyor, 56'sı yüzde 47'sini. Bu nasıl bir yatırım, nasıl bir anlayış? Bu yetmemiş gibi Bayburt-Gümüşhane Havalimanı planlıyorsunuz. Ya, Bayburt'un nüfusu ne, etraf illerinin toplam nüfusu ne, ne kadar yolcu taşıyacak, bu yatırıma değer mi; yani bunu anlamak çok mümkün değil. Bunların tekrar değerlendirilmesi ve yapılan yatırımın sağlayacağı fayda dikkate alınarak yapılması gerekiyor diye düşünüyorum.

Yine, buna benzer, Yenişehir Havalimanı, maalesef yapıldığı günden beri kapasitesinin onda 1'i seviyelerinde çalışıyor. Bu havalimanlarını yapıyorsunuz ama çalışmasını artırma adına hiçbir çabanız yok. Belki Bursa'ya Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yakın olması onun gölgede kalmasına neden oluyor ama yolcuların tercih etmesini sağlayacak sefer sayılarını koymadığınız için bu gerçekleşiyor ve 2024 yılında 199 bin civarında yolcu taşınmış kapasite 2 milyon 500 bin olmasına rağmen. Dolayısıyla bunlar milletimizin heba edilen serveti olarak maalesef gerçekleşmiş oluyor.

Tabii ki Bursa'mız sadece hava yolunda değil, her türlü ulaşım da üvey evlattır, Türkiye'nin en büyük illerinden biri, en çok ihracat yapan illerinden biri; bir sanayi kenti, turizm kenti, tarih kenti olmasına rağmen ulaşım da maalesef hak ettiği yeri bulamadı.

Bir hızlı tren projeniz var, 2012 yılında bunun temeli atıldı; 2017, 2018, 2019, 2024, 2025 vaatleriniz var ama bunların hiçbirini gerçekleştirmedi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Bu sene bitiriyoruz.

MEHMET ATMACA (Bursa) - Hâlâ bitecek gibi görünmüyor Sayın Bakan.

Yine, ben Bursa Milletvekillerine -bilmiyorum var mı aramızda- onlara çok şaşıyorum çünkü yıllardır Ankara'ya gidip gelmek çok büyük bir eziyet yani zaman zaman İstanbul üzerinden Ankara'ya gidip geliyoruz, bu bir utanç vesilesi bence. Çünkü ne kara yolu doğru bir yol ne otoban var ne tren var ne de hava yolu var. Bursa'nın ülkemize bu kadar fazla katma değeri olan bir il olmasına rağmen ulaşım da bu kadar ihmal edilmesi anlaşılabilir gibi değil. Hele ki üreten sanayi kenti olması, aslında en ucuz yük nakli sistemi olan tren yolunun bugüne kadar gitmemiş olması, işte, sizin Hükûmetinizin en büyük başarısızlıklarından biridir maalesef.

Yine, Sayın Bakanım "Ben yalan söylemiyorum." dedi, doğrudur ama o zaman yanlış ifade var bu notlarınızda. Bursa Emek-Şehir Hastanesi hattı maalesef çalışmıyor, böyle bir hat yok yani henüz inşaat hâlinde, Emek istasyonunun daha yeni ihalesi yapılmış, hatta iptal olmuş, tekrar ihale edilmiş. Bu hat şu an yok Sayın Bakanım, sizlere bilgi veren yanlış bilgi vermiş. Dolayısıyla, Bursa hem kent içi ulaşım da hem şehirler arası ulaşım da maalesef en çok ihmal edilen il pozisyonunda. Bu konuda, hak ettiği yeri alması konusunda sizden çaba rica ediyoruz.

Yine, bitmeyen bir sürü proje var. Örneğin, çok küçük bazlı projeleri gerçekten anlamak mümkün değil. İşte, Bursa dağ ilçelerinin yolları yıllardır devam eder; işte burada da yazmışsınız, evet, Orhanlı Tüneli açıldı ancak orada da henüz çevre yolları tam bağlanamadığı için sık sık kaza oluyor. Dolayısıyla, bu küçük işlerin bu kadar uzun sürmesinin devlete olan maliyetini artırdığını düşünüyorum.

Yine, hep memleketim olması hasebiyle ifade ediyorum, bizim Of-Çaykara yolumuz var. Bu yol da maalesef, AK PARTİ hükûmetlerinden daha yaşlı bir proje. 30 kilometrelik bir yoldur, belki otuz yıldan beri devam ediyor ve hâlâ bitmiş değil ki yaz dönemlerinde Uzungöl'den ötürü aşırı trafik yoğunluğu olan bu yolun yine ihmal edildiğini, çok küçük bütçelerle tamamlanabilecek olmasına rağmen ihmal edildiğini görüyoruz.

Kıymetli Bakanım, yine, Bakanlığınızla ilgili hakikaten benim utanç duyduğum bir manzarayla karşılaştım iki üç ay önce. Bolu Karayolları Misafirhanesi'ne gitmek durumunda kaldım, iki sene önce teslim alınmış bir iş, o işi nasıl teslim aldığınızı çok merak ediyorum. Ben inşaat mühendisiyim, bu kadar rezil bir iş hem malzeme bakımından hem işçilik bakımından. Bunu kim, nasıl teslim aldı, çok merak ediyorum. Aynı mantaliteyle diğer işleriniz de teslim alınıyorsa hakikaten Bakanlığınızın bu konuda büyük zaafı var demektir.

Ulaşım konusunda -ifade ettiğim gibi- AK PARTİ hükûmetlerinin ilk yıllarında belki Hükûmetin en başarılı bakanlık birimlerinden biri olmasına rağmen, son on beş yılda maalesef sınıfta kalmıştır. Artık Doğu Karadeniz'in bazı illerinin yolları hâlâ maalesef bölünmüş yol yani bunlar il yolu, bunlar izah edilebilir değil. Örneğin, Bartın yolu, Kastamonu yolu ve doğuda, güneydoğuda buna çok benzer iller var; hâlâ, bilim çağını yaşadığımız böyle bir dönemde maalesef bunlarla milletimiz karşı karşıya.

Ben teşekkür ediyorum ve bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Sayın Atmaca, teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Mehmet Emin Ekmen'de.

Sayın Ekmen hazır olunca başlatacağım süreyi.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Hazırım, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Süreniz on dakikadır.

Buyurunuz lütfen.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, sizi, Bakan Yardımcılarımızı ve hazırunu saygıyla selamlıyorum.

Ben de seçim bölgem Mersin'le ilgili biraz talep, biraz sitem ve eleştiri, birkaç da küçük teşekkürde bulunacağım.

En büyük derdimiz Akdeniz Sahil Yolu. 2007 yılında dönemin Karayolları Bölge Müdürü açıklama yapmış: "Akdeniz Sahil Yolu'nu 500 milyon dolara şu kadar yıl içerisinde bitireceğiz." demiş. Yıl olmuş 2025, Akdeniz Sahil Yolu bu yılki bütçe sunumunuzda bile yok. Trabzon Şehir Hastanesi bağlantı yolu var ama Akdeniz Sahil Yolu yok. Akdeniz Sahil Yolu'yla ilgili olarak geçen yıl bizi şöyle bilgilendirmişsiniz: "Akdeniz Sahil Yolu'nda; bölünmüş yolda yüzde 92, sanat yapılarında yüzde 74, tünelde yüzde 31..." Geçen yılki sizin bilgilendirmeniz. Acaba bu yıl durumumuz ne, bizi bilgilendirir misiniz? İnşallah, fazla ihmal edilmemiştir. Bizim sahada gördüğümüz çok detaylı bir şey yok. Peki, Akdeniz Sahil Yolu bu şekilde tam on sekiz yıl ihmal edilirken... Düşünüyorum; mühendislik beceriniz var, paranız var, kaliteli kadronuz var. O zaman burası niçin ihmal ediliyor? Çözüm bulamıyorum. Aynı tarihte 14.400 metreyle Ovit Tüneli'ni yapmışsınız. Aynı zaman aralığında 14.500 de Zigana Tüneli'ni yapmışsınız. Aynı zaman aralığında

Marmaray'ı yapmışsınız, Osmangazi Köprüsü'nü, üçüncü köprüyü yapmışsınız. Peki, sizi Akdeniz Sahil Yolu'nu tamamlamaktan alıkoyan şey ne? Biz bunun gerçekten ciddi bir ihmalkârlık bir yana âdeta kasıtlı bir tutum olduğunu düşünüyoruz. Aynı konu, ana konteyner limanında da var. Biz on yıl önce şu şekilde haberlere konu olduk: "Devlet aynı anda Filyos'ta, Çandarlı'da ve Mersin'de ana konteyner limanı yapacak." Mersin'de büyük bir coşku ve heyecanla karşılandı. Bu yılki sunumunuzda Filyos'la ilgili bağlantı yollarının duyurusu var, tebrik ediyoruz, hayırlı olsun Filyos'lara diyoruz. Çandarlı yüzde 95'e geldi, "Proje hatası var." diye tamamlanmadı. Mersin ana konteyner limanı buharlaştı, bu yıl bahsi geçmiyor. Geçen yıl Adana'nın bahsi geçiyordu. Geçen yıl size şöyle bir arzda bulunmuştum: Türkiye'nin toplam ihracat elleçleme kapasitesi 15 milyon TEU civarındadır. Siz geçen yılki kitapçığınızda "Mersin'de 11 milyon, Adana'da 12 milyon TEU'luk liman yapacağız." dediniz. Bu tartışmalar şehirlerin enerjisini yutuyor, şehirler kendine yön veremiyor. Şimdi biliyoruz ki Erzin'de, İskenderun'da, Hatay'da 5 milyonluk, 6 milyonluk elleçleme kapasiteli limanların fizibilitesi, ÇED raporları çıktı. Efendim, devlet devlettir. Çıkar, der ki: "Ben Çukurova bölgesinde 2 tane 3-4 milyonluk limana onay veriyorum, 1 tane 13 milyonluk ana konteynere liman veriyorum." Bunun en uygun yeri bizce Mersin'dir ama size göre Adana olsun ama bunu ilan edin. Adana-Mersin arası çekişme; yok, Adanalı siyasetçilerin müjde duyuruları... Geçen yıl müjde olarak duyurulan Adana Limanı hakkında bu yıl sizin kitabınızda tek bir ifade bile geçmiyor. Yani bu çelişkili durumu kendi beyanatlarınız içerisinde tutarlı bir zemine oturtmanız gerekiyor Sayın Bakanım. Ana konteyner limanının gerek deniz derinliği gerek sair teknik hususlar gerek mevcut limanın yarattığı kapasite nedeniyle Mersin'e yapılması hâlinde biz bunun Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye liderlik getirecek bir kapasiteye sahip olacağını düşünüyoruz, buna inanıyoruz. Bizi aksine de ikna edebilirsiniz. Sonuçta devletsiniz dediğim gibi ama lütfen, artık bu Çukurova Bölgesi'nde, Hatay'da, Erzin'de, İskenderun'da, Adana'da ve dahi Mersin'de kaç tane limanı nasıl yapacağız, kaç yıl içerisinde yapacağız; bir açıklığa kavuşturalım.

Sayın Bakanım, bir başka derdimiz tersane inşaatı. 2018 yılında manşetler Silifke'de bir sivil tersane yapılacağı yönünde. Biliyorsunuz, bu işler özel teşebbüsle olacak işler değil, devletin büyük bir ihtimamı gerekir. Size garip bir şey söyleyeyim. Yani garip derken bilmeyenler için garip, siz zaten biliyorsunuz. Akdeniz Bölgesi'nde bir tersanemiz yok. Peki, Doğu Akdeniz iddialarını gündeme aldığımızda, Tayyip Bey, Sayın Cumhurbaşkanı 2024'te Mersin'de askerî bir tersaneden bahsetmiş. Peki, bütçe planında Mersin'de askerî bir tersane ibaresi var mı? Yok. Bunu da kendisi muhtemelen sizden giden notlarla yapmış, bu konuda... Sivil bir tersane ile askerî bir tersanenin gerekirse bütünleşik bir şekilde Mersin'e yapılması Türkiye'nin Akdeniz tezleri açısından da oldukça önemlidir.

Sayın Bakanım, lojistik köyü... Yenice'de lojistik köyü daha önce manşetten haberlere ve sizin planlarınıza giriyorken bu yıl bakıyorum, işte, 90'ıncı sayfada 25 projeden biri olarak geçiyor. Yenice'deki lojistik köyüyle ilgili durumumuz nedir? Lütfen, kamuoyunu, bizi bu konuda sağlıklı bir şekilde bilgilendirir misiniz? Çukurova Havalimanı size nasip oldu galiba, değil mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Evet.

MEHMET EMİN EKMEK (Mersin) - Sizin döneminizde açıldı. Bizi davet etmediniz, canınız sağ olsun ama hayırlı olsun. Güzel de bir havalimanı oldu, uçuş sayıları artıyor. Bunun hemen yanı başına -hangi bakanlıkla görüşecekseniz- bir uluslararası fuar yaptığınız zaman bu havalimanının verimliliği hem Adana ve Mersin için hem de bütün bölge için, Osmaniye için, Hatay için 3-5 kat artar. Biz Adana-Mersin gerilimine, rekabetine inanmıyoruz, biz Çukurova'nın bütünleşik bir kalkınma planına sahip olması gerektiğine inanıyoruz ama bunun için devlet babanın ağabeylik yapması lazım, illeri birbirine, siyasetçilere açıklama yaptırarak kıızırtmaması lazım yani. Dönün, geçen yıl yapılan açıklamalara bakın, Sayın Ömer Çelik'in açıklamasından bahsediyorum limanla ilgili olarak. Bu mevzularda bütünleşik bir Çukurova Kalkınma Planı'nın ta 1990'larda, 2000'lerde DPT'de çalışıldığını biliyoruz. İstanbul'un taşıyamayacağı yüke karşı buranın önemi tespit edilmiş ama bugün itibarıyla böyle bir bütünleşik yaklaşımı maalesef göremiyoruz.

Çeşmeli-Taşucu çok büyük bir hikâyeyle, Sayın Lütfi Elvan'ın büyük çabasına rağmen, kısmet olmamıştı, bu yıl yaklaşık bir buçuk yılda yüzde 58 gerçekleşme oranı var bu raporda geçen bilgiye göre, muhtemelen doğrudur, bunun da bir an önce tamamlanması bölgeyi turizm açısından çok ciddi bir şekilde rahatlatacaktır. Teşekkürlerimizden biri bu olsun, gecikmeli de olsa, Çukurova Havalimanı gibi. Bir diğeri Mersin-Antep hızlı tren inşaatında yüzde 83 tamamlanma bilgisi var, bunun da, inşallah, bir an önce tamamlanması gerektiğine inanıyoruz.

Sayın Bakanım, bu konuda bir tespit ya da eleştirim de... İnşallah, bu konuda az sonra tatmin edici bir şekilde bizi bilgilendireceksiniz, öyle ümit ediyorum. Aksaray-Yenice Hızlı Tren Projesi... Şimdi, 2025 bütçenizdeki seyahat süresi, kapasite, uzunluk 2026'da da aynen geçiyor. 2025 bütçesinde buranın yapım bedeli 70,6 milyar lira, 2026 bütçesinde 195 milyar. Allah aşkına, bir yılda 115 milyarlık artış nereden geldi? Mehmet Şimşek Bey ile TÜİK duymasın bunu, ne TÜİK'in rakamlarıyla bağdaşmıyor ne Mehmet Şimşek'in tasarruf yaklaşımıyla bağdaşmıyor? Böyle bir fark neden yaratıldı? Biz, bu altyapı ihalelerinde, projelerde oynanmak suretiyle... Kars-Tiflis-Ceyhan demiryolu böyledir, 500 milyon dolara başladı, 2 milyar dolara bitti ve nerelere, nasıl kaynak aktarıldığını Allah biliyor; bu dünyada hesabı sorulmadı ama ahirette orada imzası olan herkesten bunun hesabı sorulacak. Bu konuyu inceleyin Sayın Bakanım, niçin böyle bir artış var? Eğer proje değişikliği varsa bu ilk baştaki rekabeti etkiledi mi? Hayır, başka bir şekilde bu rakamlar artırıldıysa bunu kamuoyuna ve bize lütfen izah ediniz.

Sayın Bakanım, deprem bölgesiyle ilgili özel bir sayfa var. Ya, deprem bölgesinin yanı başında en büyük yardımı yapan ve en çok depremzede misafir eden Mersin nedense bu deprem bölgesi kapsamına girmiyor. Benim doğduğum şehir Batman deprem bölgesi kapsamında -800 kilometre ileride, o günkü alınan genel afete etkililik kararı için- ama Mersin yok. Allah rızası için Mersin'e yönelik bu ayrımcılıklara bir son verin ve bizi de gerçekten bu ülkenin emsalleri gibi yönetilen bir şehri olduğuna inandırın.

Sayın Bakanım, Türk Hava Yollarıyla ilgili, AJet'le ilgili soru önergeleri veriyoruz, gelen cevap bizimle dalga geçiyor: "Biz SPK'ye uygun işler yapıyoruz." Türk Hava Yollarıyla ilgili soru önergelerimize bakıldığında o Planet uygulamasında Mersin'in hiç olmaması turizm ve tanıtım açısından bir sorun, fiyatlar ciddi bir sorun. Aynı tarihte Ankara'dan 5 bölge seçin; Mardin'de, Diyarbakır'da, Batman'da uçak biletlerinin 5 bin lira olduğunu göreceksiniz. Vatandaşa kazık atmıyorsunuz, vatandaş uçağı doldurduğu için fiyat oraya çıkıyor. E, uçağı doldurmak suç mu? Boş olan Elâzığ uçağı 1.300 lira, iki saat ötede Batman uçağı 5.500

lira. Ya, ben uçağı dolduruyorum, aksine yolcu sayısını artırdığım için sizin kârınızı artırıyorum, boş olan uçakta 1.300 liraya bilet satıyorsunuz, dolu olan uçakta 5.500 lira. Bu fiyatlama mantığını lütfen hem AJet için hem Türk Hava Yolları için gözden geçirin.

Sayın Bakanım, burada Kurtalan yolu var. Siirtliler Sayın Cumhurbaşkanımıza enişte der, kendisiyle de gurur duyar. Sizden rica ediyorum, bu işlere bakan arkadaşımız kimse hazırında ya Siirt'e uçakla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bitti.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Bir dakika efendim. Sayın Cumhurbaşkanımızdan bahsediyorum, ayıp olur. Bir dakika...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Sayın Cumhurbaşkanımızın seçim bölgesi, ikinci memleketi Siirt. Bir arkadaşımız ya Siirt Havalimanı'na insin, Diyarbakır'a kadar kara yoluyla gitsin ya da Diyarbakır Havalimanı'na insin Siirt'e kadar kara yoluyla gitsin ve sonra Türkiye ortalamasına baksın ve gelsin sizi bilgilendirsin.

Kalan otuz saniyede de BTK ve ilişkili Bakan Yardımcımıza... Efendim, bu internet hızı, kalitesi ve tüketim miktarını sosyal medyada görüyorsunuz, adam 5 gigabaytla Avrupa'nın bir kentinde 15 film izliyor, Ankara'da, İstanbul'da 2 film bile izleyemiyor. Bu konularla ilgili soru önergesi verdim, cevap alamadım. Bu konuda tüketiciyi tatmin edecek bir şekilde hızı, kalitesi ve ölçümlmesiyle ilgili olarak yaptığınız çalışmalar hakkında bizi bilgilendirebilir misiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ekmen, size cevap vermediler mi?

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Cevap veriyorlar, diyorlar ki: "Falan 'web' sitesinde gerekli bilgiler var." BTK için demiyorum, çoğunlukla...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Vallahi bak, bize öyle göndermeyin. Biz şimdi yedi gün içinde soruların cevaplarını alıyoruz. Dolayısıyla, öyle yani BTK, işte, SPK bize...

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Ben Batman'da kendim yaşadım yani bir videoyu on sekiz saatte yükleyemedim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yani biz somut cevap almadan buradan ilerletmeyiz çünkü bundan sonra bir de Komisyon raporumuz var. Yedi gün içinde cevapları bekliyoruz Sayın Bakanım. Arkadaki hazırına da sizin huzuruza hazırlayacak olan arkadaşlar yani net sorulara net cevaplar gelmediği müddetçe... Daha bir hafta daha işimiz var. Görüşmeler bittikten sonra daha rapora da işiniz var yani. Ben sadece hatırlatıyorum, siz öyle şey yapmazsınız da.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum nezaketiniz için.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Meclisten gelen bütün soru önergelerini yani Komisyondan değil, gerçekten onları yakın takip ediyoruz. Hepsini tek tek okuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Onlar Meclis Başkanlığına Sayın Bakanım, biz haddimizi biliriz.

MEHMET EMİN EKMEN (Mersin) - Meclis Başkanı bize sahip çıkmıyor.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Meclis Başkanı olacaksın belki de.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Yok canım, estağfurullah, biz yerimizden memnunuz.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Bence olabilir. Meclis Başkanı İmralı trenine bindi gitti, şimdi sıra sende.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Şu ana kadar 6 sayfa ben not aldım, arkadaşlar da aldı. Hiçbir soruyu cevapsız bırakmayacağız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam, biz zaten takip ediyoruz Sayın Bakanım. Bizde de 15 uzman var, onlar da not alıyorlar. Dolayısıyla...

Evet, şimdi Sayın Şahan, Yozgat milletvekili.

Buyurun Sayın Şahan.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan Yardımcılarım, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları ve Komisyon çalışmalarımıza katkı sunan tüm değerli katılımcılar; hepinizi saygıyla, muhabbetle selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 Merkezi Yönetim Bütçesi ile 2024 yılı Kesin Hesap Kanun Teklifi üzerine AK PARTİ Grubumuz adına söz almış bulunuyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Teklifi'miz ulaştırma altyapımızın güçlendirilmesi ve devam eden mega projelerimizin tamamlanması amacıyla yüzde 10,58 artış, yüzde 5,12 bütçedeki payıyla 970 milyar 63 milyon 803 bin TL olarak hazırlanmıştır. Biz bu bütçeyi sadece bir rakamlar manzumesi olarak görmüyoruz, Türkiye'nin ulaşım vizyonunun, kalkınma iradesinin ve büyük hedeflere yürüyüşünün stratejik yol haritası olarak görüyoruz. "Devler gibi eserler bırakmak için karıncalar gibi çalışmak gerek." Üstat Necip Fazıl Kısakürek'in bu hikmetli sözü, bugün burada konuşacağımız tüm yatırımların ruhunu, hedefini ve Türkiye Yüzyılı'na yürüyen kadromuzun çalışma azmini en veciz şekilde ifade etmektedir. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın ifade ettiği gibi, biz milletimize hizmet yolunda "Durmak yok, yola devam." diyen bir kadroyuz. İşte, bu anlayışla bu bütçe Türkiye'nin dört bir yanını birbirine bağlayan dev projelerin, şehirlerimizi geleceğe taşıyan stratejik yatırımların bütçesidir. Yolları, tünelleri, raylı sistemleri, hava limanlarını bir medeniyet iddiasıyla buluşturan, güçlü bir iradenin, Türkiye'nin her karışına değer katan, şehirlerimizi geleceğe taşıyan, milletimizin refahını artıran dev bir yatırım vizyonudur. Büyük Türkiye hedefi için kararlılıkla yürüyen, Türkiye Yüzyılı'nın altyapısını adım adım inşa eden, ülkemizi bölgesel bir merkezden küresel bir güç hâline getiren Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinin eseridir.

2002-2025 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme alanlarında toplam 300 milyar dolar yatırım gerçekleştirdik. Bu yatırımların 180 milyar doları kara yoluna, 66 milyar doları demir yoluna, 25 milyar doları hava yoluna, 4 milyar doları denizcilığe ve 25,6 milyar doları haberleşmeye ayrılmıştır. Bu tablo, ulaştırma ve iletişim altyapısının Türkiye'nin kalkınma hamlesindeki öncü rolünü açıkça göstermektedir.

26 havalimanı olan bir Türkiye'den bugün 58 havalimanına ulaşan, 60 dış hat noktasından 355 noktaya, 50 ülkeden 132 ülkeye uçan bir Türkiye'ye geldik. Yıllık yolcu sayısının 34 milyondan 230 milyon üzerine çıkmasıyla birlikte, bir zamanlar sadece belli bir kesimin binebildiği uçak, artık, milletin toplu taşıma aracı hâline geldi. "Gidemediğin yer senin değildir." düsturuyla gece gündüz aşkla, şevkle, heyecanla milletimize hizmet etmeye devam ediyoruz.

"Yol yapmakla trafik problemi çözülmez." demedik, kara yollarında 6.100 kilometrelik bölünmüş yol ağından 29.947 kilometrelik dev bir ağa ulaştık. Seyahat hızını saatte 40 kilometreden 88 kilometreye çıkardık. Otoyol uzunluğumuzu 1.714 kilometreden 3.796 kilometreye, sıcak asfaltı 8.591 kilometreden 32.527 kilometreye yükselttik. Köprü ve viyadüklerde 811 kilometreye, tünel uzunluğunda ise 833 kilometreye ulaştık; bu rakam başlangıç seviyesinin tam yüzde 1.566 üzerinde bir başarıdır. Tüm bu adımlar, ulaştırmanın sadece bir yatırım değil, stratejik bir kalkınma hamlesi olduğunun kanıtıdır.

"Tren göçe sebep olur, yapmaya gerek yok." demedik, ana yurdu dört baştan demir ağlarla biz ördük. Demir yollarında 2002 yılında hızlı tren hattı olmayan bir Türkiye'den bugün 2.251 kilometrelik hızlı tren hattına, 20 şehri hızlı trenle buluşturan bir altyapıya, nüfusunun yüzde 51'ini hızlı trene eriştirir seviyeye ulaşan bir ülkeye geldik. Elektrikli ve sinyalli hat uzunluklarını 3 kattan fazla artırarak toplam demir yolu ağıımızı 13.919 kilometrelik modern bir yapıya kavuşturduk. Kent içi raylı sistemlerde 281 kilometreden 1.036 kilometreye yükselen büyük bir başarı kaydettik. Bu hatların 434 kilometresi bizzat Bakanlığımız tarafından yapılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Orman Bakanlığı arasında başlatılan "Her Bilet Bir Fidan, Sevdamız Yeşil Vatan" kampanyası kapsamında bir yıl boyunca, yüksek hızlı trenlerimizle seyahat eden her yolcumuz adına 1 fidan dikeceğiz. Hatlarımızda yıllık ortalama 13 milyon yolcunun seyahat ettiğini düşündüğümüzde, 13 milyon fidanı toprakla buluşturacağız. Bu anlamlı çevre seferberliğini yürekten tebrik ediyorum.

Ayrıca, ASELSAN tarafından geliştirilen millî sürücüsüz metro sistemiyle kritik teknolojilerde yerli ve millî kabiliyetlerimizi güçlendirdik.

Denizcilikte liman tesis sayımızı 152'den 217'ye, tersane sayımızı 37'den 85'e yükselttik. Deniz ticaret filomuzu 8,9 milyon DWT kapasiteden 53,1 milyon DWT kapasiteye çıkararak dünyanın 10'uncu büyük filosu hâline geldik. Limanlarımızda elleçlenen yük miktarını 190 milyon tondan 539 milyon tona çıkardık ve tersane üretim kapasitemizi yıllık 0,55 milyon DWT kapasitesinden 4,79 milyon DWT seviyesine yükselterek yüzde 771 gibi etkileyici bir artış sağladık. Bu gelişmeler Türkiye'nin küresel tedarik zincirindeki ağırlığını her geçen yıl artırmıştır.

Haberleşme alanında büyük bir dijital dönüşüm yaşandı. Fiber altyapımızı 81 bin kilometreden 637 bin kilometreye çıkartarak yüzde 684'lük bir artış sağladık. Yerli ve millî haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A'yı fırlatarak bu alanda üretim kabiliyeti olan sayılı ülkeler arasına girdik. Siber Güvenlik Endeksi'nde rol model ülke kategorisine yükselerek dünyanın en üst seviyesini yakaladık. 5G hazırlıklarıyla sanayiden ulaşım, akıllı şehirlerden eğitim ve savunmaya kadar pek çok alanda yeni bir çağın başlangıcını yapıyoruz. Ulaştırma ve haberleşme alanında yalnızca yol yapmadık, Türkiye'yi uzay ve yüksek teknoloji ligine de taşıdık. 2021'de TÜRKSAT 5A ve 5B'yi uzaya gönderdik, ardından yüzde 80 yerlilikle ürettiğimiz ilk millî haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A 2024'te uzaya fırlatıldı ve 2025'te hizmete alındı. Böylece, kendi haberleşme uydusunu üretebilen sayılı ülkeler arasına girdik. Kapsama alanımız 3,5 milyardan 5 milyar nüfusa çıktı. Aynı şekilde, metre altı çözünürlüklü millî gözlem uydumuz İMECE uzayda görev yapıyor, tüm kritik altyapı sistemleri yerli olarak geliştirildi. Raylı sistemlerde millî sinyalizasyonumuz yerli sinyal en üst seviyede güvenlik sertifikasını aldı. İlk millî ana hat lokomotif E5000 ve 1200 beygir gücündeki yerli motorumuz test aşamasına geldi. Hyperloop teknolojisinden millî bataryalara, hızlı şarj sistemlerinden akıllı demir yolu yazılımlarına kadar pek çok alanda artık kendi teknolojisini üreten bir Türkiye var. Doğal gaz şebekelerindeki arızaları akışı durdurmadan tespit eden boru içi denetleme robotu tamamen yerli olarak geliştirildi ve Türkiye bu teknolojiyi üreten dünyada 2'nci ülke oldu. Bütün bu adımlar şunu göstermektedir: Türkiye artık sadece yol, köprü yapan bir ülke değil, uzaydan raylı sisteme, bataryadan akıllı ulaşım kadar yüksek teknoloji üreten bir güçtür. Türkiye Yüzyılı tam da budur. Dünyada tünel açma makinesi üretebilen yalnızca 8 ülke var, biri Türkiye. Dünyada elektrikli araç bataryası üretebilen 6 ülke var, biri Türkiye. Bu başarılar ulaştırma vizyonumuzun geldiği seviyeyi açıkça ortaya koymaktadır. Tüm bu yatırımların yanında Türkiye, geleceğini belirleyen stratejik projeleri hayata geçirdi; İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü, Ankara-Niğde Otoyolu, Avrasya Tüneli, Marmara ve Aydın-İzmir Otoyolu gibi dev eserler, bu projelerin her biri bugün yapılmaya kalksa 2-3 kat maliyete tamamlanabilir. Bu gerçek, o dönemde alınan vizyoner kararların ne kadar isabetli olduğunu tartışmasız şekilde ortaya koymaktadır. İstanbul Havalimanı da bu vizyonun zirvesidir. Bugün yıllık 90 milyon yolcu kapasitesiyle hizmet veren, tamamlandığında 200 milyon yolcu kapasitesine ulaşabilecek Avrupa'da 2, dünyada 7'nci sırada olan, küresel bağlantı merkezi sıralamasında dünya 1'inci ilan edilen bir mega projeden söz ediyoruz. Açıldığı günden bugüne 400 milyon yolcuya hizmet sunmuş, Türkiye'yi küresel havacılığın merkezine taşımıştır. Aynı anda 3 uçak inip kalkabilen, 3'lü bağımsız pist operasyonunu hayata geçiren dünyada 2'nci, Avrupa'da ilk ülke olarak sivil havacılıkta teknik bir üstünlük ortaya koymuştur. Bütün bu başarılar bir araya geldiğinde görülmektedir ki ulaştırma ve altyapı politikaları Türkiye'nin büyüme hikâyesinin omurgasını oluşturmuştur.

2002'den bu yana atılan vizyoner adımlar ülkemizi bölgesel bir transit merkezden küresel bir lojistik, ulaştırma ve teknoloji merkezine dönüştürmüştür. Biz kararlıyız; havada, karada, denizde, iletişimde, dijitalde, Türkiye Yüzyılı'nı adım adım inşa etmeye devam edeceğiz. Türkiye Yüzyılı, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde kesintisiz hizmetle, büyük vizyonla, millî teknoloji hamlesiyle ulaştırmada da yükselmeye devam edecektir. İşte, bu büyük kalkınma yürüyüşünün tam merkezinde duran illerimizden biri de Yozgat'tır yani Türkiye'nin tam orta noktası, coğrafi merkezi, Anadolu'nun kalbidir. Yozgat bugün ulaştırma ve iletişim alanında tarihinde görülmemiş bir dönüşüm yaşamıştır. 2003'ten bu yana şehrimizin ulaşım ve haberleşme altyapısına tam 90 milyar 730 milyon 128 bin 394 TL yatırım yapılmıştır. Bunun 4 milyar 505 milyon TL'si yalnızca 2025 yılında gerçekleştirilmiştir. 2003 yılında sadece 44 kilometre bölünmüş yolu olan Yozgat, bugün 408 kilometre bölünmüş yol ağına sahiptir. 2003'te yalnızca sadece 8 kilometre ve BSK yolu olan Yozgat bugün 439 kilometre yola sahiptir; Kırıkkale'ye, Sivas'a, Çorum'a, Kayseri'ye, Kırşehir, Nevşehir'e artık kesintisiz bölünmüş yollarla bağlı bir merkez bölge hâline gelmiştir. Şehir geçişleri,

köprülül kavşaklar, tarihî köprüler, varyant düzenlemeleriyle Yozgat'ın kara yolu omurgası baştan sona yenilenmiştir. Devam eden Alaca-Zile Yolu, havalimanı bağlantı yolu, Boğazlayan-Felahiye-Kayseri Yolu, tamamlanan Sorgun-Çiğdemli-Kadışehri Yolu ve çevre yolu projeleri de şehirlerimizin standardını daha yükseğe taşımaktadır. Demir yolunda Yozgat-Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'yla Ankara artık bir saatlik mesafededir. Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi tamamlandığında Yozgat Türkiye'nin doğu-batı omurgasının merkezi olacaktır. Hava yolunda altyapısı tamamlanan Yozgat Havalimanı'nın üst yapısı yüzde 30 seviyesine gelmiştir, inşallah sizinle beraber 2026 yılında hizmete açacağız. Fiber altyapıda 1.059 kilometreden 5.345 kilometreye yükselerek dijital çağın merkezine yerleşmiştir.

Sayın Bakanım, tam burada, bu noktada şunu ifade etmek istiyorum: Biz, bu millete âşığız, Mecnun olduk çölleri yaptık; Ferhat olduk, dağları deldik, tünel yaptık. Milletimizin önündeki her engeli, her mesafeyi, her zorluğu aşı aşı bugünlere geldik. Bu anlayışla Yozgat'ımız adına beklentilerimizi sizlere arz etmek isterim. Yozgat'ımızın kara yolu ağında önemli ölçüde mesafe alınmış olsa da Yozgat'ımızın büyüyen nüfusu, gelişen ekonomisi ve artan ulaşım ihtiyacı doğrultusunda Yozgat Çevre Yolu, çok fazla kaza olan Yozgat-Boğazlıyan Yolu, Yozgat-Şefaati Yolu, Sorgun Çevre Yolu, Yerköy-Çiçekdağı Yolu, Boğazlıyan-Yenifakılı Yolu, Boğazlıyan-Çandır-Çayıralan Yolu, Çandır-Fehmiye Yolu, Sarıkaya-Çayıralan Bağlantı Yolu, Sarıkaya-Karayakup Yolu, Sarıkaya-Çayıralan Yolu, Kadışehri-Halıköy Yolu, Kadışehri-Sulusaray Yolu, Kadışehri-Çekerek Yolu, Çekerek-Zile Yolu...

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Bütün Yozgat'ı saydınız.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Bunlar bağlantı yolları, ana yollar değil Ayyüce Hanım.

Aydıncık-Çekerek kısaltma yolu, Şefaati-Kozaklı-Mucur Yolu, Saraykent-Kadışehri Yolu, Akdağmadeni-Sarıkaya Yolu, Akdağmadeni-Şarkışla yolu yatırımlarının 2026 programına alınmasını hemşehrilerimiz adına sizden özellikle talep ediyorum.

Sayın Bakanım, bu yol ağlarının tamamlanması hâlinde Yozgat'ımızın ulaşım anlamında çözülmemiş neredeyse hiçbir problemi kalmayacak. İnaniyoruz ki sizin güçlü desteğiniz ve Bakanlığımızın vizyoner yaklaşımıyla bu projeler tek tek hayata geçirilecek, Yozgat'ımız bölgesel bir ulaşım üssüne dönecektir. Sorgun, Yozgat'ın doğu-batı aksındaki en geçiş yoğunluk noktası hâline gelmiştir. Yüksek hızlı tren bağlantısı, ağır vasıta trafiği, şehir içi hareketlilik, Sivas yolu, hepsi birleşince mevcut kavşak artık bu yoğunluğu taşımamaktadır. Trafik güvenliği ve akışının sağlanması için Sorgun'a acil bir dal-çık kavşağı ile araç muayene istasyonu yapılmasını talep ediyoruz. Tarafınıza ileteceğim listede telefon ve internet erişimi olmayan köylerimiz yer almaktadır. Bu köylerin 2026 yılı yatırım programı kapsamına alınmasını Yozgat adına özellikle talep ediyoruz. 2023 yılında açılışını beraber gerçekleştirdiğimiz Ankara Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı kapsamında Yozgat Hızlı Tren Garı açıldığı o günden bugüne büyük ilgi görmüş, yalnızca iki yıl içerisinde Yozgat'tan 275.800 yolcuya hizmet vermiştir. Özellikle öğrencilerimiz, memurlarımız ve günlük Ankara-Yozgat arası yolculuk yapan yolcularımız mevcut seferlerde yer bulmakta zorlanmakta, biletler kısa sürede tükenmektedir. Yolcu talep artışı, artık düzenli ve kalıcı bir seviyeye ulaşmıştır. Bu nedenle Yozgat çıkışlı ve Yozgat varışlı sefer sayılarının artırılması, vagon kapasitesinin yükseltilmesi, yoğun saatlere ek sefer konulması talebimiz vardır.

Ayrıca Sayın Bakanım, Yerköy, Yozgat merkez, Sorgun, Akdağmadeni istasyonlarımızın üzerine, 54 milyar 482 milyon TL bütçeli Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Hattı'na Şefaati ve Yenifakılı istasyonlarının da eklenmesiyle Yozgat'ımızın 14 ilçesinden 6 ilçesi hızlı tren konforuna erişmiş olacak ve bu 6 ilçemizde istasyonumuz olacaktır. Bu adım Yozgat'ın ulaşım vizyonunu Türkiye Yüzyılı hedefiyle buluşturan en önemli hamlelerden biri olacaktır.

Sayın Bakanım, Yozgat yapılan her hizmetin kadrini ve kıymetini bilen bir şehirdir ve vefalıdır, teşekkürünü de ve duasını da esirgemez. Bu nedenle talep ettiğimiz her hizmet milletimizin beklentisinin ve teveccühünün bir karşılığıdır. Sizin güçlü iradenizle bu sorunların hızlı çözüleceğine inanıyorum. Bu inançla bütçemizin vatanımıza ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, değerli arkadaşlar...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Konuşma metnini alsın arkadaşlar.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kırkpınar... Değerli arkadaşlar...

Teşekkür ediyorum.

Sayın Ustaya söz vereceğim. Değerli milletvekilleri, bakın, sayın milletvekili kültür, sanat ve spor şehri Yozgat'ın ihtiyaçlarını ifade etti, lütfen, lütfen. (Gülüşmeler) Yani burada Sayın Şahan'a teşekkür ediyoruz.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Modanın başkenti.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Moda, biraz geridesiniz orada ama orada da ilerleyecekler.

SÜLEYMAN ŞAHAN (Yozgat) - Ben varım ya.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Orada da ilerleyecekler.

Evet, şimdi Sayın Usta'ya söz vereceğiz.

Değerli milletvekilleri, aradan sonra, Sayın Usta'nın konuşmasından sonra Tören Salonu'nda yemek hazırlığımız var. Sayın Bakanımız, milletvekillerimiz, kurum başkanlarımız ve genel müdürlerimiz, Bakan Yardımcılarımız için Tören Salonu'nda, diğer bürokrat arkadaşlarımız için de üyeler üst lokantasında yemek hazırlığımız olacak, bunun alt katında. Şimdiden teşekkür ediyorum.

Sayın Usta, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Sayın Başkan, şimdi yemeği milletin aklına getirdin, benim konuşmam sabote oldu. (Gülüşmeler)

Peki, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri, değerli bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, az önceki AK PARTİ'li milletvekili arkadaşımız da bu kamu-özel iş birliği projelerden başladı, aslında o noktaya çok fazla girmeyecektim ama şunu bir görmemiz lazım: Kamu-özel iş birliği projelerinde, Dünya Bankası verilerine göre, dünyada büyüklük açısından, proje büyüklüğü açısından 4'üncü sıradayız, proje sayısı açısından da 6'ncı sıradayız. Sadece buradan zaten bir sorgulamak gerekir yani niye biz de hiçbir şeyde, yolsuzluk, işte hukuksuzluğun dışında dünyada bu kadar üst sıralarda yer almıyoruz, niye böyle bir konuda yer alıyoruz diye sorgulamak aslında bazı şeyleri anlamamız için yeter. Şimdi, tabii, kamu-özel iş

birliği projeleri politikacıların hoşuna gidiyor, dünyanın her tarafında bu böyle çünkü daha hızlı bir şekilde iş yaptırılıyor, ondan sonra özel sektörün kaynaklarını kullanıyorsunuz fakat siz açılışı yapıyorsunuz belki ama borcu, parayı, efendim, gelecek iktidarlar ve gelecek nesiller ödüyor; bu işin böyle bir felsefesi var.

Şimdi, az önce arkadaşımız da söyledi ama ondan daha ziyade bunu Cevdet Yılmaz da söyledi Sayın Bakan "Ya, keşke daha fazla yapsaydık, bu işlerden keşke daha fazla yapsaydık." diye. Bunu hangi çalışmaya istinaden söylüyorsunuz? En büyük kalemler de sizde olduğuna göre yani siz böyle bir çalışma yapıp Cumhurbaşkanlığına verdiniz mi? Ona istinaden bu söyleniyor yoksa çıplak gözle mi söyleniliyor? Böyle bir şey olamaz ya! Yani bu, sorumlu bir yönetici, sorumlu bir devlet insanı açıklaması değil. "Keşke daha fazla yapsaydık." Sanki kendi paramızla yapıyoruz, ya yüzde 10 dolar cinsinden, döviz cinsinden borçlanarak yapıyoruz, "carry trade"cilere yüzde 20 reel faiz vererek yapıyoruz bunu. Dolayısıyla yani "Pandemi sonrası bir miktar uluslararası ölçekte maliyetler arttı." şimdi de geri gelmeye başladı, ne olacak? Yani arttı diye, efendim, "Keşke daha fazla yapsaydık." diye böyle hakikaten ucuz propaganda yapılması beni çok sinirlendiriyor, onu söyleyeyim. Şimdi ama bununla ilgili çalışma bekliyoruz sizden.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Herkes hizmet bekliyor Sayın Usta.

ERHAN USTA (Samsun) - Yani bunun bugün yapılmasıyla, efendim, beş yıl önce ihtiyaç fazlası -İstanbul Havalimanı bunun bir örneğidir- yapılmasının bize bir hakikaten finansman açısından, maliyetler açısından birisi bir fizibilitesini yapsın, getirsin. Biz de millet olarak "Ya, gerçekten doğru bir iş yapılmış." diyelim.

Şimdi, mesela Avrupa Birliği Sayıştay raporları var Sayın Bakan. Bu PPP'lerin yani kamu-özel iş birliği projelerinin görüldüğü kadar iyi olmadığını, ciddi sözleşme riskleri olduğunu, bunları tek tek anlatmış, çok iyimser tahminler yapıldığını fakat daha sonra bu tahminlerin gerçekleşmediğini, bundan kamunun ciddi zarar gördüğüne ilişkin... İsterseniz, benim elimde birkaç böyle bunların İngilizce metinleri falan da var, bunları verebilirim. Şimdi, bu çok tartışılan bir konu bir defa ve Avrupa Birliği Sayıştay da dediğim gibi bunu ciddi şekilde aslında eleştiriyor.

Burada bir şeyle daha karşılaştım ben, mesela biz bunu söylüyorduk, "Ya, bunları niye gündeme getiriyorsun?" Bir, yapılan yolsuzluğun, hırsızlığın, neyse adı bunun, bunun boyutunu bir defa millet bilmek zorunda çünkü bu paraları millet ödeyecek, nihayetinde bizim vergilerimizle ödeniyor. İkincisi ama daha önemlisi şu: Sayın Bakan, mesela sizin açınızdan... Tabii, bu projelerin hiçbirinde sizin imzanız yok, ne Karayolları Genel Müdürü olarak ne de Bakan olarak, sizden önce yapıldı bunlar ama parayı ödemek size nasip oluyor. Şimdi, şurada, Karayolları bütçesinin arka sayfasında işte bununla ilgili bir cetvel var. Mesela, bu yıl ne kadar ödeyeceksiniz? "Bu projeler için beş kuruş para çıkmayacak, biz bunları bedavaya yaptırıyoruz." diye Cumhurbaşkanının nutuklar attığı projeler için "101,3 milyar lira garantiden sadece 2026 yılında ödeme yapacağız." diye Meclise sunmuşsunuz. 2027 yılında 125 milyar, 2028 yılında 150 milyar TL. 2017-2028 diye yaptıklarınız ile açıkladıklarınıza bakarsak 21,4 milyar dolar bu projeler için sadece sizin Bakanlığınız, yani daha doğrusu bunun Karayolları için yapılan kamu-özel iş birliği kapsamında ödeme olduğunu hepimiz biliyoruz. Ya Allah rızası için şunların bize bir detayını verin Sayın Bakan. 2026 için, mesela, şu 101,3 milyar lira, hangi projelere bu parayı ödeyeceğiz?

Son olarak da şimdi soruyorum, akşam konuştuğunuzda öyle bir hesabın olması lazım buraya bu rakamı yazdığınızıza göre. Ödeneği alındı bunun, ödenek bu, bilgi amaçlı bir şey değil. Hane halkı transferlerinde ödenek olarak 101,3 milyar TL 2026 yılında size bu millet ödenek verecek, bu Parlamento ödenek verecek. Bunu hangi projelere harcayacaksınız bize bir söyleyin.

Şimdi, niye bir de bunları gündeme geçiriyoruz? Sayın Bakan, bakın, hepimiz aynı taraftayız diye kabul etmek istiyorum ben milletin hakkını savunma anlamında. Mesela, Portekiz daha önceki yaptığı müzakerelerin tamamını, kamu-özel iş birliği projelerindeki müzakerenin bir kısmını yeniden "negotiation" ediyor, müzakere ediyor, diyor ki: "Arkadaş, siz bizi soymuşsunuz. Biz sözleşmeden kaynaklanan risklerle karşı karşıyayız." Bunlarla oturmuş, almış karşısına bunları tekrar müzakere ediyor. Biz niye yapmıyoruz bu müzakereleri? Osmangazi Köprüsü'nü buradan size de anlattım, bakın, sizden önceki Bakana da anlattım, 2 Cumhurbaşkanı Yardımcısına da anlatım Strateji ve Bütçe Başkanlığından dolayı. Özetini söyleyeyim: 1,2 milyar dolarlık yatırım, toplam finansman maliyeti, ağır bakım onarım giderleri, işletme giderleri on sekiz buçuk yıl için toplam maliyeti 2,8 milyar dolar, garanti edilen gelir 14 milyar dolar. Bu rakamlar da değişiyor çünkü biliyorsunuz, dolar cinsinden Amerikan TÜFE'sine göre de artırıyoruz. Ya, dünyanın neresinde görülmüş arkadaşlar? Bakın, bu rakamımıza bir tane itiraz eden olmadı. Sayın Bakan itiraz etsin, oturalım, hesapları konuşalım, excel dosyalarını verelim kendisine. 2,8 milyar dolar koyacaksınız, asgari 14 milyar dolar alacaksınız. Dünyanın neresinde böyle bir şey var? İşte, o yüzden biz buna asrın soygunu demiştik ama bu ünvanınızı da kaptırdınız. Yani çok marifetli arkadaşlar çıkıyor, asrın soygunu ünvanı EPDK'ye geçti, onu da geçen gün burada anlattım. O da yirmi yıl içerisinde Türkiye'yi... Yine Enerji Bakanlığının yaptığı diğer bir ihaleye misal olarak söylüyorum. Bakın, kafadan şeyler falan değil, onlara da söyledim: Çalışmanın excel dosyalarını vereyim arkadaş, burada bana söyleyin, itiraz edin bana, "Erhan Usta, sen yanlış konuşuyorsun." deyin. Bir itiraz eden olmadı. Bize ne Bakan itiraz etti ne EPDK Başkanı itiraz etti çünkü hesap doğru, kendi yaptığı işe göre söylüyor. Bakın, EPDK bir ihale yapıyor, Enerji Bakanlığı bir ihale yapıyor, arada sadece bir yıl var, bizim yediğimiz toplam kazık 53,2 milyar dolar arkadaşlar, Türkiye Cumhuriyeti devletin vatandaşları, vergi ödeyicileri olarak. Böyle bir şey olabilir mi? O yüzden, asrın soygunu Osmangazi Köprüsü'ydü, şimdi, sizin bu ünvan EPDK'ye geçti ama sizinki de az değil. Sayın Bakan, istirahat ediyorum, bakın, yani 101 milyar lira sadece bir yılda bunlar için para ödeyeceksiniz. Bunların hem detayını verin bize hem de oturun, yerinde bunları müzakere edin. Buna hakkınız var. Bakın, tahkime biz gidelim diyorum. Eğer siz devleti yönetenler olarak burada iyi niyetliyseniz ve bir hata yapıldı diyorsanız veya efendim, yani şimdi kaba ifadelere kaçmasın diye bir şey söylemiyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, nezaketimizi bozmayalım.

ERHAN USTA (Samsun) - Yani burada bir hırsızlık olup olmadığı konusunda eğer bir endişeniz varsa, bu endişeyi taşıyorsanız tamam mı, o zaman oturalım, bunlar için siz gidin Sayın Bakan uluslararası tahkime veya biz gidelim ya, savunalım ya. Bütün hesaplarını ben ortaya koyacağım teknisyen olarak. Yani bundan daha açık ne diyelim? Buna gitmiyorsanız, o zaman ben burada iyi niyet aramam, burada başka bir şey var o zaman arkadaşlar. İddia ediyorum, 2,8 milyar dolar -Plan ve Bütçe Komisyonunda eski olan arkadaşlar bilir, Sayın Muş da belki hatırlayacaktır- bu tarafta, 14 milyar dolar gelir bu tarafta, dünyanın neresinde böyle kârlı bir iş var? Şimdi, dolayısıyla... Hesabı da çok basit biliyor musunuz? Şu anda, mesela, 20 dolar civarında

vatandaştan alıyoruz, değil mi? Şu anda 57 doları biz firmaya ödüyoruz. Mesela, bunu da soru olarak soruyorum Sayın Bakan: Şimdi, her geçen araç için Osmangazi Köprüsü'nde firmanın hak ettiği para ne? Yani vatandaşın ödediği, artı üzerine ödediğimiz ne? Şimdi, biz bunu her sorduğumuzda bize diyorlar ki: "Efendim, 40 bin kişi araç garantisini karşılıyor." Ya, biz onu karşılamadığınızı söylemiyoruz ki, elbette günlük 40 bin araç karşılanıyor, karşılanmayan şey... Biz, orada 2 tane garanti veriyoruz; bir, araç garantisi yani araç sayısı garantisi; iki, geçiş ücreti, geçiş bedeli garantisi veriyoruz. Ve 35 dolardan başladı bu, Amerikan TÜFE'siyle artıyor, şu anda yanlış hatırlamıyorsa 57 dolara geldi, 20 dolarını vatandaştan alıyoruz, 37 dolarını hazine olarak siz ödüyorsunuz. Mesela, şurada ya, çok basit bir hesap, Sayın Bakan, yalalım bu hesabı; hepsini bugünkü rayiçler üzerinden diyelim. 37 doları hazine olarak ödüyorsunuz, çarpı 40 bin araç -bakın, canlı yayında yapıyoruz hesabı- çarpı 365 gün, tamam mı? Vatandaşın ödediğine ilave olarak yıllık 540 milyon doları hazineden ödüyorsunuz. Çarpı on sekiz buçuk yıl 9,993 yani 10 milyar dolar, hesap burada. Ya, basiti bu yani bunun detayları var da basiti bu. Yani, eğer biz bir yalan konuşuyorsak deyin ki: "Arkadaş, yalan konuşuyorsunuz." 57 dolar alıyor; 20 dolarını vatandaştan alıyor, 37 dolarını hazine olarak benden alıyor. Çarpın ya; 37 dolar çarpı 40 bin araç, çarpı 365 gün, çarpı on sekiz buçuk yıl. Şimdi, geçmişte bu 37 doların biraz altındaydı, gelecekte de biraz üzerinde olacak, bugünkü dolar cinsinden alıyorum bunu. Bizim hesabımız daha teknik, daha detay bir hesap ama işin kolaylığını göstermek için ve vurgunun büyüklüğünü göstermek için bunu söylüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERHAN USTA (Samsun) - Osmangazi Köprüsü'ne hiç vakit ayırmayacaktık, on dakika buraya gitti.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Şimdi, bu yabancı basından biz ne öğrendik? Bir kısım otoyolların ve köprülerin satılacağını öğrendik. Bir defa, bu Türkiye'ye yakışmıyor. Türkiye, niye bunu yabancı basından öğreniyor madem biz demokratik bir ülkeyiz, hukuk devletiyiz? Sayın Bakan, burada eğer bunları... Tabii, bunlar yeniden özelleştirilebilir yani işletme hakkı devri verilebilir, verilemez, tartışılan bir şey ama dünyadaki bir kısım örneklerine baktığınız zaman bunlar bedeli vatandaş tarafından ödenmiş yatırımlar. Aslında, baktığınızda birçok ülkede kamu-özel iş birliği projeleriyle yapılmış olsa dahi... Zaten bunların bir kısmı, biliyorsunuz, bütçe imkânlarıyla yapıldı yani bunlar kamu-özel iş birliği projesi değil; mesela, 2 tane köprümüz için söylüyorum, diğer bir kısım şeylerde de... Ha, yani bunların zaten bedelini vatandaş ödemiş, bundan sonra bunu vatandaşa özelleştirme yani işletme hakkının devrinin yeniden verilmesi durumunda çok yüksek fiyatlarla muhtemelen vereceksiniz. Tabii, oradaki şey belli olmaz, adamın alacağı parayla özelleştirme bedeli ortaya çıkacaktır. Ben bunun doğru olduğunu düşünmüyorum yani burada bunu daha ucuz, hesaplı bir şekilde... Çünkü İstanbul ticaretin kalbi, özellikle İstanbul'daki yerler için söylüyorum. Dolayısıyla, buralarda bunların özelleştirilmesinin ülkeye ve ekonominin geneline bir faydası olacağını düşünmüyorum. Yine, yaparsanız bunu birileri de oradan zengin olacaktır. Bu faslı daha fazla da uzatmak istemiyorum ama önemli bir şeydir, dünya örneklerine de buradan arkadaşlarımız baksın. Bakın, kamu-özel iş birliği projeleriyle yapılanlarda dahi... Mesela, bir kısmında diyor ki: "Ben artık bundan sonra geçiş ücreti almadan milletime bedava kullandıracağım çünkü ben bunun yatırımını vatandaştan yüksek ücretler alarak zaten karşıladım." Bu, bu işin felsefesinde olan bir şey. Ha, devletin çok paraya ihtiyacı var diyorsanız, olabilir, bir miktar... Ama zaten şu anda bir geçiş ücreti alınıyor dolayısıyla belki orada bir miktar ayarlama yapılarak bu sağlanabilir, yeniden başkalarını burada zengin edecek davranışlarda bence bulunmamak lazım.

Şimdi, limanlarımız var, bu limanlarda bekleme sürelerinin çok uzun olduğunu biliyoruz. Yani, bununla ilgili, mesela, geçen ÜNSPED Gümrük Müşavirliği AŞ İcra Kurulu Başkanı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Son kez, buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - Tamam, teşekkür ederim Başkanım.

...Mehmet Korkmaz, benim hem Mülkiyeden arkadaşım hem de devlette de çalıştı, Gümrük Müsteşar Yardımcılığı da yaptı uzun süre, onun açıklaması var, diyor ki: "Mesela, bu bekleme süreleri nedeniyle sadece ihracat kısmında yaklaşık 4-5 milyar dolar ek maliyet oluşuyor, bir de ithalat boyutu var." Şimdi, ben bunu gerçekten inceledim epeyce; mesela, Mersin Limanı'na ilişkin ödemeleri, bedelleri falan da çıkardım yani orada lokal acente alıyor, acente "demoraj"ı alıyor, ondan sonra, liman ardiye ücretleri falan denildiği zaman, baktığınızda gerçekten burada... Ve süreler de uzadı, tabii sıkıntılar da var yani kaçak geçişleri engellemek... Elbette engellenmesi gerekir ama buralarla ilgili bir vaziyet alınması gerektiği ortada, hem ithalat tarafında hem ihracat tarafında bizim maliyetlerimizi çok ciddi ölçüde artırıyor. Bir de, ben öğrenmek istiyorum yani ücret belirlenmesinde siz bir narh falan koyuyor musunuz, bir tavan var mı? Yani, devletin buradaki fonksiyonu nedir? Ben bir miktar ona baktım, göremedim. Yani, yoksa, tamamen bu rekabet koşulları diyeceğim ama rekabet yok yani bir yerde bir tane liman olsa rekabet olmaz ancak başka bir limanla rekabet edebilir. Şehirlerin arasında da uzaklık varsa çok rekabetin olduğu bir alan değil. Uluslararası uygulamalar nasıldır, fiyatlarımız onlara göre nasıl, Türkiye'ye göre nasıl, rakip ülkelerimize göre nasıl? Bakın, çok gelişmiş, bana Rotterdam Limanı'nı falan söylemeyin yani benim rakibim olan ülkeler, işte ne bileyim, tekstili gönderdiğimde "Mısır'daki limanla benim fiyatım nasıl?" diye mukayese edilmesi lazım. Böyle anlamda bir mukayese yapılırsa ben memnun olurum.

Son konu olarak da Sayın Bakan, bize gençlerden bir mesaj geldi, sonra da korkmuş çocuklar, silmiş. Niye sildin diye tekrar ısrar edince, diyor ki: "Sayın Milletvekilim, çağrı merkezi TÜRK TELEKOM AssisTT'de çalışıyorum. 18 bine yakın çalışanı mevcut Türkiye genelinde fakat banka promosyonunu vermediler ve açıklama yapmadılar. Çalışanlar hep genç, 18-30 yaş arasında. Destek çıkar mısınız gençlere? Size de yazmıştım ama müdürlerden uyarı geldi 'Şirketin adını kötülemeyin.' diye, ondan silmişim mesajları." Bakın, Türkiye'nin geldiği özgürlük noktası bu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERHAN USTA (Samsun) - Başkanım, hemen bir selamlayayım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

ERHAN USTA (Samsun) - Yani dolayısıyla burada bu promosyon meselesinin de TÜRK TELEKOM'la çözülmesi lazım yani insanları mağdur etmeyelim. Zaten herkesin ne kadar geçim sıkıntısı çektiğini biliyoruz.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.
Samsun'a ilişkin hususlar var ama onlardan önergelerde bahsedeceğim.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.
Görüşmelere saat 14.30'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.32

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.34

BAŞKAN: Mehmet MUŞ (Samsun)
BAŞKAN VEKİLİ: İsmail Faruk AKSU (İstanbul)
SÖZCÜ: Orhan ERDEM (Konya)
KÂTİP: Nilgün ÖK (Denizli)
----- 0 -----

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, 17'nci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.
Kaldığımız yerden devam edeceğiz.
İlk söz Sayın Mustafa Kalaycı'nın.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.
Süreniz on dakika.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Bakanlık ve kurumlarımızın değerli temsilcileri, sayın basın mensupları; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ülkemizde ulaştırma ve altyapı alanında demir yolları, bölünmüş yollar, otoyollar, köprüler, tüneller, tüp geçitler, viyadükler, limanlar, hava limanları gibi dünya çapında devasa projeleri de kapsayan çok önemli yatırımlar gerçekleştirilmiş ve milletimizin hizmetine sunulmuştur.

Konya tüm özellikleriyle Türkiye'nin merkezidir ve yüz ölçümü itibarıyla birçok ülkeden daha büyüktür, aynı zamanda Kalkınma Yolu Projesi güzergâhında bulunmaktadır. Türkiye'de her yol Konya'ya çıkmaktadır, dolayısıyla Konya en fazla yol ve altyapı yatırımının yapılmasını gerektiren bir ildir. Yüksek Hızlı Tren Ankara-Konya Hattı 2011 yılında, Konya-Karaman Hattı 2022 yılında hizmete açılmıştır. Konya'dan Ankara'nın yanı sıra Eskişehir'e, İstanbul'a, Kırıkkale'ye, Yozgat'a ve Sivas'a bağlanan hızlı tren hattıyla hızlı ve konforlu seyahat yapılmaktadır. Konya Kayacık Lojistik Merkezi ve Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı 2020 yılında hizmete açılmıştır.

Her açıdan hızla gelişmesi için yüksek potansiyele sahip olan Konya'nın tek dezavantajı limanlara olan mesafesidir. O sebeple, Konyalı sanayici ve ihracatçımızın limanlara uygun maliyetli ve hızla ulaşma açısından demir yolu projeleri büyük önem arz etmektedir. Sayın Bakanım, Karaman-Ulukışla ve Ulukışla-Yenice Arası Yüksek Standartlı Demir Yolu Projesi ne durumdadır? Konya'dan Mersin ve Adana'ya hızlı tren ulaşımı ne zaman sağlanacaktır? İnanıyoruz ki kısa zamanda Konya'dan Bursa'ya, İzmir'e, Mersin'e, Adana'ya, Gaziantep'e, Şanlıurfa'ya hatta Musul, Bağdat ve Basra'ya kadar hızlı trenle seyahat imkânı olacaktır. Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya Hızlı Tren Projesi bölge turizmine ve ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır. Konya-Antalya seyahat süresini bir saat on beş dakikaya düşürecek etabın başladığı duyurulan proje ne durumdadır? Projenin tümüyle ne zaman tamamlanması planlanmıştır?

Konya'yı büyük ilçelerine ve komşu illere bağlayan bölünmüş yolların önemli bir bölümü yapılmıştır. Yatırım programında yer alan Belören-Bozkır arası 34,4 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ne zaman yapılacaktır? Bozkırlı hemşehrilerim umutla bu bölünmüş yolun yapımını beklemektedir. Seydişehir-Bozkır Devlet Yolu yapım çalışmaları 7 Temmuz 2025 tarihinde başlamıştır. 2028 yılında tamamlanması öngörülen projenin daha erken bitirilmesini bekliyoruz. Yine, yatırım programlarında yer alan 133 kilometre uzunluğundaki Akşehir-Yalvaç-Şarkikaraağaç Ayrımı Projesi ne zaman tamamlanacaktır?

Konya'nın Antalya ve Mersin'e daha hızlı ve kolay erişimi için Toros Dağları'nı 4 ayrı güzergâhtan delen tüneller ve bağlantı yolları yapımına dair çalışmalar devam etmektedir. Konya-Antalya arasında iki buçuk saate düşüren Antalya-Taşagıl-Derebucak-Konya Yolu güzergâhındaki 5 kilometrelik Demirkapı Tüneli 2023 yılında hizmete açılmıştır. Torosların tünel konforuyla sadece dört dakikada geçilmesi sağlanmıştır. Konya-Antalya yolunda 7.360 kilometre uzunluğundaki Alacabel Tüneli ve bağlantı yollarının 2026 yılında hizmete açılacağı açıklanmıştır. Başta Seydişehirli, Bozkırlı, Ahırlı ve Yalılıyüklü hemşehrilerimin yıllardır beklediği Alacabel Tüneli'nin yine bir gecikme olmadan tamamlanmasını heyecanla bekliyoruz. Konya-Alanya arasını iki saate indirecek olan bölünmüş yol projesi kapsamında Konya-Karaman Ayrımı Belören Hadım Yolu büyük ölçüde tamamlanmış, dünyanın en büyük viyadükleri arasında 2'nci, Türkiye'nin de ilk yüksek ayaklı viyadüğü olan 1.372 metrelik Eğiste Viyadüğü 2022 yılında hizmete açılmıştır. Kuşyuvası tünelleri ve bölünmüş yolun geri kalanı ne zaman tamamlanacaktır? Bölgenin bir asırlık rüyası ne zaman gerçek olacaktır? Yine, yapımı devam etmekte olan Karaman-Silifke arası 3.300 metrelik Sertavul Tüneli, Medreselik Viyadüğü ve bağlantı yolları ne zaman hizmete sunulacaktır?

Konya'nın şehir içi ulaşım sorunlarının çözüme, hızlı, güvenli, modern ve konforlu ulaşım sistemine kavuşması için çevre yolu ve raylı sistem projeleri büyük önem arz etmektedir. Bakanlığınız ile Konya Büyükşehir Belediyesi ortaklığıyla Konya kuzeyden güneye, doğudan batıya raylı sistemlerle donatılmış hâle gelecektir. Yapımları devam eden ve planlanan hatlarla birlikte Konya'nın kent içi raylı sistem ağı 134 kilometreye yükseltilmiş olacaktır. Konya Ray Projesi'nin Birinci Etabı Meram Gar, Sanayi Bölgesi, Havalimanı, Lojistik Merkezi, Aşağıpınarbaşı arasında inşa edilmektedir, mevcut Konya tramvay hatları ve yüksek hızlı tren garıyla entegre olacaktır, tamamlandığında günlük 90 bin yolcu kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. 2'nci etabı Şehir Hastanesi-Stadyum Tramvay Hattı yapım çalışmaları bu yıl başlatılmıştır. Barış Caddesi-Beyhekim-Kentplaza arası tramvay hattı ve Trafik Kontrol Merkezi İnşaatı İş Projesi ihale aşamasındadır. Konya Gar-Yaylapınar kesiminin proje ve keşif çalışmaları devam etmekte olup 2026 yılında yatırım programına alınmasını bekliyoruz. Fetih Caddesi-Ahmet Özcan Tramvay Hattı Projesi çevresel etki değerlendirmesi süreci aşamasındadır.

Konya'yı demir ağlarla örüp şehir içi trafik sorununa çözüm getirecek olan bu projeleri planlama olarak ne zaman tamamlamayacağını düşünüyorsunuz? Konya Çevre Yolu 122 kilometre olup 22 kilometrelik 1'nci kısmı 2020 yılında hizmete açılmıştır, 46 kilometrelik 2'nci kısmında Afyonkarahisar ve Aksaray aksındaki 30 kilometrelik kesim bu yıl ocak ayında ulaşımına açılmıştır, Aksaray-Adana aksı arasındaki 16 kilometrede çalışmalar devam etmektedir, 54 kilometrelik 3'ncü kısmın 22 kilometrelik kesimi hâlen ihale aşamasındadır, 32 kilometrelik kesimin de yatırım programına alınmasını bekliyoruz. Konya Çevre Yolu şehir içinde kalan eski çevre yolundaki trafik yoğunluğunu azaltacak, kentin taşıdığı transit trafik yükünü çevre yoluna aktaracak, turizm ve ticaret merkezlerine hızlı ve güvenli trafik akışını sağlayacak, Konya'nın da ulaşım altyapısına güç katacak bir projedir. Yıllardır gündemimizde olan Konya Çevre Yolu tümüyle ne zaman tamamlanacaktır? Türkiye'nin en uzun bisiklet yolu ağına sahip Konya'da çevre dostu ulaşım desteklenmekte ve sağlıklı yaşam teşvik edilmektedir. Türkiye'de 550 kilometreye en uzun bisiklet yolunu yapan Konya Büyükşehir Belediyesi, Bisiklet Ulaşım Master Planı Projesi'yle UNESCO Uluslararası "İdealkent" ödülünün sahibi olmuştur.

Yine, Konya Avrupa Başkentleri ve Şehirleri Federasyonu tarafından 2026 Avrupa Bisiklet Başkenti ilan edilmiştir. Konya'ya yapılan tüm yatırımlar için başta Sayın Cumhurbaşkanımıza, Sayın Bakanımıza, önceki bakanlarımıza, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın, Karayolları ve TCDD Genel Müdürlüğümüzün fedakâr çalışanlarına ve projelerde emeği geçen herkese Konya adına çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, 13 ilde bölge müdürlüğümüz var. Ulaşımı ağı, nakliyecisi sayısı gibi birçok özellikler yönüyle önceliği olması gereken Konya'da bölge müdürlüğü kurulmasını talep ediyoruz. Konya'da bölge müdürlüğü olmaması şoför esnafımızın zaman ve maddi kaybına neden olmaktadır. Bölge müdürlüğünün Konya'da kurulmasıyla 31 ilçemizle birlikte çevre iller de bundan faydalanacaktır.

Sayın Bakanım, Konya Havalimanı'nda askerî amaçlı kullanım ile ilgili sorunlar, uçuş iptalleri ve gecikmeler yaşanmaktadır. Kötü hava koşullarında uçaklara güvenli iniş imkânı sağlayan aletli iniş sistemi (ILS) Konya'da maalesef hâlâ yoktur. Yoğun sisin olduğu kış aylarında Konya'ya hava ulaşımı yapılamamaktadır. Sanayi, tarım ve turizm şehri olan Konya'da tam bir sivil havalimanının olmayışı ekonomik kaybına da sebebiyet vermektedir. Sunumunuzda da var Sayın Bakanım, Trabzon'a yeni havalimanı yapılacak ve uluslararası bir uçuş merkezi hâline getirilecek, canı gönülden destekliyoruz ama Konya da yıllardır talep ettiği sivil havalimanında mutlaka kavuşturulmalı, bu konuyu takip etmeye devam edeceğiz Sayın Bakanım.

Sayın Bakanım, son olarak, Konya'da önemli yatırımlar yaptınız biliyorum ama hâlen bazı mahallelerimizde ve yerleşim birimlerinde cep telefonu çekmemekte ve internet kullanamamaktadır, bu mahallelerimizin cep telefonu ve internet kullanabilmeleri için gerekli yatırımların hızla yapılmasını bekliyoruz.

Bakanlık ve kurumlarımızın 2025 yılı bütçelerinin hayırlı ve bereketli olmasını diliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Şimdi, Sayın Akay, buyurun lütfen.

CEVDET AKAY (Karabük) - Teşekkürler Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli komisyon üyeleri, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, kıymetli bürokratlar; ben de hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Bakanlık bütçenizin hayırlı sonuçlar doğurmasını temenni ediyorum.

Bütçeye baktığımız zaman, bu yılki teklifte 525 milyar 260 milyon, genel bütçe büyüklüğünün yüzde 2,77'sine tekabül ediyor. Geçen yıl, yüzde 3,25 miş yani biraz oransal olarak aşağı iniş var, 45 milyarlık bir artış var, yüzde 8,75; çok az bir artış olmuş, enflasyon oranının, resmî enflasyon oranının da oldukça altında. Demir yolu ulaşımıyla ilgili 139,8 milyar ayrılmış, o da yüzde 26 civarında, geçen yıl da yüzde 24'müş.

Ben, belli bir konuya özellikle değinmek istiyorum, vaktim kalırsa da bütçe rakamlarına detay gireriz. Bu KÖİ ve yap-işlet-devret projeleriyle ilgili Sayın Bakanım ben de bazı şeyler söylemek istiyorum. Bunlar yaklaşık 44 firma, kamuoyuna yansıyan şekliyle söylüyorum. Ben, bir çalışma yaptım, 2005 yılından günümüze şu ana kadar 89,5 milyar dolarlık bir ödeme olmuş, bütün, sadece Bakanlığınızla alakalı değil, Sağlık Bakanlığı da dâhil, diğer projeler de dâhil. Buna mukabil, bunların ödediği vergilerle ilgili olarak da baktığımızda, çok düşük vergiler var, vergi muafiyet, istisna ve indirimleri ekseriyetle bu firmalara uygulanıyor. 2024 yılında 2,8 milyarlık bir vergi tahakkuku olurken 2025 yılının geçici vergi beyannamelerine göre de 3,6 milyar TL'lik bir tahakkuk var; bunu nereden biliyorum? Sayın Cumhurbaşkanı Yardımcımıza soruyu sormuştum, ondan gelen cevap bu ve yüzde 5'lik artış olmasına rağmen kurumlar vergisi oranında, yüzde 25'ten 30'a çıkmasına rağmen bu projelerle ilgili, görüyoruz ki gerekli artış sağlanamıyor, yıllara yaygın iş olduğu için, iş bitiminde tahakkuk edeceği söyleniyor, 680 milyonluk sadece bir ek katkı bekleniyor. Muafiyet, istisna ve indirimler, teşvikler bu firmada, 130'a yakın muafiyet, istisna ve indirim verilmiş. Yine, vergi harcamalarının büyük bölümü burada. Hani, geçen yıl 701 milyar olan, bu yıl işte, 767 milyar olarak düşünülen kurumlar vergisiyle ilgili muafiyet, istisna ve indirimlerin de büyük bölümü burada, geçen yıla göre de 67 milyarlık bir artış var. Yani bu firmalar hem projeleri alıyorlar hem işleri yapıyorlar ama bir taraftan da çok düşük vergi ödüyorlar, efektif vergi yükü çok düşük. Garanti ödemeleriyle ilgili olarak da maalesef çok büyük yük var. Önümüzdeki üç yıl içerisinde bütçe rakamlarını söylüyorum size: 821 milyar TL ödenecek bu firmalara. Burada hem Karayollarıyla ilgili hem Sağlık Bakanlığıyla ilgili bütün tutarlardan bahsediyorum, 2026 yılı için de 268 milyar ödenecek yani çok ciddi rakamlar ödemeye devam ediyoruz.

Asıl bir konuya değinmek istiyorum, buna çok değinilmedi Sayın Bakanım, borç üstlenim taahhütleriyle ilgili.

Şimdi, bu firmalar hem bu işleri alıyorlar hem devam ediyorlar hem bir de Hazine garantisıyla yani borç üstlenerek Hazine ve Maliye Bakanlığı bu firmalara kredi sağlıyor. 2012 yılından 2025 yılına kadar bu firmalarla yapılan kredi anlaşmaları, Hazine garantisıyla verilen tutarlar 18,4 milyar dolar. Bu çok ciddi bir rakam yani bugünkü kura vurursanız 774 milyar TL'ye tekabül eden bir tutar. Bizim bütçe kanunumuz var, burada 11'inci madde borçlanma limitleriyle ilgili, borç üstlenim taahhütleriyle ilgili 3,5 milyar dolarlık bir üst sınır var ama bir taraftan yıllar itibarıyla, her yıl tabii bu sınır, birikmiş bir borç yükünden bahsediyoruz. Ben, burada şunu merak ediyorum: Bu tutar içerisinde, çoğu da bunların otoyol firmaları yani Avrasya Tüneli'yle başlayıp en son 1/8/2025'te de yine 884 milyon dolarlık bir yine kredi mukavelesi imzalanmış Çeşmeli-Kızkalesi Yolu'yla alakalı. Proje maliyetlerine baktığımız zaman, yüzde 70 ila 80 arasında değişen oranda bir finansman var. Yani firmalara iş veriliyor ama firmaların kaynağı da Hazine garantileriyle temin edilmiş oluyor, bir taraftan da işler devam ediyor. Burada kullanılan kredilerde bir sorun var mı? Firmalara dağılımı nasıl? Bu konuyla ilgili bilgi rica edeceğiz.

Bir de yatırım taahhütlü avans kredileri var. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıyla iş yapan firmalarınızdan yatırım taahhütlü avans kredileri kullanan firmalar var mı? Yatırımların tamamlanma oranı ne kadardır? Bunların hangi firmalara, ne miktarda kullanıldığı ve hangi faiz oranıyla kullanıldığı ve geri dönüşüyle ilgili bir sıkıntı var mı? Bu konuyla ilgili de cevap verirsiniz memnun olacağım.

Ben, vaktim kısıtlı, bölgemle ilgili bazı sorunlara değinmek istiyorum: Şimdi, Karabük'teki Lojistik Merkezi Projesi'yle ilgili -sizin de yakından takip ettiğiniz bir proje Sayın Bakanım- burada kamuoyuna bir açıklama yapıldı. Ben açıklamayı okuyorum: "Karabük'ümüzün adına büyük önem taşıyan Lojistik Merkezi Projesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen Lojistik Koordinasyon Kurulu toplantısında resmen onaylandı." diye bir açıklama var Sayın Bakanım. Ben yine sitenizden Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu toplantı kararlarına baktım. Bu karar şurada, şöyle göstereceğim size, Enver İskurt Bakan Yardımcımızın imzasıyla devam eden, Hazine Maliye Bakanlığından da imza var. Bu 550 bin metrekarelik Eskipazar Organize Sanayi Bölgesi'nin karşısına bir lojistik alanı, lojistik merkezi yapılacak. Burada kararda şu söyleniyor: "Karabük Lojistik Merkezi kurulması teklifine yönelik çalışmaların tamamlanmasına müteakip Lojistik Koordinasyon İcra Kuruluna sunulması teklifi kabul edilmiştir." Yani

çalışmanın, projenin sunulması teklifi kabul ediliyor yani proje kabul edilmiş olarak algılamıyorum; buna bir netlik kazandırırsak, bu proje hayata geçiyor mu? Bakın, ben size alanı da göstereyim, şöyle bir alan, 550 bin metrekare, biliyorsunuz. Biz bu projenin hayata geçmesini istiyoruz. Batı Karadeniz açısından önemli bir lojistik merkezi olacak. Filyos Limanı'yla bağlantıları açısından demir yolu ve kara yolu ulaşımıyla da ilgili çok önemli bir proje. Filyos Limanı'nın da konteyner limanı olarak daha aktif hâle gelmesi ve kapasitesinin tam kullanılmasını istiyoruz çünkü o bölgedeki sanayicilerin navlun maliyetleri çok artıyor. Sırf Gebze gibi limanların kullanılmasından dolayı Filyos'un kullanılamaması nedeniyle 50-60 milyon dolarlık bir navlun giderimiz var ekstrasından firmalarımıza. Bu konuyla ilgili de netlik kazanılır ve bu lojistik merkezi Karabük'e bir an önce kazandırılırsa mutlu olacağız.

Efendim, Karabük'le ilgili sorunlara devam edeceğiz Sayın Bakanım. Burada Karabük'ün yollarıyla ilgili bazı sıkıntılarımızı ben ifa edeceğim: Karabük'te 2025 itibarıyla toplam yol ağı 385 kilometre; 255 kilometresi sathi kaplama, 127,9 kilometresi sıcak asfalt dediğimiz oran yani sathi kaplama yüzde 66, çok düşük yani düşük standartlı bir yol yapımı var ağırlıklı. Tonaşlar ağır, sanayide çok yüklü araçlar buradan devamlı suretle yük taşıyorlar, malzeme taşıyorlar. Dolayısıyla, yolların çabuk bozulması, kış koşullarında risk teşekkül ediyor, meydana geliyor, sanayi lojistiğini azaltabiliyor. Burada kaliteli yol yapımının, bölünmüş yol yapımının artırılması talebimiz var. Dünyada baktığımız zaman, Türkiye'nin geneline daha doğrusu baktığımız zaman 5-6 kat artış varken biz de bu manada yüzde 50 civarında bir yatırım yapılmış.

Lojistik merkeziyle ilgili düşüncelerimizi söylemiştik. Burada Filyos Limanı'nın kapasitesinin tam kullanılması önemli, 25 milyon ton kapasitenin 4 milyon tonu kullanılabiliyor. Karabük-Zonguldak Yolu standart dışı, demir yolu bağlantıları yetersiz, Eskipazar Organize Sanayi Bölgesi lojistik olarak desteklenmiyor. Yenice-Karabük Yolu var, orman yolları ve heyelan riski nedeniyle uzun süredir iyileştirilmesi bekleniyor. Yenice'nin turizmi ve orman köylüsünün taşımacılığı bu yoldan geçiyor. Bu yol artık, bölge trafiğini kaldırmıyor Sayın Bakanım. Yenice-Yortan-Hasankadı ile Yenice-Gökçebey yolu kazma vurulmasını bekliyor. Eflani-Karabük Yolu'nda kış şartlarında ciddi ulaşım sorunları yaşanıyor, yolun genişletilmesi ve bakım onarım ihtiyacı yüksek. Ovacık-Karabük bağlantı yolu keza standart altı, dar ve riskli. Yine, ilçenin tarım ve hayvancılık ürünlerinin taşınmasında önemli. Safranbolu-Bartın Yolu, bu yol bizim için çok çok önemli Sayın Bakan. Bunu ben bazen konuşmalarımda dile getiriyorum, 45 kilometresi tek şeritli. Turizm aksi için kritik, kanyonlar, kültürel alanlar ve yaylaların bağlantısı bu yol üzerinde. Bir de Karabük Sanayi Organize Bölgesi-Yenice-Filyos Limanı bağlantı yolu sanayi için en kritik hatlardan biri. Filyos Limanı'na hızlı bağlanmaya ihtiyacımız var Sayın Bakanım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Akay, toparlayın, bir dakika verdim.

CEVDET AKAY (Karabük) - Tamam.

Eflani köy yolları, Yenice orman ve yayla yolları, Safranbolu kırsal mahalle yolları birçok bölgede stabilize, asfaltlanmayı bekliyor. Bir de Şeker Kanyonuyla ilgili Yenice'de, yakından bildiğiniz bir konu yani oranın sorumluluğu DSİ'ye verildi ama orman köylüleri ve oradaki kooperatifler açısından bahsediyorum, bir de turizm açısından, henüz tamamlanamadı. Burada bakanlıkların koordineli bir şekilde çalışıp bu yolun bir an önce bitirilmesi lazım. Ben İçişleri Bakanımıza da ilettim, Sayın Valimiz de yakından takip ediyor. Tarım ve Orman Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı koordineli bir şekilde buradaki ödenekleri artırıp bu yolun bir an önce kazandırılmasıyla ilgili talebimizi Karabüklü hemşehrilerim adına tekrar iletiyor, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Kaya, buyurun.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; selamlıyorum salondaki herkesi.

Şimdi, ben bugün 2026 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesiyle ilgili olarak öncelikle seçim bölgem Diyarbakır'ın sorunlarıyla başlamak istiyorum. Hem sorunlardan bahsedeceğim Sayın Bakan hem de çözüm önerilerimizi sizlerle paylaşacağız. Son aylarda Diyarbakır'daki trafik sorunu hem yerel hem de ulusal basına fazlaca yansdı, gündeme geliyor, kentte yaşayan herkesin günlük hayatını etkileyecek düzeyde bir yoğunluk söz konusu ne yazık ki ve bu, artık, insanların gündelik hayatını o kadar çok etkiliyor ki öğrencinin okuluna, üniversitesine yetişmesini, hasta ve yaşlı insanların hastaneye erişimini zorlaştıran bir hâl almış durumda. Dolayısıyla böyle bir tablo var önümüzde bununla birlikte ne yazık ki kent içi trafik sıkışıklığı, ölümlü ve yaralanmalı çokça kazaya da neden oluyor. Sayın Bakan, Diyarbakır'ın ben bu kronikleşmiş ulaşım sorununu gidermek için yıllardır gündemde olan ve Bakanlığınız tarafından da onaylanan bir raylı sistem projesi hâlihazırda mevcut. 2023 yılında tamamlanması öngörülen Dağkapı Gazi Yaşargil Eğitim Araştırma Hastanesi Tramvay Projesi'nden söz ediyorum ancak proje hâlâ yapım aşamasına bile geçemedi. Ocak 2024'te bu konuyla ilgili size bir soru önergesi yazmıştım, hem bu projeye ayrılan ödeneğin akıbetini sormuştum hem de projeye ne zaman başlanacağını sormuştum, maalesef, tam bir buçuk yıl sonra yanıt alabildim, bu yanıt da projenin Bakanlığınızca onaylandığı fakat Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin herhangi bir talebinin olmadığını belirtmiştiniz. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin bu projeye ilgili size sunduğu çözüm önerilerini bugün ben burada bir kere daha ifade etmek isterim Komisyon'daki diğer arkadaşların da huzurunda. Belediyenin yaklaşımı nettir; yaklaşık 200 milyon dolar maliyetindeki projenin finansmanını ya Bakanlığın üstlenmesi ya da belediyenin uluslararası finans kuruluşlarından kredi alabilmesi için de İLBANK'ın doğrudan muhatap olması gerekiyor. Yani 2 tane çözümü var, ya siz karşılayacaksınız ya da kredi çekmesi konusunda İLBANK destek olacak. Belediye, uluslararası kredi kuruluşlarıyla görüşme yapmış ve bu konuda olumlu dönüşler de sağlamış ama şöyle bir sorun var: Kredinin İller Bankası tarafından çekilmesi ya da hazine teminatı gerekmekte. Bu çerçevede hem İller Bankası hem de Bakanlığınızca resmî talepleri iletilmiş durumda, dilekçe örnekleri bende de mevcut, birazdan size takdim edeceğim Sayın Bakan. Özellikle belirtmek isterim ki Diyarbakır'daki bu proje, geniş bir toplumsal ve kurumsal mutabakatla, uzlaşıyla talep ediliyor. Diyarbakır halkı, Belediyenin eş başkanları, yine sivil toplum örgütleri, Sanayi ve Ticaret Odası ve diğer bütün örgütlerin yanı sıra Diyarbakır Valisi Sayın Zorluoğlu'nun da bu yönlü bir talebi var ve yakın zamanda bu konuyla ilgili olarak Cevdet Yılmaz'la da görüştüğünü duyum olarak aldık dolayısıyla bütün kesimler tarafından ortak uzlaşılmış bir konu; o nedenle artık size bakıyoruz. Belediye, finansman sağlandığında iki ay içerisinde ihaleye çıkabileceğini, tramvayların bakım onarımı için gerekli alanın hazırlandığını ve projenin

hayata geçmesi için tüm teknik hazırlıkların tamamlandığını ifade etti. Bu noktada artık, ihtiyaç duyulan şey fiilen mali ve idari olarak sizin süreçleri açmanızdır; bu böyle.

Diğer bir konu Sayın Bakan, Diyarbakır'ın ulaşımını yine rahatlatacak önemli bir proje, yine, Diyarbakır Garı ile Ergani arasında bölgesel tren seferlerinin başlatılmasıdır. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin hazırladığı ve 17 Eylül 2021'de Bakanlığınız tarafından onaylanan Ulaşım Master Planı da mevcut tren hattının kentin ulaşım sistemine entegrasyonunu açıkça önermektedir bu onayladığınız projede. Belediyenin önerdiği hat Sur Çarıklı'dan Ergani Çayönü'ne uzanan ve hâlihazırda yük taşımacılığında kullanılan hattır. Yani yeni bir altyapıya gerek olmadığını ifade ediyorum. Belediye hat üzerine OSB durağı ve hastane durağı gibi kritik ara durakları eklemeyi de taahhüt ediyor. Bölgesel tren projesine ilişkin yolcu projeksiyonları, karbon emisyonu etkileri, ekonomik fizibiliteler ve ring seferleri dâhil tüm detaylar hazırlanmış ve TCDD yani demiryolları taşımacılık ve işletme genel müdürlüklerine sunulmuştur. Onların da verdiği yanıt: "Bakanlık uygun görürse proje gerçekleştirilebilir."dir. Bu nedenle belediye bu projeyi kamuoyuna açıkladı ama bunu açıkladıktan hemen sonra Batman Valiliği tarafından benzer bir proje "BAT-RAY" adıyla duyurulmuştur. Elbette bu tür projelerin örnek alınması ve çoğalması olumludur ancak kayyum döneminde onaylanan projelerin seçilmiş belediyelerin taleplerinden daha hızlı ilerlemesi demokratik teamüller açısından sorunlu bir durumdur Sayın Bakan. O nedenle seçilmiş belediyelerin taleplerinin de aynı ciddiyetle değerlendirilmesi gerekir; bu konuyu da sizin dikkatinize sunuyoruz.

Sayın Bakan bir de Elâzığ'dan bahsetmek istiyorum. Maden ilçesinden gelen bir talep var. Maden ilçesindeki PTT Binası 6 şubat depremlerinde hasar aldığı için Haziran 2024'te yıkılmış ancak yenisinin yapılmasına karar verilmiş olmasına rağmen tasarruf tedbirleri kapsamında ne yazık ki inşaatı sürekli ertelenmekte ve bir türlü inşa edilmemektedir. Üstelik yurttaşlar binanın bulunduğu arazinin zemin açısından sağlam olduğunu söylüyorlar. Buna rağmen mahallenin sağlam olmadığı gerekçesiyle PTT'nin yerinin değiştirileceğine dair de bir bilgi ifade edilmiş. Bu durum söz konusu arazinin maden sahası olarak şirketlere açılması ve faaliyetleri için kullanılması konusunda Maden halkını rahatsız ediyor, kaygılarına yol açmış durumda. Yurttaşların bir diğer haklı serzeniş var: Hâlâ enkazın kaldırılmamış olmasına da tepki gösteriyorlar yani üzerinden bunca vakit geçmesine rağmen; bunu da böylece iletmiş olayım.

Son olarak, PTT çalışanlarının sorunlarından bahsetmek istiyorum Sayın Bakan, bu çok önemli. Biliyorsunuz ki bu konuyla ilgili yaklaşık 38 bin personel görev yapmakta PTT'de. Bunların 399'a tabi statüde çalışanlardan idari hizmet sözleşmeli personel ve şirketlere bağlı taşeron işçilerinden oluşmakta olduğunu biliyoruz zaten. Şimdi, bu parçalı istihdam modeli eşit işe eşit ücret ilkesini açıkça ihlal etmekte ve ne yazık ki işi yapan çalışanlar arasında bir farklılık yaratmaktadır; bunun düzeltilmesi gerektiğini ifade etmek istiyorum. Bir diğer önemli konu 399 no.lu çalışanlar yani 399/(II) sayılı cetvele tabi personel. Onların haklarının ne yazık ki diğerleriyle çok ciddi bir fark olduğunu ifade etmek istiyorum. Özellikle de uğradıkları baskı, adaletsizlik ve değersizleştirme politikalarıyla karşı karşıya olduklarını; bu durumun, çalışanların kurumla aidiyet duygusunu zayıflatıldığını belirtiyorlar ve bu nedenle kurum değişikliği talepleri var. Bunun önünün neden kapalı olduğunu sürekli ifade etmemizi istediler. Bunla ilgili belirttikleri nedenler şunlar: PTT bir kamu hizmeti kurumu olmaktan ziyade kâr odaklı bir şirket gibi çalışıyor, böyle yönetiliyor. Ne yazık ki sürekli zarar eden bir noktada ve bununla ilgili sorumluluk liyakatsiz yöneticilere sorulması gerekirken ne yazık ki bu emekçilere yükleniyor ve bu emekçilerin bir yük ve zarar kalemi olarak görüldüğü, böyle bir bakış açısıyla yönetildiği bize yansıyan bilgiler arasında. Bir diğer konu, hukuksuzluğa ve mobbinge uğradıklarına dair sendikalara yaptıkları başvurular var. Buna karşı çıkan yani tüm bu haksızlıklara mahkeme kararlarının uygulanmamasına karşı çıkan emekçilerin mobbinge yıldırılmaya çalışıldığına dair bilgiler var. Bir de görevde yükselmede adaletsizliğe uğradıklarını ifade etmişler. Uzun yıllar sonra yapılan sınavda 399'lu emekçilere İHS şartı dayatılmış bunun düzeltilmesi talebi var.

Bir diğer konu aidiyet duygularının bütün bu olanlar sonucunda zayıfladığını ifade etmişler. KESK HABER-SEN'in bize iletmiş bir rapora da var Sayın Bakan ve bu konuyla ilgili tabii ki bu emekçilerin bütün haklarının düzeltilmesi yönünde talepleri var. PTT'de yeniden yapılanma adı altında yapılacak çalışmayı bütün 399/(II) sayılı cetvele tabi personel dört gözle bekliyor Sayın Bakan.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Bitiriyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ADALET KAYA (Diyarbakır) - Bir an önce kurumlar arası geçişle ilgili yasal düzenleme hazırlanmalıdır ve bu talebin tüm siyasi partiler ortak tutumla ele almalıdır diye ifade ediyoruz.

Sayın Bakan, Diyarbakır'la ilgili söylemek istediğim son bir şey var: "Hızlı treni bütün Türkiye, bütün ülkeyle tanıştırdık." dediniz ama ne yazık ki Diyarbakır biliyorsunuz ki o projeden çıkarıldı. Talebimiz bu hatta Diyarbakır'ın da eklenmesidir; geçen sene de söylemiştik bunu, bu sene tekrar ediyorum.

Dinlediğiniz için çok teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyorum.

Şimdi Sayın Bakırlıoğlu...

Buyurun.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, biliyorsunuz, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Cevdet Yılmaz her sene geliyor ve bize burada o yılın bütçesini sunuyor. Bu sene de aynısını yaptı. 23 Ekim tarihinde 2026 yılı bütçe teklifini sundu ve burada ulaşım alakaı anlattıklarından okumak istiyorum size: "2003 yılı itibarıyla 10.959 kilometre demir yolu hat uzunluğumuz 2025 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla 2.251 kilometresi hızlı hat olmak üzere toplam 13.919 kilometreye ulaşmıştır." Devam ediyor: "2.505 kilometre olan sinyalli hat uzunluğumuz yüzde 221 artışla 8.046 kilometreye, 2.122 kilometre elektrikli hat uzunluğumuz ise yüzde 243 artışla 7.274 kilometreye yükseltilmiştir." Şimdi, neden okudum ben size? Geçen sene de gelmişti, geçen sene de aynı ifadeleri kullandı. Yani şu sarıyla görmüş olduğunuz kısımlar aynı. Yani Cumhurbaşkanı Yardımcımız iki sene boyunca gelmiş 2025 bütçesinde, 2026 bütçesinde ulaştırmayla ilgili aynı rakamları vermiş, özellikle demir yolu ulaşımıyla alakalı. Yani zaten bunu bütçenize baktığımız

zaman da görüyoruz. Mesela, alt programlara, hedeflere baktığımız zaman demir yolu hat uzunluğu, biraz evvel söylediğim gibi, 13.919 kilometre 2024'le aynı ve bir yıl içerisinde, 1 metre dahi yeni hat hizmete sokulmamış. 2023 yılında da, yanılmıyorsam, aynıydı. 2023 yılında hedef 15.195 kilometreydi, şu an 13.919 kilometre. 2026 hedefleri tutar mı? Büyük ihtimalle tutmayacak. Sinyalli demir yolu hattı oranı 2024'te yüzde 58'miş, 2025'te 160'a çıkmış. Hedef neydi? Yüzde 62. Hedefin gerisinde kalınmış, hepsi aynı şekilde. Kent içi raylı sistem 2024'te 445 kilometreymiş, yıl 2025 yine 445 kilometre. 2026 hedefleri tutar mı? Kolay kolay tutmaz. Neden tutmaz? Çünkü, yatırımların millî gelirden aldığı pay her geçen sene azalmakta. Bu yatırımlar içerisinde ulaştırma sektörünün toplam sabit sermaye yatırımlarından aldığı pay da esasında azalmakta. Geçen sene yüzde 29'muş bu sene yüzde 26,5'e düşmüş ulaştırma sektörü. Şimdi, 462 milyardan 508 milyara çıkmış bu sene. Yani yüzde 10'luk bir artış var. Bütçeyle karşılaştırdığımız zaman, bütçedeki artışla karşılaştırdığımız zaman, 2026 için enflasyon hedefiyle karşılaştırdığımız zaman, çok düşük bir tutar bu. Benzer durum demiryolları için de geçerli. 2026 yılında demir yolu için yatırım tahsisi 261 milyar liraymış; toplam içerisindeki payı yüzde 13,6; geçen sene 15,3'tü. Kara yollarında aynı pozisyon var; geçen sene yüzde 10,9'ken bu sene yüzde 8,7'ye düşmüş durumda. Şimdi, oransal olarak ciddi bir azalma var. Ben bu şartlar altında hedefleri tutturabileceğinizi düşünmüyorum.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Tasarruf tedbirleri kapsamında...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Nasıl?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Tasarruf tedbirleri kapsamında biraz yatırımlar...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Yatırım bu ya! Yani devam eden bir sürü proje var.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Devam ediyor...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Hizmet binasından bahsetmiyoruz, yatırım projelerinden bahsediyoruz.

Konu Ulaştırma Bakanlığı bütçesi olunca tabii, kamu-özel iş birliği projelerinden bahsetmemek olmaz yani hani demiştiniz ya "Cebimizden beş para çıkmayacak." olan projeler. 2017-2025 yılları arasında tam 272 milyar lira para çıkmış cebimizden, 2026 yılında ise 101 milyar lira gene ödeme yapılacak. Öyle enteresan bir durum var ki. Geçiş garantisi verilmiş, geçiş garantisi tutmuyor para veriyoruz, bazı projeler var geçiş garantisi tuttuğu hâlde gene ödemeye devam ediyoruz, birazdan onu da anlatacağım. Şimdi, 2006 yılında kara yolu ulaşımına ayrılan yatırım tutarı 166 milyar lira. Biz, bu kamu-özel iş birliği projelerinde otoban ve köprüler için ödeyeceğimiz tutar 2026 yılında tam 101 milyar lira yani neredeyse kara yolu ulaşımına ayrılan ödenek kadar biz bu kamu-özel iş birliği projelerine kaynak ayıracağız. Şimdi, ne demiştiniz? "Cebimizden bir kuruş para çıkmayacak." Vallahi Cumhurbaşkanının cebinden çıkmadığı aşikâr, ondan şüphemiz yok ama ben Manisa Akhisar'daki evimden İstanbul'a gittiğim zaman 382 kilometrelik yol için köprü dâhil -sitesine girdim, baktım- 2.510 lira ücret ödüyorum. Bakın, 2.510 lira, bunun 795 lirası köprü, geri kalanı otoyol. Şimdi, kimin cebinden para çıkıyor? Yani 2.510 lirayla kurtulsak gene iyi, devamı da var, bu benim şirkete ödediğim tutar. Ayrıca, geçiş başına devletin hazineden ödediği sübvansiyon var, bu da ciddi bir rakam. Şimdi, köprüye ben 795 lira verdim, sözleşmeye göre geçiş ücreti bugün için 55 dolar artı KDV, arada bir fark var, aradaki fark da bizim hesabımıza göre 1.565 lira. Ben 795 lira ödüyorum, hazine benim geçişim için 1.565 lira ödüyor. Peki, hazineyi kim dolduruyor? Vallahi sen, ben, biz yani bu memlekette mazot kullanan, akaryakıt KDV, ÖTV veren, vergi veren insanlar bu hazineyi dolduruyor. Mesela ben İstanbul'a arabamla giderken tam 650 lira ÖTV ve KDV veriyorum, 650 lira. İşin tuhafı, bence biz buna tuhaf demeyelim, işin acı tarafı şu: 44 tane kamu-özel iş birliği projesi varmış ve bunlardan sadece 7 tanesi vergi veriyor. İşte "Cebimizden 5 kuruş çıkmayacak, 1 kuruş çıkmayacak." diye temelleri atılan projelerin maliyeti. Size bir soygunun hikâyesinden bahsettim, dilim döndüğünce anlatmaya çalıştım. Esasında soygun bununla da sınırlı kalmayacak, 2026 yılında bizi farklı sürprizler de bekleyecek, öyle görülüyor. Mesela, 185 milyar lira özelleştirme geliri beklenmekte, neler özelleştirilecek? Bugün konuşuldu, otoyol ve köprüler özelleştirilecek, İzmir-Aydın Otoyolu belki, Boğaziçi Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü. Özelleştirilince ne olacak? Fiyatlar artacak, gene garantiler verilecek, gene garanti geçiş ücretleri verilecek belki de, fatura gene millete çıkacak, daha sonra ne olacak biliyor musunuz? Bu kamu-özel iş birliği projeleri var ya, bu projelerin işletme süreleri bittikten sonra belki siz bunları bile özelleştireceksiniz yani hakikaten de gidişat buna gidiyor.

Bir de TÜVTÜRK'ler var, soygunun çok farklı biçimi bu. Bir otomobilin TÜVTÜRK'te muayene ücreti 2.620 lira. Beş dakikalık bir hizmetin karşılığı 2.620 lira; kamyon, otobüs, tankerler için 3.543 lira. İtiraz hakkın yok, alternatifin yok, elin mecbur, gideceksin bu 2.620 lirayı vereceksin. Yani gerçekten bu millet cennetlik arkadaşlar. Araba alır ÖTV verir, KDV verir, ÖTV'nin KDV'sini verir, yetmez motorlu taşıtlar vergisi verir, yetmez mazot alır, benzin kullanır, yüzde 45 vergi verir, yetmez köprüden geçer para verir, köprüden geçmez gene para verir, her yıl randevu alır, para vermek için sıraya girer TÜVTÜRK'ün önüne, 2.620 lira parayı verir. "Ya lanet olsun, ben bu arabadan kurtulmak istiyorum." dese de gene kurtulamıyor, arabayı satışa götürdüğü zaman da noterde harç -daha yeni kanun teklifi geldi- yani bu milletin çilesi ne zaman bitecek arkadaşlar? Şunu sormak istiyorum size Sayın Bakan: Yani bir koyundan kaç tane post çıkaracaksınız, bir koyundan kaç tane post çıkar? Vallahi bu kadar da yüklenmeyin bu millete.

Şimdi, bizim Genel Başkan Yardımcımız, Zonguldak Milletvekili Sayın Deniz Yavuzylmaz bir paylaşımda bulundu, sosyal medya üzerinden yapmış olduğu bu paylaşım esasında bir ihbardı. 20/11/2025 -bir iki gün sonra- tarihinde yapılacak Dizel-Elektrikli Coco Lokomotif Projesi Cer Zinciri mal alımı ihalesinin -ki 1 tane alınacak- DCC Danışmanlık Anonim Şirketine verileceğini günler öncesinden ilan etti. Şimdi, öyle bir şartname hazırlanmış ki ben de şartnameye baktım, ASELSAN, TÜRASAŞ gibi kamu kurumlarının veyahut da diğer kurumların ihaleye girmesinin önü kesilmiş. Yani muhtemelen şartname...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - TÜRASAŞ'da olsa dışarıdan almaz ki... Bakın, haberde diyor ki "TÜRASAŞ dâhil..." Alacak olan o.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Ben bitireyim Sayın Bakanım, siz cevap vereceksiniz zaten.

Muhtemelen şartname, Sayın Bakanın öyle bir hissiyatı var ki bu DCC Danışmanlık Anonim Şirketiyle oturulmuş beraber yazılmış. Şartnamede öyle bir madde var ki dizel elektrikli lokomotifler seri üretime geçtiği zaman ki geçecek, hedefliyorsunuz yani

yılda 60 tane üretimden bahsediliyor, beş yılda 300 tane üretimden bahsediliyor. İhaleye geçilecek beş yıl boyunca bir daha ihaleye çıkılmadan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Bir dakikanızı veriyorum.

Buyurun.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - ...bu ihaleyi alan firma, alacak olan firma -biraz evvel ismini verdim- euro üzerinden enflasyon da koyarak beş yıl boyunca vermeye devam edecek, şartname bu şekilde Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hiçbiri doğru değil, açıkladık, biz gerçekten açıkladık.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Sayın Bakan, şartnameyi okuduğunuz zaman bu manzara çıkıyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Hiçbiri doğru değil.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Bu manzara çıkıyor; göreceğiz, göreceğiz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben bilgi notu vereyim size.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Olur Sayın Bakan, yani iki üç gün sonra ihale de var zaten, ihaleyi de inceleriz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Olur, beraber...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Bir dakika fazladan alacağım, Sayın Bakanımız bana laf attı Sayın Başkan.

Şimdi, sunum yaptınız çok güzel, ben baktım Manisa'nın ismini duymadım sunumunuzda, sonra tutanakları indirip tek tek baktırdım, Allah hakkı için ya "Manisa" diye bir il var Sayın Bakanım, "Manisa" diye bir il var, tek bir kelime geçmedi ama ben söyleyeyim size Manisa'da Sarıgöl Ahmetağa Mahallesi'nde kavşak düzenlemesi gerek. Demirci-Selendi yolu yarım kaldı, Demirci-Sındırgı yolu kara yollarına daha henüz alınmadı. Demirci-Salihli yolu ne zaman bitirilecek? Manisa merkezde, Yunus Emre Şehzadeler'de, Karaali Mahallesi'nde ve Muradiye girişinde kavşak projeleri hazır, ne zaman başlanacak? Akhisar-Gördes yolu bildiğiniz gibi kaplumbağa hızında, bir türlü bitmiyor. Kula-Alaşehir yolu 30 kilometrelik yolu bir saatte gidiyoruz Sayın Bakan, bununla ilgili mutlaka bir çalışma yapılması lazım. Alaşehir-Eşme Yolu, Salihli-Alaşehir-Sarıgöl-Denizli yolu yıllardan beri bitmiyor, bunun bitirilmesi lazım. Bir de Salihli Kırveli Kavşağı'na battıktı talebi var, bu konuda başvuruda bulunulmuş. Manisa'dan iletmemi istedikleri talepler de bunlar.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Mustafa Erdem, buyurun.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Görüşmekte olduğumuz bütçenin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, ne yazık ki biz, burada, her bakanlık bütçesini görüştüğümüzde ölümleri konuşmak zorunda kalıyoruz. Turizm konuşacağız ama Kartalkaya faciasını, Aile Bakanlığı bütçesini konuşacağız ama katledilen kadınları, Çalışma Bakanlığında işçinin, emekçinin sorunlarını konuşacağız ama Dilovası'nda göz göre göre ölüme gönderilen çocukları, Ulaştırma Bakanlığını konuşacağız ama Gebze'de çöken binada yaşamını yitiren yurttaşları konuşmak zorunda kalıyoruz, liste daha uzun.

"Biz bu bakanlıklara bu bütçeleri niye veriyoruz? İnsanlara hizmet etmeyi bırakın, biz insanımızı yaşatamıyorsak bu vergiler niye toplanıyor, bu bakanlıklar niye var?" diyesi geliyor insanın. Bakın, 29 Ekimde Gebze'de bina çöktü, aynı aileden 4 yurttaş yaşamını yitirdi. Bina 2012 yılında inşa edilmiş, on iki seneden bu yana kadar hiçbir olumsuz durumu gözlemlenmemiş ta ki metro inşaatına kadar. Yıkımdan sonra boşaltılan metro güzergâhı 2017 yılında hazırlanan raporda bölgede bulunan binaların tamamının kamulaştırılması gerektiği belirtilmiş. Peki, yedi yıldır buraya neden önlem alınmadı Sayın Bakanım? Denetim eksikliğinin bedelini vatandaşın canıyla ödediği bir ülke olduk. İstifa eden bir kişi var mı? Yok. Buradan hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, milletimize başsağlığı diliyorum. Sorumluların da bir an önce yargılanmasını, bir daha böyle olayların yaşanmamasını diliyorum.

Değerli milletvekilleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına 2026 yılı için ayrılan bütçe 525 milyar 260 milyon. Bakanlığımız bütçede en çok pay ayrılan bakanlıklardan bir tanesi fakat halkın vergileriyle oluşturulan bu bütçenin verimli kullanılması da önemli ama ne yazık ki kaynaklar doğru kullanılmıyor, kaynaklar her sene olduğu gibi yine yandaş müteahhitlere aktarılıyor. Sayın Bakan ve iktidar yetkilileri her fırsatta "Dev projeler yaptık." diye övünüyor ama bu projelerin bedelini kim ödüyor? Millet. Köprüden geçsen de geçmesen de otoyolu kullansan da kullanmasan da müteahhit kazanıyor, zararı vatandaş ödüyor. Bakın değerli arkadaşlar, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden yol ve köprülerin gerçekleştirilme geçiş garantileri için 2026 bütçesinden müteahhitlere 101,3 milyar TL'lik kaynak ayrılmış, 2027'de bu rakamın 125 milyara, 2028'de de 150 milyar liraya çıkması öngörülüyor. Garanti ve katkı ödemeleri için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde de 500 milyon lira kaynak ayrılmış. Cumhurbaşkanı Yardımcımız bütçe sunumunda kamu-özel iş birliği projelerini savunuyor, "Yöntem doğru ama eksiklikler olabilir." diyor. Bakın değerli arkadaşlar, 1 Ekim 2025 itibarıyla yap-işlet-devret modeliyle yapılan köprü, tünel ve otoyolları işleten şirketlere ödenen garanti tutarlarına güncel kur ayarlaması yapılıyor, yılda en az 2 defa kur zammı yapılıyor; günlük araç geçiş sayıları tutturulamazsa parayı hazine ödüyor. Sadece bir örnek vereyim, Osmangazi Köprüsü'nde araç geçiş ücreti 795 TL, hazinenin şirkete garanti ettiği araç geçiş ücreti 2.360 TL yani hazinenin şirkete köprüden geçen her araç için ödeyeceği fark tutarı 1.565 TL; sayı tutmazsa tamamını hazine ödüyor. Şimdi, dar gelirlinin sofrasından alınarak oluşturulan bu bütçeden bu şirketlere ödenen milyarlar "bazı eksiklikler" diye tanımlanabilir mi değerli arkadaşlar? Eksiklik "tasarruf" adıyla çocuklara bir öğün yemek vermeyi reddeden siyasi iradenin anlayışındadır. Halka harcanması gereken milyarların bütçeden müteahhitlere aktarılması eksiklik değil servet transferidir, yandaşı zengin etmedir. Ve hâlâ Sayın Bakan, iktidar devletin elinde kalan köprü ve otoyolları da özelleştirme peşinde, 2026 yılı için 185 milyar liralık bir özelleştirme geliri tahmin ediliyor; bu otoyollar ve köprülerin özelleştirilmesi kabul edilemez, köprüler ve otoyollar tüm halkın ortak zenginliğidir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri "Antalya-Alanya Otoyolu" adı verilen bir proje var, yılan hikâyesine döndü. Temmuzda temel atıldı, Karayolları Genel Müdürlüğü ile Limak arasında yapılan yap-işlet-devret modeliyle yürütülüyor. Ulaştırma Bakanımız üç yılda bitireceği öngörülen proje bedelini 2 milyar 429 milyon euro olarak açıkladı. Burada hem projenin hatalı olmasına hem de yapım

biçimine itirazımız oldu fakat derdimizi anlatamadık. "Antalya-Alanya Otoyolu" diye adlandırılan proje Antalya merkezini kapsamıyor, Serik-Antalya arasındaki asıl yoğun hattı dışarıda bırakıyor. Bu proje Serik-Konaklı Otoyolu Projesi Sayın Bakanım. Yine, Konaklı'da da trafik ve yığılmalara sebep olacak.

Sayın Bakan, Antalya Havalimanı kapasitesini artırdınız, 82 milyon yolcu kapasitesine çıktı. Günlük 968 uçuş, Avrupa'nın en yoğun 9'uncu havalimanı; doğrudur bu rakam ve bu konuda da teşekkür ediyoruz ama şu soruyu neden sormuyorsunuz: "Bu kadar uçuş bu kente nasıl yük bindiriyor?" Havaalanı Antalya'nın merkezinde, Manavgat'a, Alanya'ya giden turist Serik'e kadar nasıl gidecek? Bu yeni projenizde Serik yok çünkü. Trafik yazın iyice artan kapasiteyle ne hâle gelecek, bunlar hesaplanmıyor; bu otoyol projesi bunlar da hesaplanarak yapılmalı. Aynı zamanda şehir içi trafiği için de sorunlar artıyor. Bakın, şehir plancıları açıklıyor "Çevre yolları şehir içinde kaldı, sıradan caddelere döndü; bu şehir bunu artık kaldıramıyor, yeni çevre yolları yapılmalı." diyor. Sayın Bakan, Antalya-Alanya Otoyolu Projesi'nde otoyolun geçtiği güzergâha bölge halkının da itirazı var. Proje mahalleleri ortadan bölerek yaşam alanlarına darbe vuruyor, tarım arazileri yok ediliyor, tarım alanları, su havzaları zarar görüyor. Devlet burada halkın değil müteahhidin yanında, müteahhidin daha fazla para kazanabilmesi için yol en kolay ve ucuz güzergâhtan geçiriliyor, bu da çiftçiye ve köylüye büyük zarar veriyor; bu itirazlar da tekrar değerlendirilmeli. Diğer taraftan, bu proje de yap-işlet-devret modeliyle paralı oluyor, detaylar ise kamuoyuna açıklanmıyor. Sayın Bakan, bu yol için günlük geçiş garantisi sayısı kaç? Araç başı kaç lira ya da dolar ücret alınacak? Kaç yıllık bir anlaşma imzalandı? Bu yolun halka maliyeti ne kadar? Bunları da açıklayın, halkın bunu bilmesi gerekiyor. Sayın Bakan, yine, bu yolları biz daha doğru projeye ve kendi kaynaklarımızla yapabiliriz, halkın parasını müteahhitlere aktarmayın diyorum.

Antalya, Türkiye ekonomisine yıllardır milyarlarca liralık kaynak sağlıyor fakat hak ettiği yatırımları yeterince alamıyor. Kışın 2,5 milyon olan nüfus yazın 5-6 katına çıkıyor, araç sayısı günbegün artıyor. İktidar yıllardır söz veriyor fakat bitmeyen işler listesi kabarık, Antalyalılar artık çözüm bekliyor. Kent trafiğini rahatlatacak ve söz verilen ama yıllardır yapılamayan köprülülük kavşakların bir kısmı bu yıl tamamlandı; bu da sanki Antalyalılara bir lütuf gibi sunulmaya çalışılıyor. Bu, ekonomiye en önemli katkıları sağlayan bir kentte lütuf değil geç kalınmış yatırımdır. AKP iktidarı bu yatırımları "Yerel yönetimler sizin, Antalyalı sizi destekledi; cezasını çeksin." anlayışıyla değerlendirirse burada zarar gören Antalyalı olur. O yüzden, daha önce söz verilen ve trafiği rahatlatacak kavşakların bir an önce tamamlanmasını Antalya halkı bekliyor Sayın Bakanım.

Yine, yıllardır yılan hikâyesine dönen bir Alacabel Tüneli var. Konya ve Antalya illerini doğrudan birbirine bağlayacak Alacabel Tüneli 2010 yılında gündeme alınmış ve 2016'da yapımına başlanmıştı; 7.360 metre uzunluğunda bu tünel artık tamamlansın. "2026 yılında bitecek." demiştiniz, inşallah 2036'ya uzatmazsınız.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Dediysen biter, merak etmeyin.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakan mısın sen? Sana vermezler.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Bakan, Antalya'nın Akseki ve İbradı ilçeleri arasında "Çamlıyokuş" diye bilinen bir bölge var, burada yol çok kötü, çok keskin bir viraj var. Bu bölgede çok fazla trafik kazası meydana geliyor, özellikle yaz döneminde artan trafik kazaları iyice artıyor; bölge halkı buraya da bir çözüm bekliyor.

Yine, Sayın Bakan, Antalya'nın uzun zamandır bekleyen en büyük projelerinden olan ve kent trafiğine nefes aldırarak olan 4'üncü etap raylı sistem projesi var. Antalya'nın 4'üncü etap raylı sistemi 18 kilometre uzunluğunda olacak ve Konyaaltı ile Varsak'ı birbirine bağlayacak, bununla ilgili de bir çözüm ve destek istiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Bir dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

MUSTAFA ERDEM (Antalya) - Sayın Bakanım, Gazipaşa-Ankara hattını AJet kapatmış; öğrenciler için önemli, komşu ilçeler için önemli; iptal doluluk oranıyla açıklanamaz. Buna da bir çözüm getirilsin diyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Sadullah Kısacık, buyurun.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakanım, sayın milletvekilleri, Değerli Komisyon üyeleri, Bakanlığımızın değerli bürokratları, çok değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, şunu öncelikle belirtmek isterim: Ulaştırma Bakanlığının Adana'ya büyük bir borcu var. Şimdi, Bakanlığınız ve AK PARTİ iktidarı "Her ile havalimanı yaptık." demekle övünürken maalesef 1937 yılından beri sahip olduğumuz Adana Havalimanı'mızı elimizden aldınız.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Hem de Türkiye'nin en etkin havalimanıydı.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Yani bu anlamda bize bir borcunuz var ki zaten vardı, yenisini 40 kilometre ötesine, başka ile götürdünüz; bizi artık başka bir ile, Adana gibi bir ilin havalimanını aldınız, Mersin'e götürdünüz, 40 kilometre ve o havalimanı Sayın Bakanım, siz de gelmişsinizdir daha önceleri, biliyorsunuz, Adana'ya has, Adana'yla artık bütünleşmiş, herkesin böyle misafir geldiği zaman hemen acele etmeden kebabını yiyip beş dakika sonra gittiği bir havalimanıydı. Havalimanımızı seviyorduk, havalimanı ile Adana bütünleşmişti, şahsına münhasır bir yerdin ama eminim ki sizin zamanınızda olsaydı buna izin vermezsiniz. Zaten sitenizde baktım, öz geçmişinize eklememişsiniz de yani size yakışmazdı çünkü Çukurova Havalimanı en fizibil olmayan havalimanı, net söyleyeyim. Niye söyleyeyim? Şimdi, 2 tane büyük il var; Adana ve Mersin. Adana sanayinin, narenciye, tarımın merkezi. Mersin turizmin göz bebeği, büyüme potansiyeli olan, Akkuyu Nükleer Santrali'nin yapıldığı bir ilimiz. Ya, şimdi, bu 2 tane kırsal il değil ki bunun arasına bir tane havalimanı yapalım, 2 tane büyük il, 2 tane farklı potansiyel var orada ama zamanında bazı siyasi hesaplara kurban edildi maalesef Mersin'e havalimanı yapma adına, ne Mersinlilerin işine yaradı ne Adanalıların. Şimdi, eskiden hemen merkezdeki havalimanını Mersin'e götürmekle Adana 35 kilometre gitmek zorunda kaldı, Mersinliler de -en uç ilçesi Tarsus- 40 kilometre gelmek zorunda kaldı.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Kesişim noktası.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Şimdi, öyle değil, bakın, endüstri mühendisliği faaliyeti vardır inşallah, Orhan Yegin mantığıyla gidersek bu ülke zaten batıyor. Yani, bir şeyi hesaplarken bir endüstri mühendisliği bir fizibil projesi vardır yani onu bir söyleyeyim.

Şimdi, Sayın Bakanım, dolayısıyla bu havalimanı fizibil olmadı ve bizden gerçekten de yani canımızı, bizim bir rengimizi, havalimanımızı aldınız Adana gibi bir şehrin. Şimdi, bunu bir hesaplaşalım, Adana sahipsiz Sayın Bakanım, bakın, dolayısıyla bu borcu ödeyelim, Adana sahipsiz kaldı. Havalimanını elinden aldınız, çıt çıkmadı bakın, Adana sahipsiz.

Şimdi, bizim taşra ilçelerimizin... Bakın, Karadeniz'de yapılınsın, bakıyorum, diğer Mersin'de falan bakıyorum, köy yolları artık duble yol hâline gelirken maşallah, Allah daha da iyisini yaptırsın ama Adana'yı göreceksin, bizim Kozan'dan sonra Feke, Saimbeyli, Tufanbeyli yolumuz var ve bu yol aynı zamanda Adana'yı Kayseri'ye bağlayan yoldur ama inanın Sayın Bakanım 2 araba zor geçer, bakın, 2 araba zor geçer. Yazık, günah yani bir il bu kadar mı sahipsiz olur, ben kendi ilim adına üzülüyorum. Yani, bakın, bu 3 tane ilçe ya ve Kayseri'ye bağlanıyor ve Sayın Bakanım, çok üzücü, bakın, 6 Nisan 2023 tarihinde 4 tane genç öğretmenimiz Saimbeyli'den Feke'ye gelirken yolda üzerlerine kaya düşmesi sonucunda -arabanın durumuna bakın Sayın Bakanım- 4 öğretmenimizi orada kaybettik, burada tekrar rahmetle anıyorum. Bundan iki yıl sonra, 14 Kasım 2025, yeni, aynı yerde yine otomobilin üzerine kaya düştü. Ya, burası ilçe ve dediğim gibi Adana'yı Kayseri'ye bağlayan yol. Şimdi, başka illerde görüyoruz, dağ delinip tünel yapılıyor ama maalesef Adana'da bu ilçe yollarımız duble yol değil, duble yoldan da vazgeçtik, heyelan, kaya düşmesi vesaire binbir tehlikenin içerisinde geçerek, bir tarafı uçurum zaten. Yani özellikle bu yolun ve aynı zamanda yıllardır bitmeyen Kozan-Mansurlu yolu Sayın Bakanım, bu da elzem, bir türlü bitmedi, bu Kozan'ımız için çok önemli, bölgenin hareketliliği için çok önemli, Kozan-Mansurlu yolunun da bu anlamda bir an önce tamamlanmasını sizden rica ediyoruz Sayın Bakanım.

Şimdi, tabii, biz sahipsizlerin sahibi olduğumuz için Başkanım, böyle sahipsiz illeri konuşuyoruz. Adana sahipsiz, ben de Adana Milletvekiliyim, bu anlamda size bunu iletirim. Bir sahipsiz ilimiz daha var, Bayburt. Şimdi, Bayburt'un da bir milletvekili var, o da AK PARTİ'den, muhalefetin burada hiç sesi çıkmıyor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Bayburt'un Bakanı da var.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yaşar paşa acayip sahip oraya.

SADULLAH KISACIK (Adana) - Ama Sayın Bakanım sahip de söyleyeyim, şimdi, bakın, şu altta gördüğünüz Artvin Havalimanı, bu da Bayburt-Gümüşhane; bu Artvin-Rize. Şimdi, ikisinin temeli aynı dönemde atılıyor, aynı zamanda atılıyor. İşte görüyorsunuz, Artvin-Rize'ye uçak iniyor, şimdi Bayburt'un hâli bu. Yani ama aynı anda, temel aynı zamanda atıldı Sayın Bakanım. Yani, şimdi sahibi olsaydı buraya da uçak iniyordu. Bayburtlu hemşehrilerimizin selamı var, sizden özellikle bu havalimanımız, bir. Şimdi, sahipsiz illerimizi konuşuyoruz burada, şimdi, Allah rızası için sahipsiz şeyleri konuşmamız lazım. İkincisi, Kop Tüneli Sayın Bakanım, Kop Tüneli de biliyorsunuz, uzun süredir bir türlü tamamlanamadı. Şimdi, Bayburtlu hemşehrilerimiz diyor ki: "Ya, geçmişte AK PARTİ iktidardan önce diyordu ki 'Bu Bolu Tüneli'ni patates deposu yapacaklar, bitiremiyorlar.' Acaba bizim Kop Tüneli de patates, soğan deposu mu olacak?" diye şimdi onların da aklına öyle bir şey geliyor. Bitmiyor ya bir türlü, acaba tünelden vazgeçtik, şey mi yapacağız diye bunu da iletmemi söylediler. Yani ben Bayburtlu hemşehrilerimizin burada elçisiyim, sizin adınıza, bunu da iletelim.

Şimdi, tabii, Bakanlığınız Türkiye'nin en önemli bakanlıklarından bir tanesi. Her anlamda yapacağımız işlerde, attığımız adımlarda hayat kalitemizin artırılmasında önemli.

Diğer bir şey de şu operatörler sanki biraz çok başıboş gibi geliyor bana. Yani bakıyorum bazen, mesela, modemlerde kesme ücreti alıyorlar, diyelim iki gün geciktiniz, üç gün geciktiniz, kestiler, bir bakıyorsunuz, 200 TL ek ücret almış, yansıtmış. Geldiği yok, gittiği yok, vesairesi yok, bilmiyorum bunlar yasal mı, bunlar takip ediliyor mu bu tarifelerde, vesairede?

Diğer bir olay, bir Türk vatandaşı olarak içimi acıtan bir olay, şimdi, millette acayip bir dinlenme güdüsü var, herkes zannediyor ki "Beni dinliyorlar." Normal vatandaşa bakıyorum, WhatsApp'tan arıyor, "Ağabey, niye WhatsApp'tan arıyorsun?" "Ya, Başkanım, öbür hat dinleniyor." diyor. Yani insanlarda, şimdi, devlet kurumlarında da var, iktidar Telegram kullanıyor, öbür taraf, muhalefet WhatsApp kullanıyor, iki taraf da kendi operatörlerine, kendi sistemine güvenmiyor. Bir de en önemlisi bu Sayın Bakanım, milletimizden bu şeyi kaldıralım artık yani bu algıyı. Ama var Başkanım yani baktığınız zaman, şu anda siz belki daha iyi kayıtlardan görüyorsunuz, ciddi anlamda bir WhatsApp'tan konuşma var, Telegram'dan konuşma var. Yani bu millet kendi operatörüne güvensin, kendi şeyine güvensin, milletimize bu yükü vermeyelim yani millet kendi operatörlerine, kendi devletine, kendi şeylerine güvensin.

Ben bu mesajlarımı tekrar dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. Bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Kısacık, teşekkür ederim.

Sayın Resul Kurt, buyurun.

RESUL KURT (Adıyaman) - Sayın Başkanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, basınımızın çok değerli mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Kapsamlı sunumları için Sayın Bakanımıza, bütçenin hazırlanmasında katkı ve emekleri için de değerli bürokratlarımıza çok teşekkür ediyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız yalnızca yollar, tüneller, köprüler, demir yolları, havaalanları ve iletişim altyapısı inşa eden bir bakanlık olmayıp Türkiye'nin ekonomik büyümesinin, sosyal gelişmişliğinin, uluslararası rekabet gücünün ve stratejik güvenliğinin omurgasını oluşturan bir yapıdır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; Bakanlığımız kara, hava, demir yolu, denizcilik ve haberleşme alanlarında ortaya koyduğu dev yatırımlarla Türkiye'nin küresel rekabetteki yerini güçlendirmiş, milletimizi çağın ulaşım standartlarıyla buluşturmuş, şehirlerimizin ekonomik ve sosyal hayatına canlılık kazandırmıştır. Bugün, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde ulaştırmaya yapılan her yatırım Türkiye'nin üretimine, ihracatına, turizmine, istihdamına, sanayisine ve bölgesel

kalkınmasına doğrudan bir katkı sunmaktadır. Bakanlık faaliyet alanlarında gösteren hizmetlerde ortaya koyduğunuz yüksek performans için sizlere ve tüm Bakanlık teşkilatlarına teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; 2002-2025 yılları arasında ulaştırma ve haberleşmeye toplam 300 milyar doların üzerinde bir yatırım yapılmıştır. Bu rakam ulaştırma altyapısının ülkemizin kalkınma hamlesindeki öncü rolünü güçlü bir biçimde ortaya koymaktadır. Adıyaman 6 Şubat depremlerinde en ağır hasarı alan illerden biri olmasına ve bu kapsamda devletimizin 6 Şubat depremlerinden sonra tüm imkânlarıyla bu bölgede olmasına rağmen hâlen birtakım ihtiyaçlarımız vardır. Devletimizin imkânlarıyla şehrimizin altyapısı hızla onarıldı, yeni yatırımlar hayata geçirildi. O dönemde Karayolları Genel Müdürü olarak Sayın Bakanımız Abdulkadir Uraloğlu hep yanıımızdaydı, buradan kendisine teşekkürlerimizi sunuyorum.

2002 yılında Adıyaman'ın 23 kilometre olan bölünmüş yol uzunluğunu 275 kilometreye çıkardık. Bitümlü sıcak karışım kaplamalı yolu yoktu, 136 kilometre BSK kaplamalı yolla Adıyamanlı hemşehrilerimizin yollarda güvenle ve konforla ulaşımına sebebiyet verdik. Siverek-Kâhta kara yolunun 1992'de sular altında kalmasının ardından Fırat Nehri'nin ayırdığı iki yakayı bir araya getiren ve Güneydoğu Anadolu Bölgemizin boğaz köprüsü olarak nitelendirilen Nissibi Köprüsü'nü inşa ederek Adıyaman'ımızı Şanlıurfa ve Diyarbakır'la buluşturduk. 2015 yılında hizmete açtığımız köprüden bugüne kadar 6 milyon 401 binden fazla araç geçiş yaptı. Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta bölünmüş yolu, Çelikhan geçişi, Adıyaman Havaalanı yolu, Samsat geçişi, Çakırhüyük geçişi, Adıyaman Çelikhan-Yeşilyurt Malatya yolu, Gerger il yolu, Tut il yolu, Bozova yolu, Adıyaman hastane yolu, Farklı Seviyeli Kavşak köprüsü, Kâhta Narince-Siverek yolunun yaklaşık 30 kilometrelik kesimi gibi önemli projeleri tamamladık. Daha önce söz verdiğimiz Sincik-Malatya yolu ve Adıyaman Çelikhan yollarının ihaleleri de yapıldı ve çalışmaları başladı. Bu yatırımlar şehrimizin kaderini değiştiren stratejik adımlardır.

Hâlen devam eden projelerimize gelecek olursak, Adıyaman Çelikhan yolu, Kâhta Narince-Siverek yolu, Narince-Gerger yolu, Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta BSK projesi, Besni-Araban ikmal işleri, Sincik-Damlacık ayrımı yolu devam etmektedir.

Sayın Bakanım, Narince-Gerger yolumuzun hızlandırılması gerekmektedir. Uzun bir zamandan beri devam eden bu projede yol çalışmaları ağır yürümekte ve yüklenici yol yerine istinat duvarları olan kısımlara ağırlık vermektedir. Bu yolun bitimini Gergerli hemşehrilerimiz dört gözle beklemektedir. Yol üzerinde yapım çalışmalarının öncelikle istinat duvarı gerektirmeyen kısımlarda yapılması, istinat duvarı gerektiren kısımların en sona bırakılarak yolların bitirilmesi hâlinde acilen ulaşımın açılması Gergerli hemşehrilerimizin talebidir.

Yine, bizim için önemli projelerden biri olan ve Sayın Bakanımızın bakanlığı döneminde ihalesi yapılarak faaliyete başlanan Adıyaman-Çelikhan yolu çok hızlı ilerlemektedir. Bu yolda yapılan çalışmalardan ve işlerin hızlı yürümesinden son derece memnunuz. Sizlerin de bildiği gibi bu yol hemşehrilerimizin yıllardır beklediği bir proje olup 2026 yılında projeye daha fazla ödenek ayrılmasını şehrimiz için en önemli projelerden biri olan Adıyaman-Çelikhan yolunun şehrimizin nefes almasına imkân tanıyacak olmasından dolayı bir an önce tamamlanmasını, ödeneklerinin artırılmasını talep ediyoruz.

Yine, 33,3 kilometre uzunluğundaki Elâzığ-Malatya ayrımı, Sincik-Damlacık ayrımı yolunun 2024 yılında ihalesi yapılmış ve yer teslimi yapılarak 1,2 milyar TL projeli işin faaliyetleri başlamıştır. Buranın da hızlıca tamamlanması Sincik ilçemizin, vatandaşlarımızın talebidir. Adıyaman ve ilçelerimizde devam eden projelerimizin ödeneklerinin artırılarak bir an önce tamamlanması talebimizdir.

Adıyaman Kuzey Çevre Yolu'nun yatırım programına alınmasıyla ilgili de önemli bir talebimiz var. Adıyaman çevre yolu güzergâhı Gölbaşı-Adıyaman ayrımından yine Adıyaman-Çelikhan il yolunun 5'inci kilometresinde geçerek Adıyaman Kâhta Devlet Yolu'nun 3'üncü kilometresinde son bulacak ve bununla ilgili olarak da Değerli Bakanım, bu kapsamda Adıyaman'ımızın önemli bir ihtiyacı karşılanacaktır. Adıyaman çevre yolu güzergâhı yaklaşık 29,5 kilometre olup bunun bölünmüş yol standartlarında olduğunu söyleyebiliriz. Adıyaman çevre yolu güzergâhı 1.058 metre uzunluğunda 4 adet viyadük, 37,5 metre uzunluğunda 1 adet köprü, 9 adet farklı seviye ve 1 adet hemzemin kavşakla 6 milyar bedelle şehrimize büyük bir katkısı olacaktır. Adıyaman Kuzey Çevre Yolu'nun Adıyaman trafiğini önemli ölçüde rahatlatacağı ve şehir merkezine uğramadan trafiğin Gölbaşı-Pazarcık, Gölbaşı-Malatya-Ankara istikametine gidecek şekilde verilecek olması da bizi rahatlatacaktır. Ayrıca, depremden sonra İndere bölgesinde yapılan yaklaşık 16.822 ev ve iş yeriyle birlikte yeni yaşam alanı oluşmuş ve bölgenin nüfus yoğunluğu artmıştır. Planlanan çevre yolu bu bağlamda bölgenin kalkınmasına, ulaşımına, trafiğine önemli bir katkı sağlayacak olup yatırım programına alınması hususunda desteklerinizi istiyoruz.

Adıyaman'ın 55 kilometrelik konvansiyonel demir yolu hattının tamamı yenilendi, modernize edildi. Cumartesi günü Sayın Cumhurbaşkanımız Adıyaman'da bir müjde verdi. Adıyaman il merkezi ve Kâhta ilçesini ulusal demir yolu ağına bağlayacak 93 kilometre uzunluğa sahip Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta hızlı demir yolu proje çalışmaları tamamlandı, bunun da en kısa zamanda yatırım programına alınması şehrimize büyük bir kolaylık sağlayacaktır.

Adıyaman hava yolunda tabii ki uçuşlar devam ediyor. 2025 yılında 366 bin yolcu taşınmış. Burada haftanın yedi günü seferlerimiz var. Yalnızca Sayın Bakanım, özellikle yeni bir talebimiz var. Adıyaman-İzmir ve Adıyaman-Antalya direkt uçuşların başlatılmasını talep ediyoruz. AJet veya özel hava yolları üzerinden önemle belirtmek istiyoruz ki Adıyaman'ın Antalya ve İzmir'e ulaşımının sağlanması önemli bir avantaj sağlayacaktır.

Sözlerime son verirken şahsınızda tüm Bakanlık çalışanlarına teşekkür ediyor, Bakanlık bütçesinin hayırlı olmasını diliyor, hepimizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Kurt, teşekkür ederim.

Sayın Veli Ağbaba, buyurun.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakan, değerli bürokratlar; ben de bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan yok ama umarım Karayolları Genel Müdürümüz, Bakan Yardımcılarımız vardır, ben Malatya'yla ilgili bazı sorunları sizlere aktarmak istiyorum.

Bölge çevre yolu olmayan hâlâ tek il Malatya herhâlde. "Yapılacak, yapılacak." denildi, temel atma töreni 28 Mayıs 2017'de yapıldı ve 2019 Ağustosta bitirileceği söylendi, 2025 yılı sonuna geldik, yol hâlen bitirilmiş değil; şimdilik altı yıl rötamız var.

Yol 53 km, 38,5 kilometrelik kesimi bu sene başında açıldı. O yol da çok dar, onu da söylemek isterim. Hakikaten çevre yoluna yakışmayan darlıkta bir yol. Kalan 15 kilometrelik yolun 2025 sonunda bitirileceği açıklandı, sonra bu tarih ertelenerek 2026 Hazirana sarktı. Her yıl yeni açıklamalarla yolun yapımı erteleniyor, bakalım daha ne zamana ertelenecek. Bununla ilgili sizden bilgi istiyoruz; bu yıl bitirilecek mi, bitirilemeyecek mi Malatya çevre yolu?

Yine, ben her bütçede söylüyorum, inşallah gelecek yılki bütçede bu konuşmayı yapmam. Bizim Arapgir yolumuz var, Arapgir-Malatya yolu var. Arapgir sanki başka bir ülkenin yolu gibi maalesef duble yol yapılmıyor ve burada her yıl ölümlü kazalar oluyor. Bu yol önemli bir yol, Arapgir çok önemli bir ilçemiz, eski bir ilçemiz. Bu yol Kemaliye, Ağın, Eğin, Erzincan yoluyla aynı zamanda ama maalesef burada duble yol yok ve çok büyük sıkıntılar yaşamaya devam ediyoruz. Geçen yıl da aktarmıştım, bir gelişme olmadı; umarım önümüzdeki yıl, yolun yapımıyla ilgili önümüzdeki yıl bütçesinde size teşekkür etme fırsatını bize sunarsınız inşallah. Allah'ım inşallah, o gün Veli Ağbaba Malatya adına, Arapgir adına size teşekkür etmeyi inşallah yapar, onu da diliyorum ben sizden.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Şimdiden etsen ne olur?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Yok, şimdiden edemem. Şimdi edeceklerimi edeceğim ama yapılmayana niye edeyim?

CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Peşin çalışmıyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Dolayısıyla, siz duyduğuma göre Malatya'nın da hemşehrisi olmuştunuz Sayın Bakan, Malatya'nın da hemşehrisi olmuştunuz; fahri hemşehriliği berati vermişler... Olacak inşallah; öyle bedavaya yok Sayın Bakan, öyle bedavaya yok, böyle belediye meclisleri kaldırmak yok, biraz hizmet etmeniz lazım; hemşehrilerimizin yakasından tutarız biz.

Yine, bilir misiniz bilmiyorum, belki Süleyman Bey bilir, bizim Yazıhan ilçemiz ile Akçadağ ilçesi arasında bir Tohma Nehri'miz var. Şimdi, orada, Bereketli köyü ile Tohma köyü arasında küçük bir köprü yapılırsa Hekimhan, Arapgir, Arguvan, hatta Keban'ın Malatya'ya girmeden havaalanına ulaşma imkânı var; bu yolu da bir değerlendirmenizi sizden rica ediyorum. Ayrıca, her iki köy, bu Tohma'nın iki yakasındaki köyler birbirine çok yakın ve akrabalar. Bunlar bir köyden, Karapınar'dan gitmek için ya da Ilıcak'tan gitmek için 50 kilometre yol yapıyorlar, bu da Malatya için, Malatya'yı da çok rahatlatacak bir şey.

Yine, Hekimhan'da kara yolu güzergâhında bulunan ilçeler içerisinde yan yollar düşünülmemiş ve yapılmamış, belki, tek ilçe Hekimhan. İlçe merkezi girişi belirsiz, ne göbek var ne ışık; bu nedenle bölgede ölümlü kazalar yaşanıyor. Işıklı, sinyalizasyonlu kavşak yapılması gerekiyor; defalarca müracaat edilmesine rağmen "Ödeneğimiz yok." denildi, bu konuda da destek istiyoruz.

Yine, Doğanşehir ilçesini bilirsiniz; Malatya-Doğanşehir-Adıyaman yolu üzerinde ticaretin en etkin hatlarından biri ve sürekli ağır tonajlı tırlar bu hattı kullanıyor. Akdeniz bağlantı yolu olan Doğanşehir yolunda Erkenek'ten Yeşilyurt, Cumhuriyet Örnekköye kadar herhangi bir ışıklandırma bulunmuyor. Özellikle Savaklı Doğanşehir-merkez güzergâhında her yıl ortalama 3-4 tane trafik kazası oluyor. Geçtiğimiz yıl Plan ve Bütçe Komisyonu görüşmelerinden bir hafta önce bir polis memurumuz şehit olmuştu ve bu yıl da bu yolda kısa süre önce Doğanşehir'de önceki Belediye Başkanımızın kardeşi geçtiğimiz haftalarda yolun karşısına geçerken hayatını kaybetti. Erkenek hattından Cumhuriyet Örnekköy hattına kadar yolun belli başlı onarımlarının yapılmasını, ivedi olarak bu bölgenin çok karanlık olması nedeniyle ışıklandırmanın yapılmasını, uyarı levhalarının yapılmasını sizden rica ediyoruz.

Ayrıca, deprem nedeniyle çok yara alan Doğanşehir ilçesinde konutlar teslim edilmeye başlandı ancak ulaşım ağları açılmadı. Köy kırsalı ve ana TOKİ yerleşimlerinin ulaşım yolları yapılamıyor, insanlar ulaşım açısından büyük sorunlar yaşıyor; bu hususa da ivedilikle acil eylem planıyla müdahale edilmesi gerekir.

Bir başka meselemiz; bizim hızlı tren var, hızlı treni biliyorsunuz; bu hızlı tren için her gelen bakan söz veriyor. Sayın Bakan, 2023 Aralık ayında Malatya-Elâzığ-Diyarbakır Hızlı Tren Hattı'nın etüt proje çalışmalarının 2024'te tamamlanacağını söylerken 2024 Ekim ayında ise Malatyalıların uzun zamandır beklediği hızlı tren projesinin yatırım programına alınması için çalıştığınızı ifade ettiniz. "Projeyi bitirdik, yatırım programına almaya gayret ediyoruz." dediniz. Siz Malatyalılara bu cümleleri kullanan 6'ncı bakansınız ama ilk hemşehri bakansınız. Malatyalılar bakanların, valilerin, bürokratların bu cümlelerine o kadar alıştı ki artık hiç şaşırmıyor. 2011 yılından beri "Hızlı tren gelecek." denilip bir metre ray döşenmemiş bir şehrin milletvekiliyim ben. Geçen yıl Plan ve Bütçe Komisyonunda hızlı trenle ilgili Malatyalıların deyimiyle söylüyorum, "Gelecek yıl 2025-26 bütçesini konuşurken yakanızı tutarız." demiştik Sayın Bakan, hatırlıyor musunuz bilmiyorum. Geline nokta yakanızdan tutsak da değişen bir şey yok; lütfen, bu konuda biraz Malatyalıların dertlerini dinleyin. On dört yılın sonunda geldiğimiz noktayı açıklayayım size: Malatyalılar Malatya'dan Sivas'a gidiyor, Sivas'tan hızlı trene binip Ankara'ya gidiyor; tam da size yakışan bir proje, hakikaten gülünecek bir şey. Lütfen, Malatyalılara bu sözünüzü tutun.

Bizim 2,5 milyon kapasiteli Malatya Havalimanı Terminal Binası Yapım İhalesi 2020 yılında gerçekleşti; 6 Şubat 2021'de temel atılıp Şubat 2023'te tamamlanacağı belirtilmişti ancak 2025 yılının sonuna geldik maalesef havalimanımız da kuzey çevre yolu gibi, hızlı tren gibi bitirilemedi. Havalimanı inşaatının bir an önce bitirilmesi için desteklerinizi bekliyoruz.

Bir de bizim uçak saatleri vardı; eskiden sabah beşti, şimdi biraz daha iyileştirildi. Hakikaten uçağa binmek için sabah üçte, dörtte çıkmak lazım. Saat 05.40'ta kalkıyor, saat 23.50'de biniyoruz, gece; Malatya uçakları işkence gibi. Depremden önce Antalya'ya uçak vardı, deprem sonrası seferler kaldırıldı, İzmir'e aktarmasız uçak bulmak zor, Malatya'dan farklı şehirlere uçuş yok. Terminal var, yolcu var ama sefer yok; bu konunun da dikkate alınmasını rica ediyoruz.

Bizim Malatya'da yaşadığımız en büyük problemlerinden biri trafik problemleri. Sabah erken saatlerde, yediden itibaren organize sanayiye, Beylerderesi Viyadüğü'nden geçmek mümkün değil, gece de mümkün değil. Allah korusun, orada bir arıza olsa, bir şey olsa Malatya'nın Adana'ya, İstanbul'a, Ankara'ya ulaşımı kopacak. 2'nci viyadükle ilgili bir çalışma olduğu söyleniyor, bunun da bir an önce gündeme alınması lazım.

Yine, Akçadağ'dan, Malatya'dan çıkan Yaylımlı'dan geçip Develi'de Kayseri-Malatya yoluna bağlanıyor. Akçadağ'ın yeni yerleşim yeri olan TOKİ binaları ve 7 mahallenin deprem evleri Yaylımlı Mahallesi'ne yapıldı. Akçadağ-Develi arasında neredeyse her gün kaza oluyor; yolun genişletilmesi, ışıklandırılması gerekiyor. Ayrıca, bu bölgede doğal gaz da yok. Develi yolunun mutlaka bir an önce yapılması lazım.

Şimdi, burada telefonla ilgili notlarımız var sizlere. Bizim telefonlarımız çekmiyor, ben bu notları size vereceğim, bununla ilgilenirsiniz... Arguvan'da Çobandere, Şotik, Kömürlük, Sığircıuşağı, Yoncalı olmak üzere 49 mahallenin büyük bölümünde sağlıklı iletişim kurulamıyor; Akçadağ'ın Harunuşağı, Bekiruşağı, Çevirme, Dutlu, Ören, Hisardere, Demirciler, Levent bölgesinde; Battalgazi'nin Toygar, Boran, Meydancık mahallelerinde; Darenden'in Ağılbaşı, Kerimli, Gaziköy, Uzunhasan, Yeniköy, Ayvalı, Şeref Mahallesi'nde; Doğanşehir'in Gövdeli, Bıçakçı, Kapidere, Örencik, Erkenek; Hekimhan'ın Basak, Güvenç, Kozdere, Kurşunlu mahalleleri, Güzelyayla, Sarıkız köylerinde; Kuluncak Alvar, Bicir, Başören, Konaktepe, Bıyıkboğazı, Karlık ve merkez TOKİ'de telefon çekmiyor; Kale'nin Kozluk, Uzunhüseyin, Karahüseyin, Akuşağı, Yenidamlar, Karaağaç, Gülenköy'de; Pötürge'nin, Doğanlı'nın birçok köyünde, Yeşilyurt'un İkizce bölgesinde 20 binin üzerinde ev yapıldı hem telefon hem internet konusunda çok ciddi sıkıntı var.

Bir de bu Fırıncı Kavşağı "Ölüm kavşağı" diye adlandırılıyor. Malatya-Elâzığ yolu üzerinde bulunan Battalgazi-Fırıncı-Sincik-Kahta yol kavşağı tam bir ölüm kavşağı. 50'ye yakın köye bu yol üzerinden gidiliyor. Maalesef, burada çok kaza olmakta.

Yine, Elâzığ'dan Malatya'ya gelirken Malatya'ya girdiğinizi yoldan anlıyorsunuz, takır tukur, arabaların gitmesi mümkün değil, çok kaza oluyor. Bu bizim Çöşnük Kavşağı'ndan itibaren de anormal trafik var; orta refüjleri kaldırarak bunun dört gidiş dört geliş yapılmasını sizden talep ediyoruz.

Yine, İnönü Üniversitesi'nden Beylerderesi'ne kadar olan alt geçitte de aydınlatma yetersiz, özellikle en uzun alt geçit ve üzerinde beton ızgaralar olması nedeniyle Adliye Kavşağı'ndan Niyazi Mısıri'ye kadar olan kısımda sık sık kaza meydana geliyor; bu sorunun da çözülmesi lazım.

Geçtiğimiz günlerde Yimpaş Kavşağı'nda bir büyük kaza meydana geldi, 2 genç hayatını kaybetti. Bu bölgede Çamurlu TOKİ Konutları var, Yıldıztepe TOKİ var, Turgut Özal Tıp Merkezi, İnönü Üniversitesi var, Malatya Stadyumu var, konteynerler var dolayısıyla trafik çok yoğun. Çöşnük Kavşağı'ndan bölge trafiğe kadar olan yolun orta refüjleri ana yola katılarak yolun dört gidiş dört geliş yapılmasını sizden rica ediyoruz.

Malatya'dan yeteri kadar söyledim, şimdi genel olarak birkaç düşüncemi de sizlere ifade etmek istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Süreyi uzatıyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Evet, şimdi, bu bant daraltılmasıyla ilgili çok yoğun şikâyet var. Bu bant daraltma uygulamasını ne zaman yaptınız bir bakalım? Ekrem İmamoğlu, 19 Mart 2025'te gözaltına alındığında, X, TikTok, YouTube, Instagram, WhatsApp, Telegram'da kırk iki saat bant daraltması yaşandı. CHP İstanbul İl Binası polis tarafından işgal edildiğinde, kayyum tarafından işgal edildiğinde 7 Eylül akşamı yirmi bir saat boyunca erişim kısıtlandı ve hâlâ Ekrem İmamoğlu'nun davası görüldüğünde bu bant daraltması yapılıyor. Bu, bant daraltması değil, CHP daraltması; bu, açık bir sansürdür.

Yine, depremde de aynı şey olmuştu, millet can derindeyken maalesef büyük bir bant daraltması yaşanmıştı, bunu da sizin dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Bakın, değerli arkadaşlar, bizim Türkiye'de yollar uzun, sabır kısa. Bizim millet artık direksiyona değil tabelalardaki dolar kuruna bakarak araba kullanıyor; özellikle bu paralı köprüler, yollar da anormal pahalı. Geçmeyen araçtan para alan tek ülkeyiz; ömründe Osmangazi Köprüsü'nden geçme hayali ve gelme ihtimali olmayan insanlardan da para alıyorsunuz!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Eski yollar açık, devam ediyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Otoyol, köprü ücretleri fahiş; Osmangazi, Çanakkale, Yavuz Sultan Selim. Vatandaş köprüye yaklaşırken navigasyon yerine cüzdanlarına bakıyor; herhâlde yakında krediyle insanlar geçmeye çalışacaklar. Bakın, bu yap-işlet-devret modeli milletin üzerinde yük.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Eski yoldan gitmiyorsun.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Siz de ortakınız herhâlde o şirketlere ki böyle laf atıyorsun bana. Yani ortak etmezler de seni, seni koyarlar mı kapıya? Orhan Yegin, sen burada bağır dur!

ORHAN YEGİN (Ankara) - O sizin huyunuz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Millet hamuduyla götürüyor; sen burada... Hamuduyla götürüyor baksana!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ortak olmadığınızda iştirak olmamak sizin huyunuz Veli Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sen konuş, bizim hiç öyle bir huyumuz yok. Bak, para deyince, pul deyince akla siz geliyorsunuz, sizden başka...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şirket hisselerini değiştirmek sizin oyununuz Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Siz var ya, siz bu konuda uzmanız, kimse elinize su dökemez.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Ya, iddiamelerin hepsi yalan mı?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hodri meydan! Canlı yayınlayın.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Ya, bir sürü şey var.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Sosyal medya hesaplarını kapatıyorsunuz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Arkadaşlar, lütfen...

Sayın Ağbaba, iki dakika vermiştim sözcü olarak, son kez söz vereyim, bitirin.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ortağı olmadığınız sektörün, ortağı olmadığınız konunun önünü açmayacaksınız.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hodri meydan! Hodri meydan! Gelin, bakalım, TRT canlı yayınlasın.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Canlı yayından kim ne anlayacak, nasıl anlasın?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Kim hırsız, kim namussuz millet görsün; kim sahtekâr görsün, kim iş takipçisi görsün. Gelin, hodri meydan! Hodri meydan!

EDNAN ARSLAN (İzmir) - En büyük hakem millettir.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ankara'dan başlayalım; gelin, hodri meydan! Kim hırsız, kim namussuz, kim hile yapmış, kim ne yapmış? Hodri meydan! Sizin yolları kaç yaptığınıza da bakalım, hastaneyi kaç yaptığınıza da bakalım, biz de ne yapmışız bir bakalım. Gelin, hodri meydan! TRT'de yayınlayalım; gelin, bakalım, TRT'de yayınlayalım. Biz sizin gibi böyle, muhafazakârlar, muhafazakârlar, 1 milyon dolara bir gonk çaldırıyoruz çıplak mankene!

ORHAN YEGİN (Ankara) - 100 bin liraya baklava almıyoruz Veli Ağbaba!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Muhafazakârlar, hadi! Bir gongu 1 milyon dolara çaldıran ahlaktan geliyorsunuz. İşine bak, işine bak! Bu konuda var ya, elinize o konuda su dökemez; sizde öyle bir ustalar var ki, öyle ustalar var ki su dökemez!

ORHAN YEGİN (Ankara) - İstanbul'dan git, Muş'tan 100 bin liralık baklava al!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Şimdi, bir de yönetim kuruluna geleyim, yönetim kurulu sizin hoşunuza gidecek. Bakın, bu yönetim kurulu hoşunuza gidecek, yönetim kurulları...

Bakın arkadaşlar, eski Meclis Başkan Vekili Ayşe Nur Bahçekapılı Turkcell'in yönetim kurulu üyesi; Turkcell'le ne ilişkisi var? Cep telefonunu açıp kapamasını biliyor! Siz de heyecanlanın, siz de yakında bir eski milletvekili olarak buraya girebilirsiniz, canınızı sıkmayın. Başka kimler var? Bakın, dünyanın en iyi okulu neresi? Ben size cevap vereyim: Kartal İmam Hatip Lisesi; ne Oxford ne Cambridge ne Boğaziçi, en iyi okul o. İş garantisi var, bürokrat olma garantisi var, yönetim kurulu üyesi olma garantisi var. Bakın, benim oğlan -unuttum ben, aklıma gelseydi ben de yazdıracaktım- benim oğlan başka okula gitti; aklıma gelse ben de oğlanı Kartal İmam Hatibe yazdıracaktım.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ama puanla giriliyor oraya, torpille değil, dereceye girmesi gerekiyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakın, kimler var, kimler yok burada? Bak, İskender Pala, o da bu işleri iyi bilir; Sayın İskender Pala, Alev Dedegil... Bak, bu Alev Dedegil de size heyecanlandırabilir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Beraber milletvekilliği yaptınız mı bilmiyorum, bu da eski milletvekili. O da...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ağbaba, sözcülere verdiğimiz süreyi fazlasıyla verdim.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Başkan, Bakan Yardımcılarına bir şey demiyorum çünkü hepsi bakan yardımcısı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Başkanım, son olarak, bitiriyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Siz belediyelerinizin satın alma müdürlüklerine bakın!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakın, bu Ekrem İmamoğlu'nun sitelerinin erişime engellenmesi hukuki değil, ahlaki değil. Ekrem İmamoğlu Cumhurbaşkanlığı Ofisi her gün engelleniyor değerli arkadaşlar.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Siz yönettiğiniz belediyelere, şirketlere bir bakın kimleri atamışsınız!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Ya, nepotizm sizde var.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakın, bundan ne istiyorsunuz bilmiyorum; şuraya bak arkadaşlar, şuraya bak.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Herkese istisnai memuriyet vermişsiniz; akraba, gelin, damat bırakmamışsınız, hepsine vermişsiniz.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Nerede be!

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bizim fukaralar belediyede işe sokmaya çalışıyor temizliğe, sizinkiler yönetim kurulu üyesi yapıyor.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Var mısın, var mısın? Belediyelerde kimin akrabaları bütün istisnai kadrolara...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hodri meydan! Araştıralım. Bizim fukaralar taşerondan çöpe işçi sokuyor, siz yönetim kurulu üyesi yapıyorsunuz, bakan yardımcısı yapıyorsunuz, bürokrat yapıyorsunuz. Devleti babanızın çiftliği gibi yönetiyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakın arkadaşlar, şunu sizin dikkatinize sunuyorum: Cumhurbaşkanlığı Ofisi 13 Kasım'da erişime engelli, 14 Kasım'da erişime engelli, 15-16 Kasım'da, 18 Kasım'da Ekrem Bey'in hesabı engellendi. Ya, bakın, bunun bir faydası yok; bu, sadece Türkiye'nin dünyadaki durumunu tartıştır, bunun kimseye bir faydası yok. Kendinize güveniyorsanız -iddianame engelleniyor- hodri meydan!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Ağbaba, teşekkür ediyoruz, sağ olun.

Teşekkür ediyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın İsmail Güneş...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Adamlar kendi itiraf ediyor, neye hodri meydan?

VELİ AĞBABA (Malatya) - TRT'de yayınlayalım.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yayınla.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey...

İsmail Bey, buyurun.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Sayın Başkanım, çok değerli milletvekillerimiz, çok Değerli Bakanımız, Bakan Yardımcılarımız, değerli bürokratlar ve basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, 2002 yılında iktidara geldiğimizde "Yol medeniyettir." dedik ve son yirmi üç yılda ulaştırmaya 300 milyar dolarlık yatırım yaptık. "Hava yolu halkın yolu." olsun dedik ve 2003'te 26 olan havaalanını bugün 58'e, hava aracı sayımızı 449'dan 2.180'e ve 50 ülkeye ve 60 noktaya olan uçuş sayımızı da bugün 132 ülkeye ve 355 noktaya uçuş yapar hâle getirdik. Hava yollarıyla 2024 yılında 231 milyon yolcu taşınarak Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'inci sırada yer alır hâle geldik.

Bu yolcu taşıma kapasitesinde muhakkak ki 90 milyon yolcu kapasitesiyle İstanbul Havaalanı'nın çok önemli yeri vardır. İstanbul Havaalanı yapılacağı zaman muhalefetten arkadaşlarımız şunu söylemişlerdi: "Proje gereksiz, bu devasa yatırım gereksiz. Uçaklar buraya inmez; rüzgâr var, yolcu gelmez." demişlerdi.

Peki, ne oldu arkadaşlar? İstanbul Havaalanı 17 Nisan 2025 tarihi itibarıyla 3'lü bağımsız pisti hayata geçirerek aynı anda 3 uçak iniş ve kalkış yapılabilir. Bu özelliğiyle Avrupa'da 1'inci, dünyada da ABD'den sonra 2'nci olmuştur. İstanbul Havaalanı tam kapasiteye ulaştığı zaman yıllık 200 milyon yolcu taşıyabilme kapasitesine sahiptir. İstanbul Havaalanı'nı biz yapmış olsaydık arkadaşlar, yaklaşık 10 milyar 247 milyon euroluk bir yatırım yapacaktık; biz 1 TL'lik bir yatırım yapmadık arkadaşlar. Peki, 2024 yılında İstanbul Havaalanı'ndan biz ne kadar gelir elde ettik? 780 milyon 817 bin euro gelir elde ettik.

Diğer taraftan, yine, Antalya Havaalanı'nın kapasitesini artırdık; buradaki yatırım bedeli 765 milyon euro, bunu da yine özel şirket yaptı. 2024 yılında devletimize kaç para verdi? 100 milyon euro arkadaşlar.

Şimdi, tabii ki Zafer Havaalanı üzerinde çok duruyorsunuz. Zafer Havaalanı'nın yapımı, işletimi ve devredilmesi tamamen 78 milyon TL yani Antalya Havaalanı'nın bir yıllık gelirine bile bedel değil.

Diğer taraftan, AK PARTİ iktidarlarında yüz akımızdan biri de duble yollardır arkadaşlar. 2003 yılında "Duble yol yapımına başlayacağız." dediğimiz zaman o zaman da bize inanmamıştınız, yapamayacağımızı düşünmüştünüz. Allah'a şükür yirmi üç yılda yaklaşık 24 bin kilometre bölünmüş yol yaparak bölünmüş yol ağıımızı yaklaşık 30 bin kilometreye ulaştırdık. Tünel uzunluğumuzu 833 kilometre ve köprü ve viyadük uzunluğumuzu da 811 kilometreye ulaştırdık. Tüm bu çalışmalar sonucunda tüm illerimizi bölünmüş yollarla birbirine bağladık.

Tabii, yolların bir kısmına yap-işlet-devret modeliyle yaptık. Tabii ki siz hizmete erken erişmek istiyorsanız bir kısmını yap-işlet-devret modeliyle yapabilirsiniz. Eğer, biz bugün Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü yapmasaydık, Avrasya Tüneli'ni yapmasaydık, Marmaray'ı yapmasaydık arkadaşlar, İstanbul'da trafik ne hâlde olurdu düşünebiliyor musunuz?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Hayır, yol yapınca trafik artıyor!

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Sizin Belediye Başkanınız diyor ki -ben bunu ilk defa duydum- "Yol yaparsan trafik artar." Dolayısıyla, hani, önceden siz şu Anadolu Bulvarı'na karşıydınız ya...

CEVDET AKAY (Karabük) - Onu öyle söylemiyor İsmail Ağabey...

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Ya, İsmail Ağabey...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Hocam, siz oraya yeni geldiniz!

Anadolu Bulvarı'na karşıydınız ya, hani, ağaçların kesilmesine karşıydınız ya, hadi gidin bakalım, Anadolu Bulvarı'nı kapatın da görelim, hadi kapatın Anadolu Bulvarı'nı. Ya, Anadolu Bulvarını bırakın kapatmayı bir tane Anadolu Bulvarı dahi açamazsınız.

Bakin, arkadaşlar, Osmangazi Köprüsü ve İstanbul-İzmir Otoyolu 2035 yılına kadar sürecek ve biz burada 40 bin geçiş garantisi etmişiz. Buradaki geçiş sayıları ne biliyor musunuz arkadaşlar? Bunlar zamana göre değişmekle beraber vadettiğimiz rakamın aşağı yukarı yüzde 30'la yüzde 60 üzerinde yani bunlardan biz herhangi bir geçiş bedeli ödemiyoruz.

Diğer taraftan, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray yolunda, yine köprüdeki oranımız yüzde 46, otoyoldaki oranımız yüzde 60.

Yine, "Ankara-Niğde Otoyolu'ndaki oranımız ne?" diye dersiniz, buradaki oranımız da yüzde 79 arkadaşlar.

Arkadaşlar, bu yollar 2035 yılına kadar tedrici olarak, mesela Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Yolu 2028, 2029, 2030 yıllarında ve 2035 yıllarında bu yollar bizim olacak arkadaşlar dolayısıyla da bundan hiç endişe etmeyin.

Diğer taraftan, tabii ki Devlet Demiryolları gerçekten de çok önemli. 1856 ila 1908 yılları arasında, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde toplam 4.136 kilometre yol yapılmış arkadaşlar, Cumhuriyet Dönemi'nde de -yine teşekkür ederiz- 3.764 kilometre yol yapılmış. 1950'den 2002'ye kadar arkadaşlar, 945 kilometre, yıllık yaklaşık 18 kilometre gibi bir yol yapımı olmuş ve demir yollarına hak ettiği değer verilmemiş ve AK PARTİ'nin iktidara gelmesiyle beraber arkadaşlar, demir yollarına 45 milyar dolarlık yatırım yapmışız ve 10 bin 940 kilometre olan demir yolu ağıımızı 14 bin kilometreye çıkarmışız, bunun da 2.251 kilometresi hızlı tren hattıdır. Sadece şehirler arası yolları değil, aynı zamanda büyükşehirlerimizdeki raylı sistemlerdeki 1.036 kilometre yolun 430 kilometresi de yine Bakanlığımız tarafından yapılmıştır.

Yine, aynı zamanda, sadece yeni yol yapmakla kalmamışız, eskiden yapılmış olan, yaklaşık 8 bin kilometre olan demir yolu ağıımızı da yenilemişiz.

Yine, arkadaşlar, sinyalizasyonda da yaklaşık yüzde 80'lere çıkmışız. Hükûmetlerimiz döneminde ilk defa ülkemiz hızlı trenle tanıştı ve dolayısıyla da dünyada 8'inci hızlı trenleri uygulayan ülke oldu ve ilk defa 13 Mart 2009 tarihinde Ankara-Eskişehir hızlı tren seferleriyle bunu başlattık. Ankara-Konya, Eskişehir-Konya, Ankara-İstanbul, Konya-Karaman, Ankara-Sivas hatlarını en son olarak 26 Nisan 2023 tarihinde devreye aldık ve 2009 yılından beri hızlı trenle yaklaşık 94 milyon vatandaşımızı bu hizmetten faydalandırdık.

Şimdi, tabii ki bizim önümüzde Sayın Bakanımız, umutla beklediğimiz Ankara-Uşak-İzmir Hızlı Tren Hattı var, tabii ki bu hattın, 2026 sonunda Ankara- Afyon'un, 2027 sonunda Uşak-Ankara'nın ve 2028 yılında da yolun tamamının biteceğini ifade ettiniz, bizi tabii ki bu sevindirdi, inşallah diyoruz. Diğer taraftan da Uşak Hızlı Tren Garı'nın da bizim eski tren garı olmasını daha önce de sizlere ilettiğimiz, bu konudaki çalışmalarının hızlandırılmasını istiyoruz.

Tabii ki diğer taraftan, kara yollarıyla ilgili de Uşak ilimizde önemli yatırımlarımız var. Çevre yolunda çok az bir yolumuz kaldı; 2,5 kilometre gibi, bunun 2027 yılında bitirilmesini talep ediyoruz.

Diğer taraftan, Eşme-Ulubey Yolu'muz bitti, Ulubey-Uşak arasında yaklaşık 3 kilometrelik bir kısmı kaldı, bunu da inşallah 2026'da bitireceğiz.

Diğer taraftan, Eşme-Güney Yolu'muzda hızla çalışmalar devam ediyor. Burada, tabii ki Sayın Bakanım, Ulubey-Güney Yolu'nda 20 kilometrelik bir kesim var, bunu da inşallah 2026 yılında ihale edersek Uşak ilimizin ulaştırma, kara yollarıyla ilgili problemlerinin çok önemli bir kısmını çözeceğimizi ben düşünüyorum.

Bakanım, pek çok hizmetleriniz var, gerçekten de Ulaştırma Bakanlığının hizmetlerini AK PARTİ iktidarının ak yüzü olarak görmekteyiz biz ve dolayısıyla da sizlerin ve ekibinizin başarılı çalışmalarından dolayı ben teşekkür ederim.

2026 bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Ümit Özlale, süreniz on dakika.

Buyurun.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basınımızın emekçileri, Meclisimizin çalışanları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Çok fazla kara yolları, deniz yolları, hava yolları konuşuldu. Ben, üzerinde çok fazla konuşulmamış iki alana değinmek istiyorum; bunlardan bir tanesi lojistik, bir tanesi de dijital, dijital dönüşüm.

Şimdi, bu kadar fazla yatırım yapıldıktan sonra şunu beklersiniz, İsmail Bey, meyvenizi yerken anlatayım size: Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'nin yükselmesini beklersiniz değil mi bu kadar fazla yatırım yapıldığı için? Bakın, Dünya Bankası verileri, kaynağı da söylüyorum, Türkiye'de sadece uluslararası gönderileri at, geri kalan bütün alanlarda biz diğer ülkelerden gerilemişiz. Dünya Bankası verilerine bakarsanız lojistik alanında o kadar fazla yatırım bizi daha iyi bir yere getirmemiş; uluslararası kaynakları sonra veririm.

Bizim ticaret yollarına daha iyi entegre olmamız için bağlantı performansını yani limanların bağlantı performansını iyileştirmemiz lazım. İsmail Bey, size söylüyorum, hani bana laf attınız ya "Yeni geldin!" diye, ben yine geldim. Şimdi, şuraya bak; Suudi Arabistan, Fas, Yunanistan, İtalya, Mısır, İsrail'den daha kötü durumdayız.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ne konuda?

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Bağlantı konusunda, yani limanların bağlantısı çünkü bizim esas olarak ihracatımızın önemli bir kısmı deniz yolları üzerindendir.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Bağlayacağız, Samsun'u da bağlayacağız, İzmir'i de bağlayacağız.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - İnşallah, bundan daha fazla mutlu olamam.

Lojistik çok kritik bir sektör ve Sayın Bakan da demir yolları yatırımlarına burada kıymet verdiklerini söyledi, bence de çok mantıklı. Neden? Çünkü demir yolu yoğunluğuna baktığımız zaman bizler dünya ortalamasının çok altındayız. Bakınız, lojistikte bunlar UNECE ve TÜİK verileridir, TÜİK'in bizzat verileridir. Dolayısıyla bizim daha fazla demir yolu yatırımına ihtiyacımız var, mevcut durumda sadece 3-4 ülkeden daha iyi durumdayız.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Anlattım ya ben.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Tamam, anlattın.

Şimdi, hem demir ağlara hem de fiber ağları ihtiyacımız var. Şimdi, biraz da buradan ben BTK'nin alanına girmek istiyorum, fiber ağ ve TELEKOM altyapısı.

Şimdi, bakınız, mobil internet hızında dünya ortalamasının altındayız, sabit geniş bant internet indirme hızında dünya ortalamasının altındayız. Bizim burada TÜRK TELEKOM'u anmadan geçemeyiz, TÜRK TELEKOM'un bugün yüzde 85'i devlete aitti. Bakın, 2006'da bunu biz özelleştirdiğimiz zaman, yani sizin zamanınızda özelleştirdiğiniz zaman sadece bakır kabloların çalınmasından dolayı, özelleştiren şirket sadece bakır kabloların çalınmasından dolayı bu ülkeye 8 milyar dolar zarar ettirdi. Peki, daha sonra ne yaptı? Bu parayı getirdi mi yurt dışından? Getirmedi. Ne yaptı? Türk bankalarından kredi verdik. Türk bankalarına bu şirket krediyi vermeyince ne oldu? Türk bankaları TÜRK TELEKOM'un sahibi oldu. Dolayısıyla burada milyarlarca dolarlık bir kamu zararı oluştu, Türk bankaları da daha fazla zarar etmesin diye yeniden şimdi bunun sahipliği devletimize geçti. Yani 2006 yılında özelleştirdiniz, milyarlarca dolar zarar ettik, Türk bankaları zarar etti, şimdi, tekrar devlet almak zorunda kaldı.

Turkcell... Ben, o sırada depremdeydim, orada, deprem bölgesinde hiçbir yerde Turkcell çekmiyordu, hiçbir yerde.

Şimdi, ben Sayın Bakana ve değerli yetkililere sormak istiyorum: Turkcell'le konuştunuz mu? Çünkü bunun reklamını her yerde yaptılar, her yerde "Dronecell'le bir afet zamanında Turkcell devreye girecek." dediler, hiçbir yerde çekmedi. Peki, ben burada ilgili yetkililere soruyorum: Binlerce insan mağdur oldu, belki biz canlarımızı kaybettik Turkcell çekmediği için, Turkcell'e herhangi bir yaptırım uyguladınız mı? Turkcell'le bu konuda herhangi bir konuşmanız oldu mu? Neden? Çünkü Turkcell yani sonuçta AK PARTİ iktidarı elinde, orada da bir şey olmadı.

Şimdi, bakın, Türkiye'de gelir ve fırsat eşitsizliği her yerde. İlginç bir slayt göstereyim size. Bakın, şimdi, havalimanlarına geldiğiniz zaman bizim havalimanlarındaki internet hızını görüyorsunuz, hâlâ bizim yarıştığımız havalimanlarındaki internet hızının gerisinde ama nerede bir de bir problem var biliyor musunuz? "Lounge"a gittiğiniz zaman internet hızlı, normal, halkın kullandığı internet yavaş.

VELİ AĞBABA (Malatya) - VIP'de?

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - VIP'de en hızlı, sebebi de yani şöyle: Aslında, bu ülkeye bir turist indiği zaman dışarıdan ilk olarak eşitsizliği burada görüyor. Normal bir yolcuysa internetin hızı ile "lounge"daysa ya da VIP'de bir yolcuysa internetin indirme hızında, arada devasa fark var, Türkiye bu konuda dünya lideri.

Şimdi "dijital dönüşüm" demişken ben Sayın Bakana katılıyorum, işletmelerimizi dijital dönüşüme hazırlamak lazım. Hazırlamış mıyız bakalım, hiç de öyle gözüküyor yani büyük ölçekli, küçük ölçekli, toplam neye bakarsanız bakın, bizim internet bağlantısı bulunan işletmelerin toplam içerisindeki payı OECD'nin de Avrupa Birliği ülkelerinin de gerisinde. O bakımdan da bizim bu işletmelerin dijital dönüşüme hazır olduğunu söylemek neredeyse mümkün değil. O yüzden de bakın, yine bir referans vereyim size, IMD, bunların Dijital Rekabetçilik Endeksi'nde devamlı geriliyoruz. Sayın Sayan, Dijital Dönüşüm Endeksi'ne baktığımız zaman, rekabetçilik endeksine baktığımız zaman devamlı geriliyoruz.

Bakın, burada ben, sunumda Sayın Bakandan şunu görmek isterdim: Bizim bir veri politikamız var mı? Sanayi ve Teknoloji Bakanı geldi ve dedi ki: "Ben 'hyperscale' yatırımlara karşıyım, veri güvenliği açısından bunlar sakıncalı." Hazine ve Maliye Bakanımız Sayın Şimşek geldi "Bizim daha fazla bu konuda yatırım çekmemiz gerek." dedi ama esas bununla ilgili Bakanlık sizsiniz

ve esas kurum da BTK. Ben bizim veri altyapımız, veri güvenliğimiz, veri protokolümüz, veri merkezleri için ne kadarlık bir yatırım, onlar için ne kadarlık bir yatırım düşünüldüğünü sizin sunumunuzda bulamadım; bizim için çok ama çok hayati bir konudur bu.

Daha sonra fiber penetrasyona bakalım, eşitsizlik her yerde. Bakın şimdi, biraz önce Sayın Güneş dedi ki: "İstanbul'a çok fazla tünel yaptık, Marmaray yaptık." Allah sizden razı olsun, tamam ama bakın, kalkınma programlarına baktığınız zaman, Sayın Güneş, İstanbul ve çevresine 25-30 milyonluk bir nüfusu koymak, orayı sıkıştırmak doğru bir kalkınma programı değil. Siz oraya yeni bir mega proje daha yaparsanız İstanbul biraz daha şişer, şişiyor. Trafik yoğunluğu şu anda şehrin içerisinde yüzde 90'ın üzerinde; yani orada denilmek istenen şey şu: "Daha fazla yol yaparak trafik problemini çözemezsiniz." çok doğru bir uygulama. Şehir, bölge planlamasıyla bizim Marmara, Doğu Marmara'nın nüfusunu azaltmamız gerekiyor, deprem riskinden dolayı azaltmamız gerekiyor, başka sebeplerden dolayı.

Bakın, İstanbul, hele şimdi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı geldiği zaman Kanal İstanbul Projesi'nden de orada bahsedeceğiz. Bütün burayı, İstanbul'un nüfusunu 20, 22, 23 milyon yaptığınız zaman ve bütün projeleri oraya getirdiğiniz zaman bölgesel anlamda bir kalkınmadan bahsedemezsiniz. Bizim, İstanbul ve Marmara'nın yoğunluğunu, iktisadi faaliyetleri başka yerlere yaymamız lazım, bütün politikalarımızın bu çerçevede olması lazım ama bakıyorsunuz, fiber aboneliğine bakın, diğer yerlere bakın, korkunç bir eşitsizlik var. Bu eşitsizliği gidermeden, diğer illerdeki altyapı problemlerini çözmeden, İstanbul'a sadece yatırımların önemli bir kısmını, 500 bin sosyal konutun 250 binini yapmak gibi önemli bir kısmını İstanbul'a aktırırsanız İstanbul'un problemlerini sadece kısa vadede çözerseniz, orta, uzun vadede şehir yaşanmaz hâle gelir.

Şimdi, biliyorum, ben İzmir Milletvekiliyim, İstanbul'da da eşim var; Osmangazi Köprüsü'nü kullanarak gittiğim zaman benim cebimden 2 bin lira çıkıyor.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Normal yoldan gidersen?

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Normal yoldan gidersen de 8 saatte gidiyorsun, tamam mı? Dolayısıyla, burada şunun olması gerekiyor: Bu otoyollara, paralı yollara 2 bin lira çok büyük bir rakam. Yani, Sayın Usta da söyledi Osmangazi Köprüsü'ne biz belki devasa bir para veriyoruz ama bizim verdiğimizden daha fazla da benim vergilerimden oraya gidiyor. Yani burada bize alternatif bir yol da göstermeniz lazım; yani ben paralı yol kullanılmayacaksam bunun bana maliyeti 3 saat olmamalı. Diğer yollarda da modernizasyon çalışmalarını sizden bekliyoruz.

Hepimizin içini yakan Çorlu tren katliamının sorumlusu. Şimdi, burada, bildiğiniz gibi, bir TCDD Genel Müdürü vardı, görevden alındı. Peki, görevden alındıktan sonra kendisine bir şey oldu mu? Oldu; milyarlarca lira para kazandı! Bakın, burada da ihaleleri var. Karayolları Genel Müdürlüğü Gülnar-Aydıncık, Silifke Mut Ayrımı-Gülnar yolu yapımı için ihaleye çıktı ve onu da Deha Altyapı Anonim Şirketi aldı ve şirketin yöneticileri arasında Çorlu tren katliamının sorumlusu olarak kabul edilen ama başına hiçbir şey gelmeyen beyefendi var. Bu şirket de şu ana kadar sizden 38 tane kamu ihalesi altında tam 16 milyar lira para aldı.

Şimdi, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; bizler eğer hepimizi üzen ve hepimizin, sizin de Bakanlığınızın da itibarını zedeleyen bir katliamda, sorumluluğu olan birine âdeta maddi açıdan ödüllendirir gibi böyle bir şeyi verirsek o zaman burada biz bir adaletten bahsedemeyiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Şimdi, son bir dakikamda da Sayın AK PARTİ'li mevkidaşım on beş dakika Yozgat'tan konuştu, ben de bir dakika İzmir'den konuşmak istiyorum.

Sayın Bakan, İzmir'in talepleri var: İkinci bir çevre yolu gerçekten şart, biliyorsunuz. İzmir'e yurt içi ve yurt dışı uçak seferleri yok denecek kadar az. Hızlı tren projesi bizim için hayati önem taşıyor, o yolun modernize edilmesi lazım; burada da sizden daha fazla bir yatırım bekliyoruz. Buca metrosu, Büyükşehir Belediyesi yapıyor ama sizinle daha önceden de konuştuk burada Konak'ı Bostanlı'ya bağlayacak Marmaray'a benzer bir proje oranın trafiğini rahatlatacaktır. Alsancak Limanı için, Çandarlı ve Aliağa varken Alsancak Limanı için başka bir çözüm mutlaka şart. Burada biz size daha önceden iletmiştik bunu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Toparlayın lütfen.

ÜMİT ÖZLALE (İzmir) - Bitiriyorum.

Daha farklı bir çözüm getirilebilir; Aliağa'da tam randımanla çalışan limanlar mevcut, oraya daha büyük bir ağırlık verilmesi bizim için daha doğru olacaktır diyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum, teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Kamuran Tanhan, buyurun.

Süreniz beş dakika.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli Bakan, değerli milletvekilleri ve Bakanlık bürokratları, değerli basının tüm emekçileri, kıymetli hazırun; Ulaştırma Bakanlığının bütçesinin bireyin eğitim hakkını, sağlık hakkını, ticaret ve sosyal yaşama erişim hakkını, dolayısıyla bireyin anayasal hakların taşıdığını hatırlatarak başlamak istiyorum.

Sayın Bakan, Bakanlığınız bölgeler arası eşitsizliğe önem vermiyor, eşitliğe daha doğrusu önem vermiyor. Sadece Mardin'i örnek alacak olursak UNESCO Dünya Geçici Mirası Listesi'nde yer alıyor ama Ankara'dan sadece günde bir uçuş yapılıyor ve o uçuş saati de turizm açısından çok sıkıntılı bir saat, elverişli değil.

Yine, eski Mardin için hafif raylı sistem kurulması gerekirken sunumunuzda buna hiçbir şekilde değinmediniz. Eski Mardin'e hafif raylı sistemi sunumunuzda ifade etmediniz, bu konuda bir düşünceniz var mı? Yine, Mardin, Diyarbakır, Siirt, Batman ve Van uçuşlarındaki pahalılığa dair bir cevabınız olmalı zira ben bu sabah baktım, Mardin'den İzmir'e gittiğimizde 5.400 lira ödüyoruz, yine Diyarbakır'dan Ankara'ya uçtuğumuzda 5.350 lira ödüyoruz ama İstanbul'dan Stuttgart'a gidersek 5.002 lira ödüyoruz, Berlin'e gidersek 6 bin lira ödüyoruz, Frankfurt'a gidersek 7.318 TL ödüyoruz. Dolayısıyla, bölge illerinde yaşayan

yurttaşların ulaşım hakkına, hizmete erişim bakımından ciddi kısıtlamalar yapıldığı kanaatindeyiz, bu da onu gösteriyor zaten. Özellikle hava yolu ulaşımında sefer sayılarının düşürülmesi, bilet fiyatlarının yüksekliği, rötat yapan sefer sayılarının artması, bakım ve onarım gerekeşiyle yapılan tam kapanmalar, yerel yönetimlerin karar süreçlerine dâhil edilmemesi yurttaşlar için ulaşım hakkının fiilen sınırlandırıldığına göstergesi açınsından çarpıcıdır.

Yine, Bingöl Havalimanı pistine yönelik eleştiriler var Sayın Bakan. Genellikle pistin uzunluğu ve yapısal özelliklerinin yetersizliği, hava koşullarına bağlı zorluklar ve bakım eksiklikleri, bu sorunların çözülmemesi hem uçuş güvenliği açısından hem de havaalanının genel kapasitesinin artırılması bakımından önem taşımaktadır.

Yine, Ankara-İzmir hızlı demir yolu hattı geçen yıl "2027'de bu projeyi bitireceğiz, hizmete açacağız." diye bir sunum yapmıştınız, bu yılki sunumunuzdaysa "Tüm hattı 2028'de tamamlamayı hedefliyoruz." dediniz. Bir yıllık gecikmenin sebebi nedir?

Biraz da ihalelerde yapılan usulsüzlüklere bakacak olursak, İhale Yasası'nın temelini rekabet, saydamlık ve şeffaflık oluşturuyor. İhale Yasası da bu temeller üzerine kuruludur, yani kriterleri sağlayan herkes ihaleye girebilir ama en kaliteli işi en hızlı yapacak kişiler ihaleyi almaya hak kazanır. Kamu İhale Kurumunun en önemli kriterlerinden biri de açık ihalenin yapılacağıdır; bunun temel amacı yolsuzlukların, usulsüzlüklerin önüne geçmek olacaktır ama iktidar ne yaptı, biraz da bunu açmakta fayda var. İhale Yasası'nda genel kural olan açık ihale usulü terk edildi, istisnai olarak davet usulüne göre yapılmaya başlandı ama istisnai kural olağanüstü durumlarda geçerli olur.

Sayın Bakan, rekabet ortamının daraltılması toplumsal refahı tehdit ediyor ve yok ediyor. Bildiğiniz üzere, olağanüstü durumlar deprem, sel, yangın ve öngörülmeyen nedenlerdir. İhalelerin yaklaşık yüzde 77'si bu yollarla yapılıyor. Bunların en bilinen örneği aslında pazarlık usulüyle yapılan vurgun örneği Ali Dibo olayıdır. Hatay ilinde gerçekleşen 271 ihalenin bir siyasi partinin yöneticileri arasında paylaşıldığı şeklindeki iddialar üzerine olmuştur. Ama ne yapıldı? İhaleler iptal edildi ama herhangi bir soruşturma başlatılmadı. Dolayısıyla bir rekabet ortamı, bir şeffaflık mümkün olmuyor bu ihalelerde. Yine 21/b uygulamaları kayyum yolsuzluklarında da kendini gösterdi. Buna dayanarak yapılan pazarlık usulüyle Mardin'de cumhuriyet tarihinin en büyük yolsuzluğu yapıldı. Sonuç ortada.

Sonuç olarak Türkiye'de ihale yolsuzlukları almış başını gidiyor. Sevgili Çiğdem Toker'in de dediği gibi, "İhalelerde bol sıfır, vergide tek sıfır iktidarındayız." Kanuna göre ihale değil, ihaleye göre kanun düzeni kurulduğu ifade ediliyor.

Son olarak, Sayın Bakan, geçen yılki sunumunuzda 180 kilometrelik Şanlıurfa-Mardin Tren Hattı'nın 2028'de tamamlanacağını belirtmişsiniz ama bu yıl Kalkınma Yolu'na entegre edileceğinden bahsettiniz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun, bir dakika veriyorum.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Bir geriye dönüş mü bu husus? Bildiğiniz üzere, 1910 yılında Almanların kurmuş olduğu Bağdat-Antep Tren Hattı var olan bir hat zaten. Dolayısıyla bu hattı iyileştirip hizmete sunmanız çok zaman gerektirmeyeceği gibi, az bir bütçe gerektireceği kanaatindeyiz.

Urfa-Habur arası otoyol yapılmadığı gibi son yıllarda iyileştirme ve tadilat da yapılmamaktadır. Habur yolu olması nedeniyle yoğunluk da göz önünde bulundurulduğunda bir an önce Bakanlığın harekete geçmesi gerekiyor.

2026 bütçesinin eğitim hakkını, sağlık hakkını, ticaret ve sosyal yaşama erişim hakkını sağlaması umuduyla hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Ejder Açıkkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcıları, değerli bürokratlar, Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye'nin son yirmi üç yılda nasıl bir küresel güce, nasıl bir lojistik merkeze, nasıl bir bölgesel liderliğe dönüştüğünün fotoğrafını aslında bugün Ulaştırma Bakanlığımızın faaliyetleriyle daha net görmüş olduk.

Ulaştırma, tabii, sadece asfalttan ibaret değil, sadece betondan, yoldan ibaret değil; ulaştırma, aynı zamanda bir milletin ufku, iradesi, cesareti ve özgüvenini ortaya koyan çok ciddi çalışmalar. Bundan dolayı ben Ulaştırma Bakanımıza ve tüm bürokratlarımıza, emeği geçenlere teşekkür ediyorum ve açıkça ifade etmek isterim ki "Ce-Ha-Pe" zihniyetiyle bugün ulaştığımız noktalara gelmemiz mümkün değildi.

İZZET AKBULUT (Burdur) - Alfabe "Ha" diye bir harf yok.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Dün de böyleydi, bugün de böyle; "Yapılamaz, olmaz, bitti." diyen "Ce-Ha-Pe" anlayışıyla bugün ne deniz altından yürüttüğümüz otomobillerimizin geçtiği Marmaray'ı...

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Marmaray'ı DSP yaptı, DSP. Ne alakası var seninle? "A-Ka-Pe".

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - ...ne Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü ne Çanakkale Köprüsü'nü ne hızlı treni ne de Anadolu şehirlerinin havalimanlarını konuşuyor olacaktık. "Ce-Ha-Pe"nin hoşuna gitmese de gerçekler ortadadır.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Gerçekler ortada, ödediğimiz ücretler ortada, cebimizden çıkanlar ortada! Soygun var, soygun! Soyuluyor millet! Milleti soyuyorsunuz!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - 2002'de Türkiye'nin bölünmüş yol uzunluğunun 6.101 kilometreden 30 bin kilometrelere dayanması çok önemli, kıymetli çalışmalardır. 2002'de yalnızca 6 ilimiz birbirine bölünmüş yolla bağlanırken bugün Türkiye'de 77 ilimiz birbirine bölünmüş yolla bağlanmıştır. Bu, sadece yol yapmak değildir tabii ki; bu, aynı zamanda aziz milletimizin hayatını kolaylaştırma, ticaretini hızlandırma, tehlikeleri azaltma felsefesidir. 100 milyon taşıt kilometre başına can kayıplarının yüzde 81'den fazla azalması demektir bu çalışmalar. Bu, bir insan hayatının, canının gitmesini önlemek için verilen bir çabanın adıdır. Bu, "Ce-Ha-Pe"nin göremediği ama AK PARTİ siyasetinin merkezine koyduğu değerdir, gayrettir, çabadır. Bu ülke siyaseti, soruyorum,

"Ce-Ha-Pe" ye bırakılsaydı bugün hangi köprü ayakta olurdu? Marmaray'ın bir metre betonu dökülebilir miydi? Cevap bellidir: "Hayır, hayır, yüz bin kere hayır."

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - O senin için öyle, senin için!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Demir yollarında çok büyük bir dönüşüm yaşadık. 2002'de 10.981 kilometre olan demir yolu ağı bugün 13.914 kilometreye ulaştı ve neredeyse demir yolu ağıımızın tamamı aynı zamanda yenilendi. Elektrikli hat uzunluğu 2.122 kilometreden 7.274 kilometreye, sinyalli hat uzunluğumuz 2.505 kilometreden 8.046 kilometreye çıkarıldı.

Hızlı tren devrimi yaşadık. Bakın, AK PARTİ iktidara gelmeden önce bu ülkede sıfır kilometre bir hızlı tren hattı dahi yoktu.

NAİL ÇİLER (Kocaeli) - Tren yoktu ya(!)

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Dünyada yoktu(!)

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Bugün 2.251 kilometre hızlı tren hattıyla buluştu Türkiye. Buna saygı göstereceksiniz, bunu takdir edeceksiniz.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Emredersin, emredersin, emredersin(!) Artiste bak ya!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Evet, siz de izleyeceksiniz, daha fazlasını isteyeceksiniz ama yapılanları da inkâr etmeyeceksiniz.

Türkiye, hızlı trende dünyada 8'inci, Avrupa'da 6'ncı ülke olmuştur. Kent içi raylar 281 kilometreden 1.036 kilometreye yükselmiştir. Bu, sadece bir ray döşeme işi değildir; bu, aynı zamanda idealimiz olan ülkemizi demir ağlarla örmek idealinin yeniden doğuşudur ve bunu gerçekleştiren kadrolar buradadır, ak kadrolar buradadır.

2002'de havalimanı sayımız 26'ydı, bugün 58 havalimanımız var.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Zafer Havalimanı var, Balıkesir Havalimanı var!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - 2024 yılında tam 231 milyon yolcu taşındı. "Ce-Ha-Pe"ye kalsa ne İstanbul Havalimanı olurdu ne Sabiha Gökçen Havalimanı olurdu ne bölgesel havalimanları bugünkü boyuta ulaşabilirdi. Çünkü biliyoruz ki dünden bugüne "Ce-Ha-Pe"nin vizyonu buna yetmez, bu vizyon AK PARTİ'de vardır...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - "A-Ka-Pe" de "A-Ka-Pe".

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - ...liderimiz Recep Tayyip Erdoğan'da vardır, hükümetlerimizde vardır, ak kadrolarda vardır.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - "A-Ka-Pe" zihniyeti...

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Bravo, bravo(!) Secde et! Bravo! Emredersin!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Evet, takdir edeceksiniz. "Bravo" demek, "Bravo" demek sizin de hakkınız, takdir edeceksiniz.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Bravo! Bravo! Emredersin! Bravo! Saray dinliyor seni saray, saray dinliyor seni!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Türkiye'de, dijital Türkiye'de cumhuriyetin yeni çağını biz oluşturduk. 2002'de geniş bant internet abone sayısı kaçtı biliyor musunuz? Sıfırdı. Bugün 97 milyon 400 bini aşmış durumdadır.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Dünyanın teknolojik gelişmesiyle alakalı. Ne alakası var onunla ya?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Mobil abone sayısı 62 milyondan 96,5 milyona çıkarıldı. Fiber hat uzunluğu 81 bin kilometreden 637 bin 700 kilometreye çıkarıldı. 41 adet 5G deneme izni verildi. İnşallah, ülkemiz 5G'yle yakında buluşacaktır. Bu ne demektir? Eğitimde fırsat eşitliği demektir, ekonominin dijitalleşmesi demektir, güvenlik altyapısının güçlenmesi demektir, kırsaldan kente kesintisiz iletişim demektir. Türkiye, bugün, karada, havada, denizde ve dijitalde bağlantı üssü bir ülke hâline gelmiştir.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Bir veriyi saklayamıyorsun, veriyi, veriyi! Veri merkezin var mı, veri merkezin? Var mı veri merkezin? Yerli, millî veri merkezin var mı?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Denizcilikte de devrimler yaptık. Türkiye'nin sıçramasına, bakın, sıçramasına siz de şahitlik ediyorsunuz ama inkâr ediyorsunuz.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - T.C. kimlik numaraları çalındı bu ülkede, hastaların verileri çalındı bu ülkede, sen masal anlat! Allah Allah!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Liman tesisleri 152'den 217'ye çıktı. Limanlarda elleçlenen yük 190 milyon tondan 531 milyon 700 bin tona yükseldi. Tersane sayısı 37'den 85'e yükseldi.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Yirmi yedi dakikada 1 telefon üretiyor musun? Telefon üretiyor musun, telefon?

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Ednan Bey...

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Ya, işte "Ce-Ha-Pe" zihniyeti ya(!) Konuşuyor orada.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Balıkçı barınakları 178'den 400'e ulaştı. Yat limanları, 41 limandan 8.500 yat demek, 65 limanla 25.962 yat kapasitesine çıktı.

Türkiye gemi üretiminde dünyanın ilk 10 ülkesi arasına girdi. Bunların hepsini takdir edeceksiniz, inkâr etmeyeceksiniz. MİLGEM'le, Türkiye, artık kendi savaş gemisini üreten bir ülkedir; bunu da takdir edeceksiniz.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Memleketi gri listeye soktunuz, gri; onu da takdir ederiz(!) Gri listeye soktunuz memleketi!

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Fatih, Yavuz, Kanuni, Abdülhamid Han gemileriyle, Türkiye, artık enerji bulan bir ülke hâline gelmiştir. CHP iktidarda olsaydı bunların hangisini yapabilirdi? Cevap yine bellidir: Hiçbirini yapamazdı.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Sen o oturduğun koltuğa şükret, koltuğa şükret!

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Varsayımla hareket edemezsiniz.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Sayın Bakanım, bu hizmetleriniz için teşekkür ediyorum.

Elâzığ'la ilgili de birkaç kelamda bulunmak isterim. 2002'de 40 bin yolcusu olan Elâzığ Havalimanı, bu yıl 1 milyonu aşan yolcu sayısına ulaşacak; bunun için sizlere gerçekten teşekkür ediyoruz. Bu, bir şehrin ulaştırmadaki rekorudur; bu, Anadolu'nun öz güveninin yükselişidir; bu, "Anadolu ikinci sınıftır." anlayışına sahip olanların artık AK PARTİ iktidarıyla birlikte 81 ilin, 86 milyonun her bir vatandaşının birinci sınıf vatandaş olduğunun tescilidir.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Elâzığ'da 2002'de havalimanı vardı ya, değil mi? 2002'de havalimanı var mıydı, yok muydu Elâzığ'da?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Elâzığ, ulusal vizyonda, yerelde somut bir gösterge olan ildir. Elâzığ, ulaştırma yatırımlarıyla yirmi yılda âdeta çağ atladı; şehrin yol ağı 318 kilometre, devlet yolu 511 kilometre, il yolu toplamda 829 kilometredir. Asıl dönüşüm 2002'de başladı; 33 kilometre olan bölünmüş yolumuz bugün 367 kilometreye ulaştırıldı, artış oranı yüzde 1.011. 1993-2002 harcaması 988 milyon TL, 2003-2025 arasında ise tam 37 milyar 841 milyon TL Elâzığ'da ulaşımda harcama sağlandı. Toplam proje bedeli 6 milyar 491 milyon TL olan projelerimiz vardır. Güney Çevre Yolu, Hazardağlı Kavşağı tamamlandı. Elâzığ Harput yolu 3 köprülü kavşağı tamamlandı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Başkanım, bitireceğim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Karakoçan-Kovancılar geçişleri, Baskil il yolu, Ancuzu Köprüsü, Kuşsarayı yolu, Elâzığ-Diyarbakır BSK dönüşümü; bu projeler tamamlandıkça Elâzığ bölgesel bir güç hâline geldi.

Sayın Bakanım, Pertek Köprüsü'yle ilgili, inşallah, yatırım programına alınması -proje ihalesi yapıldı, bitti- konusunda desteğinize ihtiyacımız var.

Sayın Bakanım, bir de PTT konusunda Maden'de Genel Müdürümüzle görüştüm ama PTT'nin geliri malum, bu konuda özel desteğinize ihtiyacımız var. Maden'e bir PTT binası çünkü yer altı zengin ama kendisi fakirleşen bir ilçemiz.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Niye fakirleşiyor? Hani fakirlik yoktu?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Bakır, inşallah, önümüzdeki yıl gün yüzüne çıkacak, bu ilçemiz yeniden eski şaşaalı günlerine dönecek.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Maden niye fakirleşiyor? İlçede PTT bile yok, nasıl olacak bu iş?

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Evet, biz Maden'de yaklaşık 45 milyon ton bakır rezervi bulduk ve bununla Maden yine zenginleşecek ama orada, Sayın Bakanım, özel desteğinize ihtiyacımız var.

Palu Köprüsü konusunda da yatırım programına alındı, tarihî köprü. Bunun için de size teşekkür ediyoruz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Açıkkapı, süreniz doldu.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - 2026 yılı bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyorum.

Sayın Yaşar Kırkpınar...

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Değerli milletvekillerimiz, çok Saygıdeğer Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, çok kıymetli bürokratlarımız, basınımızın saygıdeğer mensupları; ben de hepinizi saygıyla sevgiyle, muhabbetle selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2026 yılı bütçenizin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyorum.

Benden önceki konuşmacılar, özellikle yapılanlarla ilgili... Tabii, o kadar çok şey yapıldı ki yirmi dört yılda, bunların hepsini böyle bir çırpıda, on dakikalık konuşmalarda anlatmak mümkün değil çünkü biz kıyaslamalarımızı yüz iki yıllık cumhuriyetimizde yapılan işlerle kıyaslıyoruz ve onların daha fevkinde her alanda hizmet yaptığımızı da buradan ifade ediyoruz. Tabii, burada üzücü olan şey, bu yapılan hizmetlere gerçekten bir teşekkür etmek, burada bir hak teslimi yapmak gerekiyor. Bu kötü bir şey değil yani şükran duymak, teşekkür etmek kötü bir şey değil.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Ağabey, siz yapıyorsunuz, bize sıra gelmiyor.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - 3 liralık işi 10 liraya mal ettiniz, teşekkür bekliyorsunuz, anlamıyorum ki ya!

AYYÜCE TÜRKŞ TAŞ (Adana) - Vergi veriyoruz, siz de bize teşekkür edin, ha bire vergi ödöyoruz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Tabii ki hepimiz illerimize, ilçelerimize hizmet isteyeceğiz, hizmette sınır yok.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Ben onu anlamıyorum, bizim eleştirdiğimiz konular ne Yaşar Bey? 3 liralık şeyi 10 liraya mal ediyorsunuz.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Gerçekten çok büyük bir Bakanlık Ulaştırma Bakanlığı, her alanda çok büyük bir Bakanlık. Tabii ki 81 vilayetimizin ilçelerinin, köylerinin her alanda hizmete ihtiyacı var ve bu hizmetlerin mutlaka yapılması lazım; milletvekilleri olarak bizler de kendi bölgelerimizle ilgili taleplerimizi, isteklerimizi Sayın Bakanımıza ileteceğiz.

Tabii, AK PARTİ hükümetleri döneminde hızlı trenden metrolara, demir yollarından otoyollara, bölünmüş yollardan çevre yollarına, hava yollarından lojistik merkezlere, şehir içi ulaşımdan denizciliğe, limanlara, kalkınma yollarına, ticaret yollarına, haberleşmeden internet altyapısına, uzaydan tünellere; artık bunu uzatabiliriz istediğimiz kadar çünkü gerçekten çok bakir bir ülkeydi biz iktidara geldiğimizde yatırımlar açısından, bütün yatırımlar yapıldı.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Halkapınar'dan otogara da bir metro uzanıyor orada, İzmir'de. İzmir Vekili olarak onu da söyle Yaşar ağabey.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Bakanım, tabii, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın geleceğini bugünden tasarlayıp teknolojiye geliştirmeleri, küresel trendleri dikkate alarak dünyadaki gelişmeleri yakından takip ettiğinizi ve bu doğrultuda çalışmalar yaptığınızı sunumunuzdan da net bir şekilde anlıyoruz; bunun için de teşekkür ediyoruz.

Sayın Bakanım, konuşmamın başında, tabii, az önce Ednan Bey'in de ifade ettiği gibi, İzmir'le ilgili, tabii ki bizim de bugüne kadar yapılanlarla ilgili hem teşekkürlerimiz olacak hem de birtakım hizmetlerde taleplerimiz olacak. İzmir'imiz için kritik öneme sahip bir konuyu, 2002'den bu yana Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilimize yapmış olduğu ulaşım yatırımlarının... Özellikle, siz orada Genel Müdürlük yaptınız, İzmirli sizi çok seviyor, hatta Bakan olduktan sonra gerçekten sizden sitayişle bahseden İzmirli hemşehrilerimiz var.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Kendi adına bahset ağabey.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - İzmir'e yapılan bütün hizmetlerde mutlaka sizin de o hizmetlerin altında imzanız var. Dolayısıyla buradan size İzmirliilerin de selamını iletıyorum.

Ulaşım altyapısı bir şehrin ekonomik yaşamda, sosyal hareketliliğinde ve rekabet gücünde belirleyici bir faktör. İzmir gibi sanayi, liman, turizm ve ticaret açısından stratejik konuma sahip bir şehir için güçlü bir ulaşım ağı, hem iç dinamikleri canlandırır hem de Türkiye'nin batı koridorundaki rolünü bu anlamda pekiştirir. 2002 yılı sonrası dönemde Bakanlığınız bu bilinci taşıyarak İzmir'i hem kara yolu hem demir yolu hem de lojistik altyapılarıyla donatma kararlılığı göstermiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından 2002-2025 dönemi için İzmir'e yapılan yatırım toplam 125 milyar TL'yi aşmıştır. Bu kapsamda İzmir'de bitmiş olan projelerimiz: Boğaziçi-Tire yolu, Manda Çayı Köprüsü genişletme işi, Konak Tüneli ve bağlantı yolları, İzmir Çevre Yolu, Bornova-Turgutlu-Salihli yolu, İzmir-Manisa yolu, Sabuncubeli Tüneli, Menemen-Manisa yolu, Bergama-Soma-Akhisar yolu, Kemalpaşa-Torbalı yolu, Selçuk-Kuşadası-Davutlar ayrımı yolu, Havalimanı Kavşağı, Menderes yolu, Emiralem Sebze ve Meyve Hali köprüsü kavşağı, İzmir-Urla bağlantı yolu, Bornova ilçesindeki birtakım yollar, Yakaköy-Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, İzmir Bayraklı Şehir Hastanesi Sağlık Kavşağı yan yollar yapımı, hastane yolu yapımı, yine Beydağ-Kiraz yolu yapımı, Belevi yolu yapımı, Bornova-Turgutlu yolu düzenlenmesi, Güzelbahçe ve İçmeler Doğal Yaşam Köprüleri. Tabii, bunları anlatmakla bitiremeyiz, yapılan yolları.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Doğal yaşam köprüsünü proje diye sundun ya yani onu proje diye sundun ya! Büyük proje, büyük!

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Dolayısıyla bunlardan dolayı biz sizlere gerçekten teşekkür ediyoruz; başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere, bütün ekibinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum. İzmir'imiz için gerçekten büyük proje olan İzmir-İstanbul Otoyolu, yine Sabuncubeli Tüneli, Konak Tüneli bağlantı yolları, İZBAN...

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Halkapınar Otogar Metrosu ne oldu ağabey?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Bakanım, bu İZBAN gerçekten bir noktaya yapılmış en uzun bir ulaşım yolu. Dolayısıyla bunun biz Manisa'ya kadar uzatılmasını da talep ediyoruz.

İzmir'imiz yerel yönetimler açısından gerçekten şanssız bir vilayetimiz çünkü gerçekten bugün çöpler toplanamıyor; işte, trafik sorunu var, işin içinden çıkılmıyor.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Ağabey, 31 Martta zaten gösterdi İzmirli kimi tercih ettiğini.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - İzmir'in altyapı problemleri var; işte, yağmur suları kanalizasyon sularına katılıyor, balıklar Körfez kirliliğinden dolayı ölü bir şekilde deniz kıyısına vuruyor.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Halkapınar Metrosu ne oldu ağabey, Halkapınar Otogar Metrosu?

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Dolayısıyla biz 3'üncü büyük şehiriz ama aslında İzmir olarak da dezavantajlı bir iliz. O yüzden, bize biraz ayrıcalıklı olarak da sahip çıkmanızı temenni ediyoruz.

EDNAN ARSLAN (İzmir) - Tamam ağabey, Ulaştırma Bakanlığının da sorumluluğu var, Çevre, Şehircilik Bakanlığının da sorumluluğu var. Limandaki gemilerin denetimini sor, onların Körfez'e bıraktığı atıkları sor.

YAŞAR KIRKPINAR (İzmir) - Evet, İzmir'in onlarca sorunu var. Özellikle trafik sorununun çözülmesi için İzmir Kuzey-Doğu Çevre Yolu Projesi'nin yani "İzmir'in ikinci otoyolu, ikinci çevre yolu" dediğimiz yolun da Sayın Bakanım, bir an önce hizmete girmesi... Çünkü bizim diğer taraftan kaybettiğimizi inşallah burada devlet bize kazandırır.

Yine, Bakanlığımızın projelerinin en önemli yatırımlarından biri Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı. Bu hattın tamamlanmasıyla iki şehir arasındaki mevcut kara yolu konvansiyonel tren mesafesi 824 kilometreden 624 kilometreye düşecek. Proje kapsamında toplamda 49 tünel, 67 viyadük, 81 köprü, 244 alt geçit gibi büyük altyapı bileşenleri inşaatı var. Tabii, kolay değil, çok önemli, çok büyük bir yatırım. Tabii, bunu da yaparsa AK PARTİ yapar. Az önceki sunumunuzda da ifade ettiniz, Uşak'a kadar, Uşak'tan sonraki etap da İzmir. Bakanlığınız bu tren hattıyla hem yolcu taşımacılığını modernleştirmeyi hem de yük taşımacılığında demir yolu payını artırmayı hedefleyecektir. İzmir'in stratejik konumuna uygun olarak Kemalpaşa Lojistik Merkezi Projesi de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından desteklenmektedir. Özellikle, mevkidaşımın, değerli hocamızın, İzmir Milletvekilimizin de ifade ettiği gibi, İzmir, gerçekten bir liman, turizm, ticaret şehri. Dolayısıyla İzmir'de çok önemli limanlar var, hem Alsancak Limanı hem Aliağa Limanı. Bu limanların da birbirine bir an önce bağlanması, bu yatırımların tamamlanması... Özellikle Kemalpaşa Lojistik Merkezi gerçekten devletimizin bir noktaya yapmış olduğu çok önemli bir yatırım.

Tabii, burada devlet olarak biz üzerimize düşeni yaptık, burayı bir konsorsiyuma devrettik, konsorsiyum bu yılbaşı orada kamyonların hareket edeceğini ifade ediyor. Tabii, siz Bakanlık olarak bu işi biraz daha hızlandırıp, işin üzerinde durup takibini yaparsanız bir an önce hem bölge hem İzmir hem de ülkemiz bu lojistik imkânlarından faydalanmış olur çünkü burada 7-8 bin kişinin de istihdam edileceği öngörülüyor. Bunu da sizden bir an önce temenni ediyoruz. Tabii, bu lojistik merkezinin kurulması İzmir'in sanayi ve liman potansiyelini daha verimli bir hâle getirecek, ticari taşımacılığa büyük katkı sağlayacak bir altyapı dönüşümünü bize öngörüyor.

Kıymetli milletvekilleri, 2002'den bu yana Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından yapılan büyük ulaşım yatırımları şehrimizin hem ekonomik hem de sosyal yapısını dönüştürme gücüne bugüne kadar sahip olmuştur. Bu projeler sadece yollar ve tren raylarından ibaret değil İzmir'in geleceğine yapılan yatırımdır. Türkiye Yüzyılı'nda her alanda olduğu gibi ulaşım ve altyapı alanında da cumhuriyetimizin ilk asrının eksikliklerini giderip ikinci asrının çalışmalarını da bu anlamda başlatmış olduk. Küresel ekonomide insan ve mal dolaşımını sağlayan lojistik hatların önemi her geçen gün daha artıyor. Bunun en açık örneğini biz hem İzmir olarak hem de ülke olarak Covid'de lojistik merkezlerinin ne kadar önemli olduğunu gördük. Dolayısıyla İzmir'e de bu noktada altyapı yatırımlarımız var. İnşallah, sizden İzmir'imiz için talep ettiğimiz bu projelerin hızlanması noktasında gayretlerinizin olacağına inanıyorum. 2026 yılı bütçesinin hayırlı ve bereketli olmasını temenni ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Ayyüce Türkeş Taş, buyurun.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar, kıymetli milletvekilleri, basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Tabii ki Ulaştırma Bakanlığı önemli bir Bakanlık, önemli bir bütçeyi görüşüyoruz çünkü Türkiye'nin kalkınmasının ve gelişiminin anahtarı olan bir Bakanlık ama bütçenize baktığımızda, maalesef, sanki bu rakamlar ve bu bütçe fotoğrafı Türkiye'nin kalkınma ve gelişimini destekleyen bir manzara önümüze koymuyor. Türkiye'nin ihtiyacı olan altyapı, yol, demir yolu yatırımlarına göre zaten çok "conservative" bir artış var bütçenizde ve rakamlara baktığımızda neredeyse yarısından fazlası sermaye transferleri, "Hazine yardımları" başlığı altında hiçbir şeffaflığı olmayan kalemlere ayrılmış durumda.

Burada çok konuşuldu, çok üstünde duruldu ama ben de bir kere daha vurgulamak istiyorum: Sadece 2026'da Karayolları Genel Müdürlüğü üzerinden ödenecek garanti ve katkı payı 101,3 milyar lira. 520 milyar lira gibi bir bütçeniz var. Bu rakamın ne kadar büyük olduğunu şöyle daha iyi kavrayabiliriz: Mesela, Ticaret Bakanlığının bütçesinden yüzde 32 daha büyük bu ödenecek garanti miktarı, Enerji Bakanlığı bütçesinin yaklaşık 3 katı, Dışişleri Bakanlığı bütçesinin 2 katı yani öyle bir ülke ki bir bakanlığın bütçesi değil müteahhide ödenecek para dış politikadan, enerjiden, turizmden daha büyük. Bu tablo da pek halka hizmet değil de Sayın Bakan, bunu bazı şirketlere finansman aracılığı yapan bir kurummuş gibi gösteriyor Bakanlığınızı.

Bir de devamlı burada işte yapılan yollar, alt geçitler, üst geçitler, havalimanları falan filan konuşuldu. Tabii ki teşekkür ediyoruz, önemli ama zaten yirmi üç yıldır yönetiyorsunuz. Ben anneyim, evladımı doğurdum, büyüttüm diye, ben bu çocuğu iki yıl emzirdim, 3 yaşına kadar altını değiştirdim, bir de her gün yemek yapıyorum diye anlatmak ne kadar abesse yirmi üç yıldır bir ülkeyi yöneten bir partinin de bu kadar bunları anlatması bana o kadar abes geliyor çünkü bazı şeyler yapılmalı. Ha, şöyle bir durum olduğunda anlatılabilir: Gerçekten çok büyük bir fark yaratılırsa, çok farklı bir strateji olursa, ne bileyim, savunma sanayisinde olduğu gibi, bunlar anlatılabilir. Ha, tabii, bu arada öyle yollarımız var ki Amerika Birleşik Devletleri'nde bile belki böyle yollar yok; onu da görüyoruz ama acaba bu kadar da önemli mi, onu da tartışmak gerekir. Mesela, ilkokuldan beri hepimiz biliyoruz, hepimize öğretilmiştir, Türkiye'nin doğal koşulları demir yollarına çok müsaittir, hatta daha çok demir yolu olsa can kaybı da az olur, ulaşım da daha kolay olur, daha hızlı olur diye bir şeyle hep büyüdük. Onuncu Yıl Marşı'nda da diyorlar ya "Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan." diye. Zaten Sayın Güneş de söyledi, ta, Osmanlı'nın son zamanları, cumhuriyetin ilk zamanları bunun üzerine bir strateji kurulmuş ama bundan sonra aynı strateji üzerinde devam edilmemiş. Ben merak ediyorum, acaba sizin Bakanlığınız asfalta bu kadar para harcıyor, biz bir nevi araba alıyoruz, araba da aslında ithal. Her ne kadar Togg yerli olsa da baktığımızda, aldığımız arabaların çoğu ithal, 1 araba yerine 4 araba alıyoruz aslında; benzin deseniz çok ciddi maliyet, asfalt zaten pahalı. Acaba bunun bir stratejik... Yani mesela, elli yılda bu kadar yol yapacağımıza şu kadar demir yolu yapsak can kaybı ne kadar azalır, benzin tasarrufu ne kadar olurdu, asfalt tasarrufu ne kadar olurdu, cari açığa bunun nasıl bir etkisi olurdu falan gibi bir çalışma yapıldı mı, bunu işin açıkçası merak ediyorum.

Sayın Bakanım, Adana'nın durumunu Sayın Kısacık söyledi, bahsetti. Burada bir laf kalabalığı ya da ne bileyim, siyaset yapmak için söylemiyoruz, gerçekten Adana ihmal edilmiş durumda. Sırf Mansurlu yolu bile bunun göstergesi, tamamlanamayan demir yolu yatırımımız -yine 2027 sonu olacağını söylediniz- tamamlanamayan metromuz... Bir de Sayın Bakanım, siz, Adanalıya, hatırlarsanız, belediye seçimleri zamanında, Sayın Kocaispir'le propaganda zamanında gelip söz de verdiniz; metro sözü verdiniz, alt geçit sözü verdiniz, hepsini anlattınız. Bakın, kayıtlar var, Twitter'da da açarsanız hâlâ görürsünüz. O yüzden, Adanalı gerçekten sizden...

ORHAN SÜMER (Adana) - Adayınızla beraber gezdiniz. Doğru söylüyor Ayyüce Hanım.

AYYÜCE TÜRKEŞ TAŞ (Adana) - Evet, gerçekten.

Biliyoruz, o Türk devletinin yatırımı ama Adanalıya siz Kocaispir'in yatırımı gibi anlattınız. O yüzden Adana bunu bekliyor Sayın Bakan. Vallahi, Adanalı bekliyor, biz ağızdan çıkanı söz olarak... Diyor ki: "Bakan buraya..." Tamam, siz on-on beş söz verdiniz, ikisini yapın, biz ona da razıyız. Mansurlu yolunu yapın, bir de Adana-Mersin demir yolu olsun, ona da razıyız çünkü Adana tarım deposu, enerji merkezi, lojistik kapısı, sanayi üssü. Yani Adana lojistik merkezi olacak da bir yer; bununla ilgili de planlama yapılması lazım. Yani, mesela Adana metrosu 2'nci etap neden hâlâ yok? OSB'lerin demir yolu bağlantıları neden bitmiyor? Adana'nın fiber altyapı oranı neden Türkiye ortalamasının altında? Lojistik Köy Projesi neden on yıldır başlamıyor? Adana-Mersin-Yumurtalık enerji ve liman koridoru neden yatırım listenizde yok? Biz bunları işin açıkçası merak ediyoruz.

Yani BTK de benim için hani gerçekten üzücü bir nokta demek istiyorum. Hepimiz dünyayı geziyoruz, Sayın Bakanım, görüyoruz yani ben de çok isterdim bu arkadaşlarımla söylediklerini ülkemizde yaşamayı ama internet açısından gerçekten Türkiye çok geri ve zayıf durumda. Hatta öyle ki yani artık hani yapay zekâ falan dünyada, gerçi bizde de kullanılıyor ama dünyada böyle çok daha farklı boyutta kullanılıyor. İnternet maliyetleri insanların gözüne batmıyor dünyada baktığınızda, artık zaten Starlink var. Hani cebimize onu alıp nereye gidersek -şu Tesla'nın Starlink'i- çekiyor. Mesela şu anda isim vermeyeceğim de işte Amerika'da bir dağ şeyine gidin, inanın, yani Türkiye'deki en hızlı internetin 100 katı hızlı internete ulaşabiliyorsunuz. Yani bizde internet gerçekten lüks Sayın Bakanım, yani ben şu anda internete ödediğimi -benim eşim çalışmalarını evden sürdürüyor- internet faturamı burada söylemek istemiyorum yani gerçekten göze batan bir rakam. Bu, göz önüne alınmalı.

Ondan sonra bu sahte diploma, sahte imza, e-imza şeyi gerçekten çok önemli. Yani, mesela, yine yurt dışına baktığımızda bu e-imza otoriteleri bir elin parmağını geçmeyecek sayıda, aslında çok az otorite var ama Türkiye'de çok fazla e-imza otoritesi var ve bunun güvenliği zaten sizi de aşan bir şey. Bu konuda çok hassas olunması gerekiyor. Yani artık torbacının emniyet müdürü olarak atandığını gazetelerde okumak bizi gerçekten derinden yaralıyor ve üzüyor. Artık kendi aldığımız diplomayı bile neredeyse sorgulayacağız, o kadar paranoyak hâle geldik.

Yine, Sayın Kısacık'ın söylediği dinlenme, takip, işte insanların "Beni dinliyorlar." yok "Kaydediliyor." ya da kısıtlama, internetin yavaşlatılması vesaire bunlar... Bir de ya, ben de hani güvenli internetten yanayım, özellikle iki çocuk annesi olarak hani internetteki bir sürü şeyden ben de şikâyetçiyim ama bunu BTK Başkanımız da çok iyi bilir, aslında bu bir çözüm de değil yani alternatif VPN'ler kullanılıyor, artık kullan at VPN'ler var. Hani bunları baypas etmek çok kolay, çözüm bunlar değil, çözüm bunun

yerine daha başka şeyler... Mesela dijital okuryazarlığı artırmak, dijital okuryazarlık eğitimini herkesin bilmesi, özellikle hani ilköğretimde, anaokulunda bile bunun başlanması önemli çünkü bunu gerçekten hani baypas etmenin yolu yok. Güven, dijital güvenlik çok önemli. Dedik gibi e-imza otoritesi herkese verilmemeli yani orada çok ciddi eliminasyon yapılması lazım.

Yine, iletişimin pahalı olmaması lazım, internetin pahalı olmaması lazım. Fiber altyapı yani ben Ankara'nın güzel bir semtinde oturduğumu düşünüyorum ama bizim sitede bile fiber altyapı hani "Yapılacak, yapılıyor." söylemleri falan var. İşte, ilk başta ona göre bir para aldılar, şöyle böyle bunlar yani hani bana patınaj...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Site içinde...

AYYÜCE TÜRKİŞ TAŞ (Adana) - Evet, site içinde ama ne bileyim yani bana bunlar komik geliyor diyeyim. Yani, o yüzden, bizim sizden beklentimiz... Gerçekten biz teşekkür etmeyi, takdir etmeyi istiyoruz, seviyoruz biz devletimizi, milletimizi, vatanımızı da çok seviyoruz. İnanın, bu anlatılan düzeyden çok daha iyi olması için hepimiz elimizden geleni yaparız ama bizim burada dile getirdiklerimiz sizin de daha iyi hizmet edebilmeniz için ve Türkiye'nin de daha iyi bir noktaya gelebilmesi için. Biz objektif duygu ve düşüncelerimizi söylüyoruz. Bir ev içi dertleşme seansı gibi görüyoruz bütçe toplantılarını. O yüzden hem ciddiye almanızı hem dikkate almanızı hem de inşallah gelecek bütçede bu konularda da adım atmanızı temenni ediyoruz.

Tekrar sunumunuz için teşekkür ediyoruz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Tahsin Ocaklı...

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanımıza, değerli milletvekillerimize, Sayın Bakanımıza ve heyetine hoş geldiniz diyorum. Basın mensuplarımızı ve bizi izleyenleri de saygıyla selamlıyorum.

Evet, Sayın Bakanım, şimdi, biraz denizcilikle ilgili, şu mavi vatanla ilgili size birkaç veri vereyim. Bu konuya sanıyorum diğer arkadaşlarımız değinmemiş olabilir. 2024 IMF verilerine göre söylüyorum, dünyadaki ticaret hacmi 100 trilyon civarında ve bunun 4,5 trilyonu -yine aynı verilere dayanarak- denizlerden gelen ticarete dayanıyor.

CEVDET AKAY (Karabük) - Dolar değil mi?

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Tabii ki 100 trilyon dolar.

Evet, yani demek ki dünya yüzde 4,5'üünü deniz ticaretinden, altından, üstünden, canlılarından yararlanarak kendi lehine bir ticari hacim sağlıyor. Peki, bizde durum ne? Bu 100 trilyonluk ekonominin içinde Türkiye'nin payı, Türkiye'nin büyüklüğü 1,3 trilyona tekabül ediyor. Peki, 1,3 trilyonun içinde bizim denizcilikteki faaliyetimiz nedir diye baktığımızda, bu da 39 milyar doları buluyor yani yüzde 3'üne tekabül ediyor. Demin ne demiştik? Dünyada yüzde 4,5 olan şey bizde yüzde 3 olarak tezahür ediyor. Demek ki burada bir eksiklik var. Demek ki burayı, bu alanı iyi kullanamıyoruz. Bunda tabii size pay biçiyorum, başta Trabzonlu olarak size, daha da büyüğü Rizeli olarak Sayın Cumhurbaşkanına pay biçiyorum ama bunları söyleyeyim.

Şimdi, AK PARTİ iktidarından önce deniz filomuzla ilgili yine bir bilgi vereyim; 12 milyon DW. "Deadweight"i vatandaşlarımız bilmeyebilir yani geminin kendi ağırlığı hariç içine aldığı yük anlamında kullanılıyor. 12 milyonluk bir ticaret yapılırken bugün sizin iktidarınız döneminde bu 6,5 milyon DWT'a düşmüş yani gerilemiş, yarı yarıya gerilemiş. Hâlbuki ithalatta ve ihracatta büyüme var ama yine de biz bundan deniz yoluyla ne yazık ki yararlanamıyoruz. Sizin Bakanlığınız veya bakış açınız daha çok sanki kara yolu ve asfaltla ilgili şekillenmiş gibi görünüyor. Üstelik de dünyada bu ticareti yapan gemilerin sadece yüzde 15'i Türk bayraklı, onu da söylemekte ayrıca yarar var.

Tabii "mavi vatan" dediğimiz zaman denizin üstündeki, altındaki bütün canlılarla ilgili her şeyi düşünmek lazım. Aynı zamanda turizmi, enerjiyi, işte balıkçılığı, taşımacılığı her birini kapsayan bir alan bu ve 8.500 kilometrelik bir kıyı şeridinde sahibiz Türkiye olarak. Nehirlerimizi, göllerimizi vesaireyi kattığımız zaman işin içine aslında çok büyük bir su potansiyeli olan bir ülkeyiz ama bütün bu alanlar maalesef sizin Bakanlığınıza bağlı bir genel müdürlükte sınırlı kaldı ve bu alanların ihtiyacını bu genel müdürlük karşılayamıyor. Peki, ne yapmak lazım bunun için? İşte, bütün bu ifadeleri, şimdiye kadar kullandığım ifadeleri şunun için kullanıyorum: Hem sizin yükünüzü azaltsın hem de bu işe daha ciddi sorumluluk yüklesin diye bir denizcilik bakanlığının kurulması lazım mutlaka, Türkiye'de denizcilik bakanlığının kurulması lazım. Dolayısıyla sorumluluğun o alanlarda daha fazla o bakanlığa yüklenerek götürülmesi şarttır.

Sayın Bakan, Samsun-Sarp arasındaki demir yolu projesinin çalışılmaya başladığını söylediniz fakat ben bu projeyi sağlıklı doğuma, sakat doğuma benzetiyorum. Neden? Nedenini de söyleyeyim çünkü birinci sebebi şu: Elbette tamamında sizin payınız yok ama Karadeniz Sahil Yolu planlaması yapılırken o zaman biz çok itirazlar yaptık. Ben dava açıp kazananlardayım. Hatta mahkeme kararı yolun sökülüp eski hâline getirilmesi şeklinde olarak tanımlandı. Bu, mümkün olmayan bir şey, telafisi mümkün olmayan bir sonuç olarak ortaya çıktı. Ne yapılması gerekiyordu? Birincisi, o planlama yapılırken ortasında ya da kenarında bir defa demir yolunun planlamasının o zamandan beri yapılması gerekiyordu; bu olmadı. Bunun bütün sorumluluğunu size yüklemedim, onun altını çizerek söyleyeyim. Ama şimdi Samsun'dan Rize'ye kadar fiziki olarak -ben de inşaat mühendisi olarak söylüyorum, tabii demir yolu uzmanlarımız ayırdır- bu projeyi tamamlamak biraz zor gibi görünüyor. Ama sakat olan kısmı şurada: Rize İyidere'de bir lojistik liman inşaatı var. Şimdi, bu liman inşaatı -ki uzun zamandır tamamlanacağını söylüyorsunuz yani onların takvimleri de var, şimdi notuma dönmeyeyim geriye- birkaç yıldır erteleniyor. Oradaki limanın diyelim ki tamamlanması sağlandı. O zaman İyidere'den Bayburt, Erzurum ve güney aksına bağlanmamış bir demir yolu hattı, Erzincan'a kadar giden bir demir yolu hattı olmazsa yani GAP ve Orta Asya'yla bağ kurulmayan bir ağ kurulmuş olursa sadece Samsun-Sarp demir yolu insan taşımacılığına hizmet eder. Bu da toplamda taşımacılığın yüzde 1,5'ine tekabül ediyor oysa yük taşımacılığı yüzde 3,5'a tekabül ediyor yani daha fazladır yük taşımacılığı. Dolayısıyla ticareti artırmak maksadıyla esas olan şey, Rize Limanı'nın yani Gürcistan, Azerbaycan, Orta Asya ve Çin'e uzanabilecek bir planlamanın yapılmasıdır diye düşünüyor ve öneriyoruz.

Demir yolu yatırımı oldukça az. Avrupa Birliği ülkelerinde -ona da bakmışım- her bin kişiye 40 kilometrelik bir demir yolu düşüyor, Türkiye'de ise bu 13 kilometre. Yani bu, toplu taşımacılıkta ihmal edilmiş olan bir alan olarak karşımıza çıkmış oldu.

Şimdi, Sayın Bakan, gördüğüm her yerde fırsat bulunca da söylüyorum hatta demin lavaboda da size hatırlattım yani şu Rize Havalimanı'na Ulaştırma Bakanlığıyla beraber uçtuk, yarım saat havada gezince aşağı inince size bir şey anlatacağım dedim. Meraktan kulaklarını kabarttı ve inince ona da söyledim. Bakın, havada sis vardı, biz indik buraya ama herhâlde Allah'ın ömrümüzü artırması diye niteledim hatta şaka yaptım. Oradaki havalimanında kafes balıkçılığı nedeniyle oluşacak olan kuş türlerinden dolayı uçuş riskinin artacağı, tehlikeye sokacağı özellikle Havalimanı Müdürü tarafından ifade edilmiş yazılı olarak. Buna rağmen bu şirketlerin yani Güneysu Vakfı -Güneysu Vakfının ne işi varsa bu kültür balıkçılığı işinde- bir şirketle ortaklık yaparak orada ısrar edip... İlle de kafes balıkçılığı yapacağım diye ısrar etmesini engellemek ve oradaki uçuş güvenliğini sağlamak sizin sorumluluğunuzdur.

Planlamada hatalar var Sayın Bakanım. Mesela Osman Aşkın Bak Pazarlıdır; sağ olsun, Pazar'da bir halk plajı yapmak için destek oldu, Valilik eliyle de o halk plajı yapılmaya çalışılıyor. Şimdi bitme noktasına geldi. Ben biterken iki üç defa video çektim, dedim ki: Bakın, burası Karadeniz; taşar, gelir önünüze, bu plajları yıkar. Önce dalgakıran ve mendirekleri yapın ki burası hasar görmesin. Nitekim, ben videoyu yayınladıktan yirmi gün sonra ortaya çıktı, ilk hasarını verdi. Yeniden söylüyorum: Bu kış, mutlaka, orada 10-15 metre yüksekliğindeki büyük dalgalar o plajı yok edebilir. O plajın önünde dalgakıranların olması muhakkak çok önemli. İşte, bütün bunlar planlama hatası örneği olarak verebileceğimiz en iyi ifadelerdir.

Başka bir planlama hatası örneği de şu: Çaydan, fındıktan, tarımdan geçimini sağlayamayan insanların turizmde kendine bir yol arayıp, tarlalarında günübirlik konaklamalara ilişkin bungalov ya da başka tesisler üretilip buralardan gelir sağlamasına ilişkin yapılırken hiç müdahale edilmemiş, imar planlamasına bakılmamış, vatandaş uyarılmamış; yaptıktan sonra şimdi yıkmaya kalkmak da planlama hatalarının bir örneği olarak karşımıza geliyor. Yani, halkın cebindeki son 3-5 kuruşu da kendi geçimi için bulduğu alanlarda yapılması gereken şey onlara aslında yol göstermek, rehberlik etmek, turizm master planını yapmak, bölgenin kalkınmasına fayda vermektir ama bu da olmadı ne yazık ki.

Bir şikâyetimiz de -birçok arkadaşım söz etti- yani bu halkın parasıyla yapılmış olan otoyolların ve otoyol ve işletmelerinin özelleştirme yoluyla 185 milyon gibi bir gelir için verilmeye kalkılması. Bunların parasını halk verdi. Halk bir defa para verdi ve bundan faydalanmak için verdi. Şimdi, halka ait olan bir şeyi bir başkasına işte bir süreliğine de olsa vermek doğru bir yöntem değildir; bundan vazgeçmeniz gerekiyor Sayın Bakan.

İnternet altyapımızla ilgili herkes çok şikâyet etti, ben de ediyorum aslında. Kısacası şöyle yani 154 ülke arasında sabit bant kategorisinde 100'üncü sıraya düşmüşüz. Ortalama 700 liradan aşağıya bir internet erişimi yok. 3 bin lira burs alan bir öğrenci için sadece simit parası ve internet parasıyla bunun biteceği açık. O yüzden, dünya ülkeleriyle kendimizi mukayese ettiğimizde bu alanda sınıfta kaldığımız görülüyor. Fiber internette mesela OECD ülkelerinde yüzde 47 kullanım, Türkiye'de yüzde 49 kullanılabilir yani 100 megabit paket için internet aboneliğinde OECD ülkelerinde erişim yüzde 84,9'a gelirken Türkiye'de yüzde 8,3'e düşüyor bu oran. Dolayısıyla, bu internet meselesinde de çok ciddi sorumluluğunuz var.

Sayın Bakan, tabii, süreme bakarak konuşuyorum. Söyleyeceğim çok şey vardı ama süreyi doğru kullanalım. Rize için son sorularımı da söyleyerek geçelim.

Birincisi, tekrar söylüyorum, 2021'de başlamıştı lojistik limanı inşaatı; "2023'te bitecek." dediniz, olmadı; "2025'te bitiyor." dediniz, olmadı; şimdi "2026" denildi. Ne zaman biteceğini hâlâ bilmiyoruz, bugün onu söyleyin.

Sonra, lojistik limanı inşaatının bağlantısı için Iğdır-Erzurum-Bayburt-Erzincan hattının yapılıp yapılmayacağını, plana alıp almayacağını söyleyin. Derepazarı-Kendirli yolu yaklaşık olarak on yıldır söz verildiği hâlde yapılmadı. Neden yapılmıyor, yapmayacak mısınız? Bunu Rizeliler merak ediyor. Güney Kuşak Yolu'nda da tamamlanmayan, ciddi eksik yerler var. Ovit'in bağlantı yolları henüz tamamen bitmedi, oralarda şikâyetler var. Dolayısıyla, bunlarla ilgili de sizden cevap bekliyorum.

Bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyor, saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Sayın Yegin...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Bakanımızı, burada bulunan bütün bürokratları, milletvekillerini ve çok kıymetli misafirleri, herkesi saygıyla selamlıyorum.

Yirmi üç yıllık iktidarlarımız döneminde, hep milletimizin hayatını kolaylaştırmayı, onların hayatına dokunacak, yaşamını sürdürürken, sevdiklerine kavuşurken, memleketine giderken, çayı, fındığı toplamaya giderken, çocuklarını tatile götürürken güvenli bir yolculuk yapmasını, güvenli bir şekilde ulaşmasını, gideceği yere hızlı ve konforlu bir şekilde ulaşmasını; bütün bunları önemseyerek haberleşmeden ulaşma çok büyük hizmetlere imza attık. Sevdiklerine, akrabalarına, işine, yuvasına çabucak ve güvenli kavuşsun diye; dünyada nereye gitmek istiyorsa oraya çabucak ve güvenli gidebilsin diye; işlerini çabucak ve güvenli halledebilsin diye bütün yatırımlarımızı yaptık. Sayın Bakan konuşmalarında bahsetti, arkadaşlarımız bahsetti, ben de kısmen birazdan gireceğim onlara. Güvenli bir şekilde internette, sanal âlemde işlemlerini yapabilsin, bulunabilsin diye bütün bunları yaptık. Devletin kapısına gelip bir evrakı almak, bir evrakı vermek için saatlerini kaybetmesin diye e-devlette büyük çözümler yaptık ve bugün e-devlette Birleşmiş Milletler endeksinde 193 ülkede 27'nci, Avrupa'da ilk 10'da bulunuyoruz. Siber güvenlikte de rol model ülke seçilmiş durumdayız. Allah'a sonsuz şükürler olsun yani hakikaten hangi konuya değineceğiz diye az önce Nilgün Vekilimizle de konuştuk; o kadar çok şey var ki konuşmak istediğimiz ama bu kadar dakikaya bunları sığdırmak mümkün değil. Ama arkadaşlar ne diyorlar? "Hizmet ederken ayırım yapıyorsunuz." diyorlar. Arkadaşlar, biz memleketin doğusunda, batısında, güneyinde, her yerinde aynı şeyler olsun dedik; iddiamız buydu. İstanbul'da ne varsa Erzurum'da, Diyarbakır'da da olsun.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Tekirdağ'da? Birazdan geleceğim sana.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Tekirdağ'da da var, onlara da geleceğiz zaman kalırsa.

Biz, bu ayrımcılığı kabul etmiyoruz. Bugün, bakın, Bakanın verdiği şu kitapçığı bir açın inceleyin -112'ye, 113'e bakın- köprüler yapılmış, tüneller yapılmış. Ege'de de var, Karadeniz'de de var, Güneydoğu'da da var hatta Güneydoğu'da daha çok var; bir bakın, inceleyin, göreceksiniz.

Bilet fiyatı üzerinden sanki bir ayrımcılık yapıyor iddiasında bulunuldu. Bakın, arkadaşlar, bu ülkede hangi iddiayı temellendirmek isterseniz ona göre veri bulabilirsiniz. Mesela, Ankara'dan Diyarbakır'a gitmek için seçtiğiniz bilet hemen yarın sabaha -ki bilet olursa- 5.400 lira ödersiniz. Ben şimdi girdim AJet'ten baktım, öğlen uçağıyla gitmek isterseniz 3.900 lira, akşam uçağı 3.200 lira; 20 Kasım fiyatı, 1 kişi. Ama iki hafta sonraya, bir hafta sonraya, mesela 4 Aralık alırsanız 1.700 lira; sabah da 1.700, öğlen de 1.700, akşam da 1.700 ya. Siz, yarın sabah uçmak istediğiniz fiyatı, bu gece uçmak istediğiniz fiyatı gelip burada "Bölgeye bu fiyattan uçuluyor ama Frankfurt'a bu fiyattan..." Arkadaşlar, Allah aşkına yapmayın. Yani, herkesin bildiği şeyi bir ayrımcılık varmış, bölgeye karşı bir kast varmış gibi... Ya, bak, AJet'in uygulamasından aldığım şeyleri söylüyorum: Yarın sabaha 5.400, öğlene 3.900, akşama 3.200; bir hafta sonraya Diyarbakır'a sabah da 1.700, öğlen de 1.700, akşam da 1.700. Yapmayın arkadaşlar bunları, bunun kimseye bir faydası yok.

Şimdi, bakın arkadaşlar, hava yolunda 26 havalimanından bugün 58'e gelmişiz; yapılanlarla beraber 60 olacak. Hiç bölge ayrımı yapmamışız, nerede havalimanına ihtiyaç varsa götürmüş, yapmışız. Bu eski havalimanlarını da öyle bırakmamışız ha, ya pistlerini ya terminallerini ya ikisini birden yenilemişiz; oraya giden yolları açmışız vatandaşımız daha rahat buraya ulaşsın, buraya gelsin, buraya koşsun diye. Ve bugün biz havalimanları sıralamasında Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'nci sıradayız. Arkadaşlar, itirazlarınızı anlayabiliyorum.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Anlıyorsunuz ama çözümüyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Siz "Hiç uçak inmeyen yere havalimanı yapan bir ülke gördünüz mü arkadaşlar?" diyen lideri grubunda ayakta alkışlamış bir grubun vekillerisiniz. Anlamamanızı ve itiraz etmenizi çok iyi anlıyorum, tamam. Bırakın bunları, geçin bunları.

SERKAN SARI (Balıkesir) - İşte tam da sizin yaptığınız yatırım. Beş yıl geçti, 100 kişi çalışıyor. Verdiğiniz masraf... Yazık günah bu ülkenin, memleketin parasına! Bir uçak indirmediniz, yazık be! Bu kadar beceriksiz yatırım olur mu! Bu mu sizin yatırımınız? Uçak inmeyen havaalanı!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, efendim, kara yolunda 6.100 kilometreden 30 bine, otoyolda 1.700'den 3.800'e, köprülerde 311'den 811'e gelmişiz.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Helal olsun, ayakta alkışlıyoruz(!) Evet, sizin yapamadıklarınızı ayakta alkışlıyoruz!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Sarı, lütfen...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bak, bazı veriler semboldür, size bir sembol veri vereyim, AK PART'nin ne olduğunu görün, görün!

SERKAN SARI (Balıkesir) - Ya, bilmiyorsunuz, haberiniz yok; ne yaptığınızdan haberiniz yok, ne yapmadığınızdan da haberiniz yok!

ORHAN YEGİN (Ankara) - AK PART'i'den önce, cumhuriyet dönemi boyunca bütün iktidarlar... Hepsinden Allah razı olsun, kim hizmet etmişse, gram mesafe almışsa Allah razı olsun. Kimseyi suçlamak için değil AK PART'i'nin kapasitesini anlayın diye söylüyorum.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Bu çalışmayan havaalanının bütçesini kim yaptıysa ondan tahsil edin. 72 kişi çalışıyor beş yıldan beri, bir uçak inmedi.

ORHAN YEGİN (Ankara) - AK PART'i'den önce cumhuriyet tarihi boyunca yapılan tünel uzunluğu 50 kilometre Türkiye'de arkadaşlar. 50 kilometre tünel uzunluğunu AK PART'i 833 kilometreye çıkarmış ama asıl şu veri aklınızda kalsın: Sadece üç yılda, Artvin Yusufeli Barajı'nın etrafında üç yılda yapılan tünellerin uzunluğu 55 kilometre. AK PART'i'nin ne olduğunu aklınıza iyi kazıyın, AK PART'i'nin ne yaptığını iyi belleğin; ondan sonra gelin, burada konuşun ya.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Balıkesir'e bir çevre yolu yaptınız, yarım bıraktınız, kalanı katırlarla gidiyoruz. Helal olsun vallahi ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, arkadaşlar, biz bütün bunları yapmışız, yolları rahatlatmışız. Üstelik bunları yaparken Türkiye'deki taşıt trafiği 2 kat artmış, 3 kat artmış birçok yerde, büyük şehirlerde taşıt trafiği 4 kat artmış olmasına rağmen, Allah'a sonsuz şükürler olsun, 100 bin taşıt/kilometre başına düşen trafik kazalarında can kaybını yüzde 81 azaltmayı da Allah bizlere nasip etmiş. Bununla övünmeyeceğiz de eksikimizi görerek, sıfırlamadığımız için mahcubiyet duyarak bu yüzde 81'i başarmış olmakla hep beraber niye övünmeyelim ya arkadaşlar?

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Ya, ölmediğimiz yer yok; yangında ölüyoruz, depremde ölüyoruz. Önlenebilir doğal felaketlerin hiçbirini yapamıyorsunuz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sadece yol yapmakla kalmamışız, yol yaparken yıllık ortalama 5 milyon ağaç dikmişiz; bisiklet yolları, peyzaj uygulamaları; emisyon vizyonu ile karbon azaltımı yapmışız; yollarda melodili şeritlerle ekolojik yollar, köprüler; asfalt geri kazanımıyla, çevreci bir anlayışla bütün bunları yapmışız. Ticari limanlar yapmışız -sayılarına girmek istemiyorum- balıkçı barınakları, yat limanları... Ya, hangisinden bahsedelim? Allah'a hamdolsun, neler yapmışız.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Zengin, çok zengin olduk sayenizde.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Ya, cebinden mi yaptın arkadaş, yapacaksın tabii! Yapamıyorsan bırak zaten. Yapamadıklarını söylüyoruz biz sana.

ORHAN YEGİN (Ankara) - "Hiçbir şey yapmadınız." dediğiniz limanlarla ilgili bir şey söyleyeyim: 5 limanımız; Ambarlı, Kocaeli, Aliağa, Tekirdağ ve Mersin Limanlarımız ilk 100 limanın içerisinde biliyor musunuz arkadaşlar?

SERKAN SARI (Balıkesir) - Bu Bakanlık niçin oturuyor orada? Tabii ki yapacak yatırımları. Yapamadıklarını ne yapacağız?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ya, hiç yüzünüz de kızarmıyor ya şunları söylerken! Senin kızarıyor. Sen operasyon yaptırmamışsın ama siz galiba estetik ameliyat yaptırdınız, hiç yüzünüz de kızarmıyor.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Benim sorduğuma bir cevap ver. Bir benim söylediğime cevap verebilir misin. Var mı cevabın?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şimdi, arkadaşlar, bugün...

SERKAN SARI (Balıkesir) - "Uçak inmeyen havaalanı yaptık, gurur duyuyoruz." desene!

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Ne alakası var ya? Kadınları niye aşağılıyorsun sen? Ne kadar iğrenç bir şey!

SERKAN SARI (Balıkesir) - Hadi, gerçekten bir söylesene! Utanıyorsan çık, şu vatandaştan özür dile!

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Arkadaşlar, lütfen...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Demir yollarında hızlı trenler, neler neler yapmışız. Allah'a sonsuz şükürler olsun. Ankara-İzmir'i üç buçuk saate indirmişiz. Mersin, Adana, Osmaniye, Antep; 312 kilometre yol, iki saat on dakikaya inecek.

SERKAN SARI (Balıkesir) - "Balıkesir'e uçak inmeyen havaalanı yaptık. Beş yıldan beri 72 kişiye maaş veriyoruz, bir tek tarifeli uçak indirmedik." Çık, bunu açıkla!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Daha yani yaptıklarımızın yanında yapacaklarımız bunlar. Halkalı, Kapıkule... "Tekirdağ'da bir şey yok." diyorsunuz. Halkalı-Kapıkule, Çerkezköy'den geçiyor. Oradan laf atıp duruyorsun, bağırıp çağırıp duruyorsun.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Ne zaman, ne zaman? Ne zaman bitmesi gerekiyordu da bitmedi?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Projeleri inceleyin. "Hangi proje şehrimizden geçer? Hangi ilçemizde, ne yapılıyor..." İlinize gitmiyorsunuz, seçim bölgelerinize gitmiyorsunuz, bari şu bakanlıkların kitapçıklarını inceleyin de burada mahcup olmayın. İlinize, ilçelerinize neler yapılıyor, bunlardan haberinizi olsun.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Bu, çok büyük bir haksızlık. Bak, böyle bir hakaret yapamazsın bize. Biz hepimiz bölgemizdeyiz, çok ayıp, çok ayıp!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Arkadaşlar, bugün biz TÜRASAŞ'ımızla millî trenlerini, tren setlerini, yeni nesil elektrikli ve hibrit trenlerini üreterek tam bağımsızlık iddiamızı...

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey, Sayın Yegin, bir dakika...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Yolda bir kere bile yürümemiş, bize laf söylüyor.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Tutanak ekibi arkadaşlar "Bu kargaşada hiçbir not alamıyoruz." diyorlar.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Orhan Bey çıkınca böyle oluyor. Bence kendisine bir sorsun. O başladı mı kaos başlıyor.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Herkes aynı anda konuştuğu zaman insicam bozuluyor.

SERKAN SARI (Balıkesir) - Orhan Bey'i Balıkesir'e davet ediyorum.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Gidin gidin, seçim bölgelerinize gidin; tavsiye ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Orhan Bey, devam edin.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Bugün yeni nesil elektrikli ve hibrit trenleri üreterek tam bağımsızlık iddiası... Biz "tam bağımsızlık" diyoruz ya hani, siz dalga geçiyorsunuz...

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Ya, senin bütün limanların özel, senin neren tam bağımsız?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz gazı da tam bağımsız olmak için buluyoruz; biz o az önce bahsettiğim hava limanlarında kendi yazılımlarımızı, kendi radar sistemlerimizi kurarak da tam bağımsızlık diyoruz; biz kendi tren setlerimizi üretirken de...

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Yarın memleketi bir şey olsa o limanlar kapatılacak!

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Yirmi üç senedir aynı ya!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Biz Türkiye'yi, kendi kendine yetebilir bir ülke hâline getirelim; finans sistemiyle, tren setleriyle, havacılığıyla, enerjisiyle, her şeyiyle kendi kendine yetebilir bir ülke hâline getirelim; sosyal güvenlik sisteminin reformlarını yaparak, aktüeryal dengesini kurarak; maliyesiyle, hazinesiyle, madenleriyle ayakları yere basan, kendine yeten ve artık dışarıya taşan bir ülke hâline gelelim ki...

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Vize vermiyorlar, nereye gidiyorsun dışarıya? Vize yok, nereye gidiyorsun?

ORHAN YEGİN (Ankara) - Allah vermesin, yarın öbür gün, ehlikeyif birileri olur da gelir, bu ülkede yönetime talip olur da -Allah muhafaza- yönetimi ele alırsa ülke sarsılmasın, ayakta dursun diye uğraşıyoruz arkadaşlar.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Vay be(!)

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Bravo, bravo(!)

SERKAN SARI (Balıkesir) - Yandaş şirketlerinize verdiğiniz ihalelerden mi bahsediyorsunuz? Oluşan kamu zararlarından mı bahsediyorsunuz? Sayıştayın açıkladığı zararlardan mı bahsediyorsunuz?

CEVDET AKAY (Karabük) - Merkez Bankası yedek ödeneklerini kullanıyoruz ya, kullanılmaması gereken Merkez Bankası yedek ödeneklerini kullanıyoruz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ama siz bu hâlinizle, memleketin, milletin yaptığı işlerle övünmeyerek, gurur duymayarak, hep kötü şeylerin, kötülüklerin altını çizerek, milletin umutlarını yok etmeye çalışarak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Lütfen tamamlayın.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Kötülükleri çizmiyoruz, yapılmayanları söylüyoruz.

ORHAN YEGİN (Ankara) - ...millete karamsarlık pompalayarak, ülkenizi dışarıda, içeride mahcup etmeye çalışarak siyaset yaptığınız müddetçe bu millet size yetki vermeyecek ve biz Allah'ın izniyle memleketimize çok daha güzel hizmetleri yapmaya devam edeceğiz.

MUSTAFA ADIGÜZEL (Ordu) - Tamam, sandığı getirin o zaman!

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ülkenin bütün her tarafını hızlı tren ağılarıyla -şimdi illeri bağlıyoruz, ilçeleri bağlıyoruz- mahalleleri, köyleri, her yeri en büyük ulaşım imkânlarıyla, bu ulaşım imkânlarıyla bağlayacağız. Ülkemizi başka ülkelerle de bütün ulaşım ağılarıyla bağlayarak ticareti de geliştireceğiz, komşuluğu da geliştireceğiz, alışverişi de geliştireceğiz ve ülkemizi sadece bölgesinde değil dünyada lider bir ülke hâline getireceğiz.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Bakan bile senin kadar konuşmadı vallahi.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Siz de aynı sayılarla, aynı isimlerle, aynı cümlelerle oradan konuşmalar yapmaya devam edeceksiniz.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Erkan.

Süreniz on dakika.

NECMETTİN ERKAN (Kırşehir) - Sayın Komisyon Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; sizleri saygıyla selamlıyorum.

İnsan ve mal dolaşımını sağlayan lojistik hatların önemi her geçen gün daha da artıyor. Tarihte olduğu gibi günümüzde de ulaşım imkânlarını geliştiren ülkeler toplumların hem refah seviyesini hem de kültürel ve bilimsel seviyelerini yükseltiyor. Bizim siyaset anlayışımızda yol demek medeniyet demektir çünkü yol demek; ulaşım, sanayi, üretim, turizm, ticaret, emniyet, kalkınma ve dünyayla bütünleşme demektir. Biz yirmi üç yıldır bu anlayışla bütün atılımlara imza attık, ülkemizi ulaşım altyapı sahasında iddialı bir seviyeye taşıdık. Karadeniz Sahil Yolu, İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Antalya-İzmir Otoyolu, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu... Devasa projelerimizle şehirlerimiz arasındaki beşerî, lojistik, ekonomik ve ticari bağları güçlendirdik. Bolu Dağı Tüneli, Avrasya Tüneli, İzmir Konak Tüneli, Erkenek Tüneli, Cankurtaran Tüneli, Sabuncubeli Tüneli, Ovit Tüneli, Sahara Tüneli, Pirinkayalar Tüneli, Hasankeyf Tüneli, Badal Tüneli, Zigana Tüneli, Ilgaz 15 Temmuz İstiklal Tüneli gibi pek çok tünelimizi milletimizin hizmetine sunduk. Osmangazi Köprüsü, Sultan Yavuz Selim Köprüsü, Adıyaman Nissibi Köprüsü, Elâzığ Ağın Köprüsü, Hasankeyf Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü ülkemizin gurur abideleri oldular.

Türkiye, bugün, 790 kilometrelik tünel, 800 kilometrelik köprü ve viyadük, 4 bin kilometrelik otoyol, 30 bin kilometrelik bölünmüş yol ağına sahiptir. 2002 yılında ülkemizdeki toplam araç sayısı yaklaşık 8,5 milyonken şehirler arasındaki ortalama hızımız saatte 40 kilometreydi. Bugün ülkemizdeki araç sayısı 33 milyonu geçmesine rağmen ortalama seyahat hızımız 90 kilometreye çıkmış durumda. Yani ulaştırmaya dair her sahada destan yazdık. Bu hizmetlerimizi "Durmak yok, yola devam." diyerek buradan sonra da sürdüreceğiz.

Değerli milletvekilleri, yirmi üç yıllık AK PARTİ iktidarında ulaştırma ve haberleşme altyapısına kamu olarak yaklaşık 300 milyon dolarlık yatırım yaptık. 177 milyar dolar kara yoluna, 64 milyar dolar demir yoluna, 25 milyar dolar hava yollarına, 4 milyar dolar denizciliğe, 25 milyar dolar haberleşme altyapısına harcadı. Bu yatırımların üretime yetkisi ise 1 trilyon 65 milyar dolara tekabül etmektedir.

Ulaştırma yatırımlarımız sayesinde istihdamda ciddi artışlar sağladık. Sanayiden ihracata, turizmden lojistik hizmetlerine kadar birçok sektör bu yatırımlardan olumlu etkilendi. Bu yatırımlar âdeta ekonomimizin itici gücü hâline geldi.

Değerli milletvekilleri, Türkiye hızlı trenle AK PARTİ iktidarında tanıştı. Toplam 2.032 kilometre uzunluğunda hızlı tren ağı inşa ettik. Ayrıca, 2.971 kilometre uzunluğunda demir yolu ağını, toplam 10.561 kilometre uzunluğunda elektrikli ve sinyalli hattı ülkemize kazandırdık. 11.668 kilometre uzunluğundaki demir yollarımızı komple yeniledik. Şehirlerimizin kent içi ulaşımını raylı sistemlerle donatarak rahatlattık.

Değerli milletvekilleri, ülkemiz dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri olma hedefine doğru emin adımlarla yürürken Türk Hava Yollarımız da sektöründe dünyanın en büyüğü olma hedefiyle yükselişini sürdürüyor. Tarihin en büyük yatırımlarını gerçekleştirerek âdeta kanatlanmasına vesile olduğumuz hava yolu taşımacılığı millî bayrağımızın taşıyıcısı olan Türk Hava Yollarıyla her yıl yeni irtifalar katediyor. Hava yolunu halkın yoluna dönüştürdük. Bir yılda hava yoluyla seyahat eden yolcu sayımızı 34 milyondan 231 milyona çıkardık. Yine, hava yolu yük taşımacılığında yıllık kapasitemizi 303 tondan 2.600 ton seviyesine ulaştırdık. 2002'de 26 olan havalimanı sayımızı 58'e, 2002'de 60 olan yurt dışı uçuş noktamızı 349'a çıkardık. Türkiye'yi hava limanları, kargo uçakları ve yolcu sayısı itibarıyla bölgemizin en güçlü ülkesi hâline getirdik. İstanbul Havalimanı'mız Türkiye'nin vizyon projesi olarak göz doldurdu.

Değerli milletvekilleri, Hükümetimiz bütün bu yatırımları yaparken muhalefetin ve marjinal örgütlerin engelleme çabalarıyla mücadele ettik. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü sabote etmek için sokak olayları dâhil her yolu denediler. İstanbul Havaalanı yoluyla akla izana gelmeyen bir sürü iftira atıldılar. Gün oldu, "Yol mu yiyeceğiz?" dediler; gün oldu, "Bunlar külliye israf." dediler; gün oldu, projeleri durdurmak için mahkeme kapılarına koştular; gün oldu, "Hızlı tren göçü hızlandırır." diye iddia ettiler. Sayın Cumhurbaşkanımızın güçlü iradesi sayesinde bunların hepsine aldırmandan projelerimizi tek tek hayata geçirdik, bu eserleri ülkemize kazandırdık.

Değerli milletvekilleri, illerimizle birlikte ülke ve bölgeleri birbirine bağlayacak yeni yollar tesis ediyoruz. Burada iki büyük projeden bahsetmek istiyorum. Bunlardan ilki, Orta Koridor; Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan ve 21 ülkeyi demir yolu ağıyla birbirine bağlayan Orta Koridor. Deniz yoluna kıyasla 2 kat daha hızlı, hava yoluna kıyasla 4 kat daha ekonomik taşıma imkânı sunuyor. Tarihî İpek Yolu'nu âdeta yeniden canlandırıyoruz. Orta Koridor'un bel kemiğini teşkil eden Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'nı faaliyete geçirdik. Sayın Cumhurbaşkanımız bu muazzam projenin daha da gelişmesi için Türk Devletleri Teşkilatı gibi platformları devreye sokuyor. Bununla beraber Orta Koridor'u Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuşak ve yol girişimiyle uyumlu hâle getirme çalışmaları da sürüyor. Bu güzergâh Avrupa ve Asya'yı güvenli bir şekilde birbirine bağlayacak, Süveyş Kanalı üzerinden yapılan taşımacılar ortalama 35 gün, Ümit Burnu'ndan yapılan taşımacılar yaklaşık 45 gün sürerken Orta Koridor'da yatırımlarımız tamamlandığında bu süre 15 günün altına inecek. Orta Koridor'un demir yolu üzerinden ticaret hacmi potansiyeli 75 milyar dolar seviyesinde. Ülkemizdeki yıllık taşıma kapasitesi ise 6,5 milyon ton civarında. Orta Koridor'la alakalı projelerimizi hayata geçirdiğimiz zaman üretimimizde 114 milyar dolarlık artış sağlayacağız. Ayrıca, yıllık ortalama 114 bin kişiye istihdam kapısı açmış olacağız.

Değerli milletvekilleri, bir başka önem verdiğimiz proje ise Kalkınma Yolu; ticari bir tasarruf olmakla beraber bir barış projesi. Kalkınma Yolu, kuzey-güney ekseninde coğrafyaları birbirine bağlarken komşumuz Irak'ı merkez alan konumuyla bölgesel istikrar ve refahın anahtarı olacaktır. Kalkınma Yolu, Basra Körfezi'nden başlayıp Ovaköy üzerinden ülkemize ve oradan Avrupa'ya uzanacak. Proje üzerinde Irak Limanı'ndan giren yükler ülkemiz üzerinden Avrupa'ya açılacak. Kalkınma Yolu'nun on yıllık süreçte

üretime etkisinin 50 milyar doları aşması bekleniyor. İstihdama etkisinin de yıllık ortalama 63 bin kişiyi bulması hesaplanıyor. Proje faaliyete geçtiğinde Türkiye, Irak ve bölgesindeki bütün kardeş ülkeler kazanacak.

Değerli milletvekilleri, bizler barış ve huzurun tüm dünyaya hâkim olması için bütün insanlığın kalkınması gerektiğine inanıyoruz. İşte, bu sebeple, ulaştırma yatırımlarımıza, insanı yardımlarımıza, girişimci dış politikamıza, dünyada takdir toplayan vicdanlı duruşumuza ve bölge halklarının refahına yaptığımız katkılara devam edeceğiz.

Sözlerime son verirken ülkemizin ulaşım ve altyapı hizmetlerini daha da güçlendirmek için fedakârca görev yapan, çalışkanlığıyla halkımızın güven ve sevgisini kazanan Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve ekibine teşekkür ediyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2026 bütçesinin hayırlı olmasını diliyor, sizleri saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Erkan, teşekkür ederim.

Sayın Nilgün Ök...

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok Değerli Bakanım, Bakan Yardımcılarım, değerli bürokratlar, değerli milletvekilleri, basınımızın güzide temsilcileri; ben de hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Sayın Bakanım, 2026 yılı bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Evet, biraz önce hem kitapçıkta gördük hem sunumunuzda gördük, gerçekten biz sizinle gurur duyuyoruz. En önemli, gurur duyduğumuz Bakanlıklardan birisiniz.

Tabii, şöyle bir şey: Aslında dünya da değişiyor. Önceden neydi? "Keşke yol olsak birbirimize ulaşabilsek." mantığıyla giderken bugün baktığımızda, aslında biz yirmi üç yıldır farklı bir vizyonu da ortaya koyduk. Yani sizin bütçeniz, bugün sadece işte yolları değil aslında milletin vaktini nasıl kısaltacağımızı, maliyetleri nasıl düşüreceğimizi, yine milletimizin güvenliğini nasıl artıracacağımızı, rekabet gücümüzü, dünya ülkeleriyle ulaşımında kolaylığı sağlayarak rekabet gücümüzü nasıl artıracacağımızı konuştuğumuz bir bütçe.

Tabii ki "Niye konuşuyorsunuz, niye anlatıyorsunuz?" diyorsunuz da anlatılmayacak gibi değil ki yani anlatacağız, bunlar bizim dönemimizde. Yani 2002'de... Hani "Niye kıyaslıyorsunuz?" diyorlar ya, 6.101 kilometre bölünmüş yol bugün 29.906'ya... Bakın, bundan otuz beş sene önce ben Denizli-Aydın yolu üzerinde trafik kazası geçirmiş, bunun sonucunda da ciddi anlamda göz kapağından ve burnundan ameliyat olmuş bir vekilim. Peki, ne oldu? Yol tek yoldu, tek yöndü ve tır gece bizim üzerimize çıktı, tırın altında kaldık, maalesef tırın altında kaldık. Yaşayacak ömrümüz varmış -Tahsin Ocaklı Vekilimizin de dediği gibi- yaşadık. Dolayısıyla biz bununla övünmeyelim mi? Sadece 6 ilimiz birbirine bağlıyken 77 ilin birbiriyle bağlanmasıyla övünmeyelim mi? Aynı zamanda, Türkiye'ye aslında baktığımızda kapalı bir kutu Türkiye vardı, bugün bölünmüş yol uzunluğunu 5 kat artırarak Avrupa'nın en hızlı genişleyen kara yolu ağını oluşturan bir Türkiye var. Bununla tabii ki gurur duyuyoruz. Fiber kablo uzunluğu 81 kilometreydi, bugün 638 bin kilometreye çıkarmış bir Türkiye var. 26 Havalimanı bugün 58 havalimanına... Baktığımızda, bunların hepsine aslında bütün olarak baktığımızda bunların planlı bir stratejinin de ürünü olduğunu söylemek istiyorum.

Bu yollar sayesinde, bakın, yılda neredeyse 115 milyar TL akaryakıt tasarrufu, yine 187 milyar TL iş gücü, toplamda da 302 milyar TL tasarruf sağlıyoruz ve 6,28 milyon ton daha az karbon salıyoruz yani hem cebimize hem de havamızı koruyoruz.

Bakın, 83 tünel vardı, bugün 526 tünel var. 83 tünelden 526 tünele; düşünsenize, bu çok büyük bir şey. Biz...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Heykel değil bunlar, tünel.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Kesinlikle, heykel değil.

Honaz Tüneli yapıldı Sayın Bakanım, teşekkür ediyorum. Biz sadece Honaz Tüneli'nden yıllık 800 milyon TL tasarruf sağlıyoruz. Bunlar kıymetli değil mi? Tabii ki bunlarla övüneceğiz.

Gelelim yap-işlet-devret ya da kamu-özel iş birliğine. Bakın, bu bir finansman yöntemidir. Dünyada ülkeler buna başvurur, biz de Türkiye olarak başvuruyoruz. Devletin kasasından peşin olarak 100 milyarlarca liranın anında bu projeler için hemen çıkması mümkün mü? Bütçemiz elveriyor mu? Biz eğer bunları harcadığımız takdirde en az on-on beş yıllık bütçemizi... Ve sadece ulaştırma değil ki bunun sağlık yatırımları var, her türlü eğitim yatırımları var. Sadece yol mu? Bugün sabahtan beri milletvekillerimiz konuştu, şehirlerine haklı olarak yatırım taleplerinde bulunuyorlar, ben de bulunacağım birazdan ama bunun hepsini bir araya getirdiğinizde bunun da bir finansman yöntemi oluyor. Şimdi, baktığımızda, İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Osmangazi Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü gibi dev projeler; devlet bir kuruluş sermaye koymadan, özel sektörün finansmanı ile bunları tamamlamış. Eğer biz bunları klasik bütçe yöntemiyle yapsaydık olmazdı. Şimdi, devletin üstlendiği garanti bir hizmet alım taahhüdüdür; bu bir borç değildir, bir yatırımın karşılığıdır. Şimdi "Garanti ödemesi zarar." diyenlere ben sormak istiyorum: O zaman vatandaşımızın yolunu, köprüsünü on beş yirmi yıl önce hizmete açmanın bir ekonomik maliyeti, karşılığı yok mudur? Baktığınızda zaman tasarrufunun, yakıt tasarrufunun, lojistiğin; üretimi, turizmi, ticareti artıran bu yatırımların ülkeye katkısının ölçümü, bir değeri, katkısı yok mudur? Yine bu projeler sayesinde... Biz ne diyoruz? Bölgesel gelişmişlik, kalkınma, bölgeler arasındaki farklılıkları ortaları ortadan kaldıralım. Bu projelerin, bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının kapanmasına bir faydası, yararı olmamış mıdır? Dolayısıyla, ben, açıkçası, bu yatırımların; üretimimizi, ihracatımızı, sanayiye, lojistiği, yol tasarrufunu, zaman ve yakıt noktasında çok farklı yerlere taşıdığını söylemek istiyorum. Tabii, baktığınızda, vakti zamanında bu yatırımları... Dediğiniz gibi, biraz önce Orhan Yegin Vekilim de söyledi ama "Bir uçağın inmediği yere havalimanı yapan ülkesiniz." diyenlerden neyi bekleyebiliriz, nasıl bir eleştiri bekleyebiliriz; baktığımızda da aslında çok şaşırmamamız gerekiyor. "Ne kadar yol açarsanız trafik o kadar sıkışır." anlayışıyla bu işler olmaz tabii ki. En basit örneği, İstanbul'da Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesi. Hani diyorsunuz ya "İstanbul Belediyesi şunu yaptı, bunu yaptı." Ya, orada hayati önem taşıyan Çam ve Sakura Şehir Hastanesinin yollarını götürmedi Belediye "Bütçem yok." dedi. Ankara'ya bakalım: Öğrencilik yıllarımda Ankara'daydım, şu an Ankara'nın gelmiş olduğu trafik keşmekeşi de gerçekten inanılır gibi değil. Dolayısıyla, açıkçası, bunlarla gurur duyduğumuzu söylemek istiyorum. Biraz önce de bahsettim, kazalarda ölüm oranı yüzde 80...

Denizli Büyükşehirin yaptıklarını... Bakın, Babadağ ilçesine doğal gaz götürüyoruz, sizin Büyükşehir Belediye Başkanınız kazı izni vermiyor, Belediyeden para istiyor; böyle bir şey olabilir mi? Yatırım tamam, programa alınmış, tamam ama öyle görüldüğü gibi değil işler. "Ben izin vermiyorum." diyor, böyle de bir süreç var kendisiyle. Bedel istiyor, diyor ki: "Kazacak benim yolları..." Sanki kendisi yapmış gibi. Ondan önceki dönemde AK PARTİ olarak biz yapmıştık ama kendi yapmış gibi bununla ilgili bedel istiyor.

Sayın Bakanım, sabah yaptığınız sunumunuzdan notlar aldım. Millî elektrikli tren 10 adet ve millî banliyö treni 8 adet, yerli trenlerimiz; gurur duyuyoruz, çok önemli. Demir yolu yatırımlarını yüzde 53 artırmış durumdayız, çok önemli. Evet, demir yolu yatırımları çok önemli. Bu anlamda, biraz önce Uşak Vekilimiz söyledi, hızlı trenle bağlanacak. Denizli'nin de bir an önce hızlı tren ağıyla Uşak yani Afyon'a bağlanıp oradan Ankara'ya ve İstanbul'a bağlanması çok önemlidir; bu anlamda da desteklerinizi talep ediyorum. 2 milyondan fazla turist alan alan şehrim için bu çok önemlidir; bu konuda desteklerinizi bekliyorum.

Yine, Çameli ilçemizde Çameli-Fethiye yolunun 1'inci etabı yapılmıştı, 2'nci etabıyla ilgili, Sayın Bakanım, sizlerden destek istiyorum. Ben ilçem Babadağ'la ilgili, hani Büyükşehirin doğal gaz kazı izni vermediği yerle ilgili olarak da Babadağ-Sarayköy yolunda kaplama ve bakım çalışmaları var, küçük bütçeli; buna da destek istiyorum. Aynı zamanda, Acıpayam ilçemizin Acıpayam-Kelekçi yolunun da yatırıma alınması noktasında Sayın Bakanımızdan destek rica ediyorum.

Şimdi, aslında bizim yaptığımız o kadar çok övünülecek proje, çalışma var ki biz Sayın Bakanımızla gurur duyuyoruz. Sayın Cumhurbaşkanımızın vizyonu sayesinde bugün buraya geldiğimize inanıyoruz. Bakın, sadece şunu söyleyeceğim, deniz yoluyla ilgili söylemek istiyorum: Deniz yolunda 2003'te limanlarımızda 190 milyon ton yük yüklemesi boşaltması yapılırken bugün bu 409-410 milyon tona çıkmış yani 2 katından fazla artmış. Şimdi, gemi sayısına da baktığımızda Türk sahipli gemi filosu yine 8,9 milyon DWT iken bugün 53,1'e yükselmiş durumda. Bu, sadece gemi sayısı değil ticaretin de tonajıdır, itibarıdır; aslında bu da bizim için bayraktır.

Yine, şimdi, baktığımızda, 8.500 olan yat bağlama kapasitesi bugün 25-26 bine ulaşmış durumda. Tersane sayısı 37'den 85'e ulaşmış durumda; tersane sayılarımızla da gurur duyuyoruz. Bu aslında ne anlama geliyor dediğimizde de bu, artık gemisini üreten, bakımını da yapan, mavi vatanına sahip çıkan bir Türkiye demektir.

Yine, çok önemli gördüğüm, biliyorsunuz, yerli İMECE... Bizim dijital devrimimiz, altyapıyla da aslında yazılıyor. Şimdi, baktığımızda, biliyorsunuz, ülke olarak üretemediğiniz teknolojinin sadece müşterisi olursunuz ama artık ne kadar mutlu ki artık biz de üretiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Buyurun.

NİLGÜN ÖK (Denizli) - Bakın, 2002'de sadece tek bir haberleşme uydumuz bile yoktu ama bugün, TÜRKSAT 5A, 5B ve 6A'yla gökyüzünde üç farklı kuşumuz var; yüzde 80 yerlilik oranıyla ürettiğimiz TÜRKSAT 6A, biliyorsunuz, 2024 yılında uzaya fırlatıldı ve hizmete alındı.

Ben Bakanlığımız bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ediyorum. İnşallah, yola çıkan herkesin yolu açık olsun; ülkemizin, mühendisimizin, vatandaşlarımızın yolu açık olsun diyorum.

Teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Ahmet Kılıç, buyurun.

AHMET KILIÇ (Bursa) - Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanım, Bakan Yardımcılarımız, kıymetli milletvekillerimiz; öncelikle, Türkiye'nin son yirmi üç yılda yaşadığı büyük dönüşümün en görünür alanı olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın bütçesini görüşüyoruz. 2026 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Tabii, son çeyrek asırlık ulaşım ve haberleşme yolculuğumuz yalnızca yeni yolların, yeni havalimanlarının, limanların ve demir yollarının inşa edildiği bir dönem olarak değil; ekonomik, sosyal, kültürel ve lojistik anlamda da yeniden şekillendiği, dünyaya entegre olma kapasitesinin kökten değiştiği ve hatta nesiller boyu sürecek bir vizyonun hayata geçirildiği tarihi bir sıçrama dönemi olarak değerlendirmelidir. 2002-2025 yılları arasında gerçekleştirilen 300 milyar dolarlık yatırım, Türkiye'nin ulaştırma mimarisini uç bölgelere ve hem de küresel ağlara bağlayan güçlü bir omurga hâline getirmiştir. Yine, kara yollarında bölünmüş yol ağıımız 6 bin kilometreden 30 bin kilometreye ulaşmıştır; demir yolu ağıımız da 10.948 kilometreden yaklaşık olarak 14 bin kilometreye ulaşmış vaziyettedir. 2002 yılında 26 havalimanı bulunan ülkemizde, bugün itibarıyla 58 havalimanı bulunmaktadır.

Değerli arkadaşlar, rakamlardan da anlaşılacağı üzere AK PARTİ hükümetleri döneminde ulaştırma alanında âdeta çağ atlayan bir ülke hâlindeyiz ve bu noktada hizmetlerimize de aralıksız bir şekilde devam ediyoruz. Tabii "Yaptıklarımız, yapacağlarımızın teminatıdır." anlayışıyla hazırlanan 2026 yılı bütçesinin de güvenli, güçlü ve sürdürülebilir ulaşım ağını büyütmeye iradesinde de bunu fazlasıyla görmekteyiz.

Tabii ki çok farklı örneklerle değinildi ama ben seçim bölgem Bursa'yla alakalı yapılan birtakım çalışmalarını ifade etmek istiyorum. Sanayisiyle, ihracatıyla, tarımıyla ülkemizin lokomotif şehirlerinden bir tanesi Bursa'mız. Bu dinamizmi destekleyen ulaştırma yatırımları şehrin büyümesinin de en kritik unsurudur. Son yirmi üç yılda Bursa'ya ulaştırma ve iletişim alanında 272 milyar liralık yatırım yapılmıştır. Bunun 8,2 milyar lirası yalnızca 2025 yılı içerisinde gerçekleşmiştir ve hızlı trenimiz, inşallah 2026 yılı itibarıyla Bursalı tüm hemşehrilerimizin hizmetinde olacak ve yine şu an itibarıyla, Bursa'da bizim için anlamlı gördüğümüz en önemli hizmetlerin başlıcası olan Doğançlı Tüneli, geçtiğimiz günlerde Sayın Bakanımızın katılımıyla hizmete girdi. TEKNOSAB bağlantı yollarını yine geçtiğimiz günlerde Sayın Bakanımızın katılımıyla hayata kazandırdık ve inşallah, Mudanya-Gemlik yolumuz, Yenişehir YHT yüksek hızlı tren bağlantıları şehrimizin erişilebilirliğini de en üst noktaya taşıyacaktır.

Tabii, kent içi ulaşım da yine Bakanlığımızın Bursa'ya son derece anlamlı katkıları olmuştur. Emek-Şehir Hastanesi Metro Hattı'nda da yüzde 72'lik bir ilerleme sağlanmış, inşallah tamamlandığında on binlerce vatandaşımızın konforlu bir ulaşım imkânından faydalanması sağlanacaktır. Yine, Üniversite-Görükle Hattı'mızın Bakanlığımıza devriyle alakalı işlemler yapılmıştır.

Şehrin ulaşım yükünü hafifletecek en önemli adımlardan bir tanesidir. Belediyenin planlamasından sonra inşallah bu noktada da gereken adımları söz verdiğimiz gibi hayata geçireceğiz.

Havacılık alanında, Yenişehir Havalimanı'mızda yolcu sayısı 2.807'den 200 bine ulaşmıştır, uçak trafiği de tam 10 kat artmıştır. Ama biz bunu yeterli görmüyoruz, bu noktada da Sayın Bakanımızdan ve Bakanlık yetkililerimizden, Bursa'nın özellikle Yunuseli Hava Kampüsü çalışmalarında yeni bir havacılık vizyonu ile bize destek olmalarını arzu ediyoruz.

Tarihiyle, mirasıyla, sanayisiyle, Bursa hakikaten Türkiye'nin kalbi konumundadır ve inanıyoruz ki ulaştırma yatırımlarıyla da daha erişilebilir pozisyona ulaşmıştır. Bu cuma günü Sayın Bakanımız yine Bursa'da olacak, kendisiyle beraber İnegöl'de hayata geçirdiğimiz KöprülÜ Kavşak'ın açılışını gerçekleştireceğiz ve inşallah, Yüksek Hızlı Tren Garı'mızın bağlantı yollarının da temel atma törenini gerçekleştireceğiz.

Ben, bir kez daha Bakanlığımızın tüm personeline ve Bakanımıza teşekkür ediyorum. Çünkü bize ne zaman ulaşırsalar, ben artık telefonu şöyle açıyorum: "Yine bir açılış mı var, yine bir temel atma programımız mı var?" diyorum. Bu noktada, Bursa'ya gösterdikleri yakın ilgiden dolayı...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Temel atmada sorun yok da bitirmede sorun var!

AHMET KILIÇ (Bursa) - Arkadaşlar, hizmetler bir bir ortada, buyurun, beraber dolaşalım. Bursa ilini konuşuyorum, sizi bilmiyorum, sizler de sizlerin illeriyle alakalı detayları burada paylaşın. Bursa'yla alakalı konuşuyoruz, anlatabildim mi.

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Konuştuk da dinlemediniz ki!

AHMET KILIÇ (Bursa) - Ben dinledim sizi, siz bizi dinlemesiniz de ben sizi dinledim, buradaydık. Adana'daki eksikliklerden de bahsettiniz, buradaydık.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) - Her gün buradayız.

AHMET KILIÇ (Bursa) - Yani Fethi Bey her gün burada, doğru söylüyor.

Ulaştırma ve altyapıda hayata geçirdiğimiz her proje, Türkiye'yi büyüten bir bakış açısıyla ortaya atılmıştır ve büyük bir hamledir. Bu projeleri karalamaya çalışmak, büyüyen Türkiye'den rahatsız olan kişilerin işidir.

Yine, ben bu projelerin her birini hayata geçiren ve "Türkiye Yüzyılı" noktasında büyük bir vizyonu ortaya koyan; bu noktada, Cumhuriyet kadrolarının tutumuna, ortaya koydukları vizyondan dolayı bir kez daha teşekkür ediyorum. Ne yaparlarsa yapsınlar Türkiye Yüzyılı'nın taşları çoktan döşendi diyorum, bu işin geri dönüşü olmadığını bir kez daha vurgulamak istiyorum.

Efendim, biz tabii ki yaptığımız icraatlarla vatandaşımıza hizmet noktasında, faydalı olma noktasında, hayatlarına dokunma noktasında bir gayret gösteriyoruz. Elbette ki bu vizyona sahip olmayanların bizi de Bakanlığımızı da anlama şansı yoktur diyorum.

Ben, tekrardan Ulaştırma Bakanlığı bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Sayın Kılıç, teşekkür ederim.

Değerli Komisyon üyeleri, milletvekillerimiz; şu anda Seyit Torun -beş dakika- sonra Cavit Arı Bey'le bu kısmı bitireceğiz; daha sonra Komisyon dışı milletvekillerimizin taleplerini yerine getireceğiz. O liste de geldi, grubu olmayan partileri ilk sırayı koyuyoruz.

Sevda Karaca, Halil Öztürk, Nail Çiler, Ayşe Sibel Yanıkömeroğlu, Nurhayat Altaca Kayışoğlu, Talih Özcan, Meral Danış Beştaş, Çiçek Otlı, Rıdvan Uz, Turan Yaldır, İrfan Karatutlu, Süleyman Karaman, Ayşe Sibel Ersoy, Tamer Osmanağaoğlu, Mehmet Taytak, Orhan Sümer, İzzet Akbulut, Adnan Beker, Aliye Coşar, Reşat Karagöz, Mahmut Dindar, Vezir Coşkun Parlak, Hüsmen Kırkpınar, Ersin Beyaz, Şamil Ayrım, Kaan Koç, Mevlüt Karakaya, Ahmet Erbaş, Cem Avşar, Sururi Çorabatır, İlhami Özcan Aygun, Kadim Durmaz, Hüseyin Olan, Levent Uysal, Naci Şanlıtürk, Nurten Yontar, Nermin Yıldırım Kara, Sibel Suiçmez, Pelin Yılık, Ali Karaoba, Murat Çan, Aykut Kaya, Şerafettin Kılıç olarak...

CEVDET AKAY (Karabük) - Toplam kaç kişi Başkanım?

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - 44 kişi -beş dakika-bugün yoğun bir talep var.

Sayın Seyit Torun, buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

SEYİT TORUN (Ordu) - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye'de yıllardır bütün ulaşım politikası beton ve asfalt üzerine kurgulandı. Demir yolu ihmal edildi, şehir içi ulaşım ve internet altyapısı geri plana itildi. Bugün yolcu taşımacılığının sadece yüzde 1,5'i; yük taşımacılığının sadece yüzde 3,5'i demir yoluyla yapılıyor. Avrupa'da bu oranlar bizden katbekat yüksek. 100 bin kişiye düşen demir yolu hattı uzunluğu Avrupa Birliğinde 40-45 kilometreyken Türkiye'de 13 kilometrede kalmış durumda. İnternet altyapısı desanız, OECD ülkeleri içerisinde sabit internet hızında son sıradayız. Vatandaşın sadece yüzde 8'i yüz megabit üzeri hız alabiliyor, OECD ortalaması yüzde 85'in üzerinde. Fiber internet abone oranlarında da benzer bir tablo var. Çağ dijital çağ ama bu bütçeyle Türkiye'yi maalesef yavaş internet liginde tutmaya devam ediyorsunuz.

Bir yandan da kamunun cebinden devasa garanti ödemeler yapılıyor. Vatandaş köprüyü, otoyolu zaten vergisiyle yaptırmış; bir de üstüne, mesela, 1915 Çanakkale Köprüsü'nden geçmek için 3.700 liraya kadar çıkan ücretler ödüyor. Yetmiyor, şimdi, köprü ve otoyolları özelleştirme planları bütçe gerekçelerine bile yazılmış. Yani milletin ortak malı olan yolları, köprüleri de satmayı planlıyorsunuz. Sayın Bakanın konuşması her şey mükemmelişmiş gibi bir tablo çiziyor, sahada durum öyle değil. Kendi ilim Ordu'dan örnekler vermek istiyorum.

Değerli milletvekilleri, Ordu'da "ulaşım" deyince artık sabır, çile, ihmal ve unutulmuşluk akla geliyor. Gökçöy'den Gürgentepe'ye, Fatsa'dan Korgan'a, Ünye'den Niksar'a, Kabadüz'den Çambaşı'na kadar her yer yarım kalmış, bozuk, eksik yollarla dolu. Vatandaş arabasını yolda bırakıyor, ambulans geçemiyor, çocuk servislerinde saatlerce yolda çile çekiyor, üretici malını pazara taşıyamıyor. Bu bir iki yıllık sorun değil, yirmi yıla yaklaşan bir ihmal zinciri. Her seçim öncesi aynı cümleleri duyuyoruz:

"Projesi yapıldı, ihale bitti, çalışmalar hızlandı, son aşamadayız." Ama her seçimden sonra aynı manzara; bitmeyen yollar, çamur, çukur, toz ve ertelemeler.

Gölköy-Gürgentepe yolu tam bir ibret belgesi. 2015'te Sayın Erdoğan bu yol için "2016'da tamamlanacak." diye söz verdi. Aradan dokuz yıl geçti, hâlâ çamurun, tozun içindeyiz. Dokuz yılda bitmeyen yol olur mu Sayın Bakan? Ulubey-Sarpdere-Damarlı yolunun sadece 8 kilometresi yapılabilmiş, geri kalanına Allah kerim! Onlarca köyün alternatifsiz yolu bu yol; insanlar işe, pazara, hastaneye giderken risk altında. Bu kadar hayati bir arterin yıllardır sürüncemede kalması bölge insanına verilen değer açık göstergesidir.

Kabadüz-Çambaşı yolu 2010'da başladı, on beş yıl geçti, yolun yarısı bile yapılmadı. Oysa Çambaşı Yaylası kayak tesisleriyle, oteliyle, doğasıyla Karadeniz turizminin kalbi. "Turizm gelirleri" "bölgesel kalkınma" diyorsunuz ama Çambaşı'na giden yolu on beş yılda bitiremeyen bir anlayışın turizm vizyonu olur mu? Çambaşı'na giden yol aslında Ordu'nun geleceğine giden yoldur.

Ünye-Akkuş-Niksar yolu, 2018 seçimlerinden önce "Duble yol yapacağız." diye meydanlarda anlattığınız proje, Ordu'yu Orta Anadolu'ya bağlayan stratejik bir hat. Tokat tarafı pırıl pırıl asfalt, Ordu sınırına giriyorsunuz, yollar dökülüyor. Şimdi "2027'de bitecek." deniyor; kusura bakmayın, dokuz yıldır sözünü tutmamış bir iktidarın 2027 vaadine de inanmıyoruz.

Kumru-Korgan yolu toplam 18 kilometre, bugüne kadar yapılabilen sadece 3 kilometre. 15 kilometrelik yolun yıllardır beklendiği bir ülkede hangi sözde mega projeden söz edeceksiniz?

Ordu Çevre Yolu'nun ikinci etabı yıllardır tamamlanamadı. Viyadükler yapılmış, atıl durumda, paslanmaya başlamış; daha bitmeden eskimeye yüz tutmuş bir çevre yolu var. Bu nedenle, özellikle Karşıyaka tarafında şehir içi trafik her gün kilit, Ordu merkez artık açık bir otoparka dönüşmüş durumda.

Fatsa Çevre Yolu ise ayrı bir facia. 2016'da "Yatırım programına alındı." dediniz, her yıl yeni tarih verdiniz, her seçim öncesi yeni bir söz; aradan neredeyse on yıl geçti, ortada ne bir kazma var ne de asfalt! Fatsa, Karadeniz Sahil Yolu'nun kilit noktası; yazın memlekete dönen yüz binlerce Karadenizliyle birlikte trafik tamamen felç oluyor, ambulans ilerleyemiyor, insanlar saatlerce yolda kalıyor.

Gelelim Samsun-Sarp Demir Yolu Projesi'ne. 2011'de "Karadeniz'in kaderini değiştirecek, Ordu'nun altından geçecek." diye büyük bir müjdeyle açıkladınız. Aradan on dört yıl geçti, şimdi kalkmış "Projesi yapıldı." diyorsunuz. Her seçim öncesi müjde "İhale aşamasında, etüt devam ediyor." diye ortada; seçim bitince dosya rafa kalkıyor. Sarp Demir Yolu artık ulaşım projesi değil, Karadeniz'i oyalama projesine dönüştü.

Bir diğer kronik sorun ise Ordu-Giresun Havaalanı. Uçuşlar sık sık iptal ediliyor; seferler yetersiz, saatler dengesiz; vatandaş plan yapamıyor, turizm sektörü zarar görüyor, iş insanı zaman kaybediyor. Antalya'ya, Bursa'ya, Adana'ya, Gaziantep'e doğrudan uçuş yok, Karadeniz'in ortasına sıkışmış kalmış durumdayız. Karadeniz'e en çok kargo yapılan ikinci havalimanı olmasına rağmen bu havalimanında bir kargo terminali maalesef yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyoruz Sayın Torun.

SEYİT TORUN (Ordu) - Bir dakika daha rica ediyorum.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Yok öyle bir şey, hemen bitirin çünkü bunlarda süre uzatımı yok.

SEYİT TORUN (Ordu) - Sayın Bakanım, Bölge Müdürlüğünüzden bu yana o bölgeyi gayet iyi biliyorsunuz. Artık bu yolların vaatten öteye geçip tamamlanması lazım. Her sene etap etap ama çalışmalar çok yetersiz. Yol yapım çalışmaları esnasında da mağduriyet yaşanıyor çünkü o yol bitmeyince o yolun daha da fazla konforu düşüyor, vatandaş bitmeyen yollardan dolayı gerçekten mağdur. Bir an önce bu yolların bitirilmesini de talep ediyorum.

Bütçeniz hayırlı uğurlu olsun.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyoruz Sayın Torun.

Son söz Cavit Arı Bey'de.

Buyurun.

Süreniz on dakika.

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Bakan, hoş geldiniz.

Şöyle bir haber var: "Alanya-Antalya arasındaki trafiği otuz altı dakikaya düşürüyoruz." diye ve bu konudaki açıklamalarınızı birkaç kez yaptınız, bunu siz ısrarla yapıyor musunuz, bilerek mi yapıyorsunuz yoksa size bunu birisi mi yaptırıyor, çok merak ediyorum. Sayın Bakan, 133 kilometrelik bir mesafeyi otuz altı dakikaya hangi yöntemle düşürdüğünüzü bir açıklarsanız, herhâlde, bizimle, aklımızla alay etmediğinizi o zaman anlarız. Yani siz bir Bakan ve teknik yetişmiş birisi olarak 133 kilometreyi otuz altı dakikaya nasıl indirdiğinizi bu ülkeye anlatmanızda fayda var. Hâlâ otuz altı dakikada da ısrarcısınız. Bunu birisi yaptıırıyorsa bu açıklamayı yaptıran hakkında bence sizin soruşturma açmanız lazım çünkü bu bir dalga konusu Sayın Bakan, dalga konusu. 134 kilometreyi otuz altı dakikaya düşürüyorsunuz.

Sayın Bakan, Antalya-Alanya çevre yoluyla ilgili konuşacağız ama bakın, daha hâlâ doğru düzgün bir kazma vurulamadı. Geçtiğimiz dönemlerde yani bundan neredeyse tam bir buçuk sene önce birisi mevcut, diğeri eski Bakan arasında sizin dışınızda açıklamalar yapıldı. Eski Bakan Antalyalı, çıktı, dedi ki: "Mart ayında Alanya-Antalya Otobanı çalışması başlıyor, kazma vuruluyor." Mevcut Bakan çıktı, dedi ki: "Efendim, bu yolla ilgili kasım ayında kazma vuruluyor." Yani 2 Bakan, AKP'nin mevcut ve eski Bakanı 2 farklı tarih verdi ancak 2'si de hayal ürünü çıktı. Şu an sizin tarafınızdan da orada bir tören yapıldı, göstermelik, o törenden sonra da şu ana kadar aktif bir çalışma yok. Ancak bununla beraber, ben size defalarca bu yolla ilgili soru sordum, dedim ki: Birincisi, ülke ekonomisine en büyük katkılarda bulunan Antalya'ya sizin ayıracak bir paranız yokta mı burayı kamu-özel iş birliği projesi şeklinde yapıyorsunuz diye. Onun yanı sıra da zaten güzergâhıyla ilgili yanlışlığı dile getirdik, Antalya trafiğinin sorununu çözmediğini anlattık. Bu yolun Serik'ten başladığını, o nedenle derde derman olmayacağını, esas itibarıyla Antalya merkezden başlayıp Gazipaşa'ya kadar gitmesi gerektiğini her fırsatta söyledik ama bunun yanı sıra, bu projenin maliyeti nedir, bu projeye ilgili verilmiş olan garanti süresi nedir, bu projeye ilgili günlük araç geçiş garanti ve araç geçiş ücret garantisi nedir, yıllık garanti nedir dedik, defalarca, en az

5 kere ben sordum; zahmet edip bu konuda bir cevap vermediniz Sayın Bakan. Yani yolu yapmadığınız gibi maliyeti hakkında da bir açıklama yapmadınız.

Bununla birlikte Antalya'da çözülemeyen sorunlar var Sayın Bakan. Hâlâ daha önceki komisyonlarda bu konuyu defalarca dile getirdik, orada defalarca açıklamalarda bulunduk. Örneğin, Elmalı-Gömbe-Kaş-Fethiye ara yolu var Sayın Bakan. Bu Komisyon'da, siz de buraya geldiğinizde defalarca bu yoldan bahsettik. Bu yol hem turizm açısından hem de tarım açısından çok önemli bir yol, alternatif bir yol ve bu yolun mutlaka yapılması ve mutlaka Antalya'ya kazandırılması gerekmekte çünkü çok işlek olan bir yol ve trafiği eğer genişletilir ve tamamlanırsa rahatlatılacak olan bir yoldur. O nedenle, mutlaka bu yolun yapılması gerekmekte. Ve yine size soru önergesi olarak verdik ancak böyle çok da detayı olmayan, ilgisiz bir cevap verildi.

Antalya Elmalı ilçesi Eskihisar Mahallesi özellikle örtü altı sebze üretiminde önemli bir bölge ve çevresindeki diğer mahallelerle birlikte 15 bin dekar civarında seranın bulunduğu bir üretim bölgesi. Elmalı'dan Eskihisar Mahallesi'ne kadar olan yol başta olmak üzere Yapraklı Mahallesi'nden Güğübeli'ne kadar geçen bölgede mevcut yolla ilgili kamulaştırmalar da tamamlanmış Sayın Bakan, oranın kamulaştırmaları yapılmış. Dolayısıyla sadece bu hareketli, tarım üretiminin en yoğun, bol olduğu bu bölgede 12 kilometrelik yolla ilgili yeni ve genişletme yöntemiyle çözüm olacak bir bölge. Gerek can güvenliği açısından gerekse oradaki ürünlerin sağlam bir şekilde ulaşmasını sağlamak için bölgedeki söz konusu yolun yapılmaya ihtiyacı var Sayın Bakan.

Ve yine şunu size bildireyim, belki bir çare bulursunuz bu saatten sonra, bu yol yapılırken de söylemiştim: Bakın, Korkuteli'nden Elmalı'ya doğru giderken orada "Öküzgözü" diye bir bölge vardır, Özdemir Mahallesi, eski adıyla Özdemir Köyü. Şimdi, orada bir kavşak var Sayın Bakan; teknik anlamda, mühendislik anlamında gerçekten sıkıntılı. Fethiye istikametine doğru ayrılan o kavşakta gerçekten büyük sıkıntılı kazalar yaşanıyor; can kayıplarına yol açan, mal kayıplarına yol açan kazaların olduğu bir yer. Dolayısıyla yapılmadan önce ben sizi uyardım, oradaki tehlikeden bahsettim ama dinlemediniz. Bu saatten sonra ne yapılabilir bilmiyorum ama oraya bir müdahale etmenizde fayda var.

Sayın Bakan, çevre yollarıyla ilgili seçtiğiniz güzergâhların hatalı olduğunu söylemek istiyorum. Arkadaşlarımız da bahseder, özellikle Antalya-Alanya güzergâhında sorun var. Vatandaşların gerek gayrimenkullerinde, özel mülklerinde gerek su kaynaklarında gerek tarihî dokuya zarar verecek nitelikte yanlış tercihlerde bulunulduğunu ifade etmek isterim. Eğer mümkünatı varsa Antalya-Alanya çevre yoluyla ilgili yeniden bir güzergâh tespitinde zorunluluk olduğunu, oradaki vatandaşlarımızın mağdur olduğunu sizlere buradan bir kez daha ifade etmek istiyorum.

Bununla birlikte, yine, Antalya-Finike-Demre-Kaş-Kalkan Devlet Yolu'nun -planlanan ve şu an projesinden bahsedilen yoldan bahsediyorum Sayın Bakan- özellikle yerleşim alanlarından geçtiği, örneğin, Demre'de, Demre'nin tam da böyle vatandaşın seralarının olduğu yerden, evlerinin bulunduğu yerden, yine Kaş'ta aynı şekilde... Kısacası, bir taraftan tarım alanlarından, bir taraftan su kaynaklarından, tarihî dokunun hemen yanından geçen bir güzergâhtan bahsetmek istiyorum Sayın Bakan. Demre-Kaş-Kalkan Projesi'nin yeniden gözden geçirilmesi gerekiyor. Orada çevrecilerle hep birlikte gerekli eylemleri yaptık, mücadelemizi yaptık ve yargıya da taşındı ve orada, gerçekten, hem evinden, gayrimenkulünün tamamının üzerinden geçen vatandaş var. Yaşlı bir teyzemiz var, 75-80 yaşına gelmiş; elindeki bütün gayrimenkulü o yola giden vatandaş var Sayın Bakan. Vatandaş bu kadar mağdur etmeden, çevreye zarar vermeden bu güzergâhların tespit edilmesi mümkün aslında ama herhâlde, oturduğunuz yerden çizilen projeler olduğunu tahmin ediyorum. Yoksa, göz göre göre vatandaşa, doğaya bu kadar zarar verecek projeler olmasının mümkün olmadığını düşünüyorum. Bu konularda biraz daha dikkat edilmesi gerektiğini ifade etmek istiyorum.

Bununla birlikte, bu toplantıya da geç kaldım. Sebebi şu: Antalya'dan geliyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Tamamlayınız.

CAVİT ARI (Antalya) - Mevcut uçak bir saat yirmi dakika rötar yaptı. Yani, ara saatlerde rötar yapmayan da uçak kalmadı herhâlde memlekette; 14.20 uçağı, 15.30'dan sonra hareket edebildi. Kısacası, bu uçuşlara da yine dikkat edilmesi ve düzene sokulması gerektiği ortada.

Sabah bölümünde uçuşlarla ilgili ne anlattınız, bilmiyorum ama maalesef ki hâlâ bu konuda sorun olduğunu ifade etmek istiyorum.

Başarılar dilerim.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ederim.

Böylece, Komisyon üyesi arkadaşların söz talepleri tamamlandı.

Beşer dakikalık konuşmalara geçeceğiz. Arkadaşları tekrar uyarmak isterim. Komisyon sözcüleri ile grupların aldığı karar gereği beş dakikalık süreleri uzatmıyoruz, süresi içinde bitirmenizi rica ediyorum.

İlk konuşma Sevda Karaca'ya ait.

Buyurun.

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Teşekkürler.

Ulaştırma Bakanlığı bütçe kitabı bildik, süslü laflarla dolu, hiç değişmiyor; demir yolu uzunlukları, hat uçuş sayıları, kalkınma yolları sayfa sayfa. 525 milyar liralık bütçenin aslan payıysa kamu-özel iş birliği projelerinin garanti ödemelerine, şirket teşviklerine ayrılmış. Bu projeleri hayata geçiren işçiler nerede Sayın Bakan? Karayollarında, şantiyelerde, limanlarda karla mücadelede, bakım onarımda çalışan taşeron işçiler nerede bu bütçede? PTT dağıtımında esnaf kuryeye zorlananlar nerede mesela? Hiçbiri yok, bakın, ne sayıları var ne ücretleri var ne hakları var çünkü siz bu bütçeyi onlarla yazmadınız ama kiminle yazdığınızı ben hatırlatmak istiyorum buradan: MÜSİAD Mersin Şube Başkanı çıkıp diyor ki: "Yatırımları bizim ihtiyaçlarımıza göre planlayın." İzmir'de Lojistik Sektör Kurulu toplantısına MÜSİAD Başkanı, Vali, AKP Büyükşehir adayıyla katılmışsınız; lojistik sektörünün geleceği, kalkınma koridorları, Basra Körfezi-Ovaköy hattı orada konuşulmuş. TOBB UND toplantısında lojistik patronları 21 maddelik talepler listesini size elden vermiş, hemen bütçeye işlemişsiniz. Berlin'de Türkiye'nin yol haritasını birlikte belirlemek için patronlarla buluşmuşsunuz. Size ne verdiler orada, merak ediyoruz.

Karayolları, TCDD, PTT liman işçilerini, emekçileri hiç dinlemiyorsunuz ama işçiler bu bütçeye itirazlarını size iletmek üzere bize yazdılar Sayın Bakan. Karayollarında çalışan bir taşeron işçinin mesajını size aynen okuyorum: "Karayollarında ihaleye verdiğiniz firmalar yol bakım onarım, karla mücadelede çalışan biz taşeron işçilerini zor ve ağır koşullarda çalıştırdığı hâlde maaşımızı asgari ücret veriyor; gece, hafta sonları çalıştırıp mesai parası vermiyor; kendi sendikamızı seçmemize bile izin vermiyorlar. Sorunlarımızı herkes bilirken haklarımız neden gasbediliyor?" diye soruyor size. Başka bir işçiden aktarıyorum: "2019'dan beri kadro sözü verdiniz, "Meclise gelince ilk işimiz taşeron işçiye kadro olacak." dediniz. Yıl 2026 hâlâ kadro yok. Hükûmet taşeron işçilere kadro sözünü tutmayacaksa söylesin, "Verdiğimiz sözü tutmuyoruz, sizi adaletsizliğe mahkûm ediyoruz desin." diyor, size diyor. Aynı işi yapıp iki farklı skalada ücret alanlar, yemek ücreti verilmeyenler, banka promosyonuna el konulanlar; onlarca mesaj var, hepsini size ileteceğiz.

Demiryollarında iktidarınız döneminde ihale skandalının başrolünde Bakanlığınız var. Tren biletlerine zam üstüne zam yapıldığı, milyar milyar zarar açıklayan TCDD'nin boşalan kasasını ihalelerle yandaş müteahhitlere akıttınız.

Soruyorum size: Daha geçen ay pazarlık usulüyle verilen 30,5 milyarlık dev metro ihalesi kime gitti? Çok tanıdık biri, AKP Batman Milletvekili Ferhat Nasıroğlu, Erdoğan'ın dostu Hasan Gürsoy'un şirketi, filtre takmadığı için termik santralleri mühürlenmiş Çelikler Holding. Daha bugün TÜRASAŞ ihaleniz peşkeşle gündem oldu Sayın Bakan. "Yalan." dediniz, burada bir sürü açıklama yaptınız. Mesele, sadece peşkeş değil, bakın, TÜRASAŞ işçisi esas ne anlatıyor? "Biz kalifiye nitelikli işçileriz. E-5000'lik lokomotif kendimiz üretebilecekken dışarıdan hizmet alımı konuşuluyor. Fabrikamızı da yandaş müteahhitlere peşkeş çekecekler diye kaygı duyuyoruz." diyor TÜRASAŞ işçisi. Yani, siz yerli ve millî üretim nutukları atarken yerli millî üretimi gerçekten yapan işçileri rant uğruna sömürüye mahkûm ediyorsunuz.

Gelelim PTT'ye: Kurulduğundan itibaren kâr açıklayan bir kuruluş, Varlık Fonuna devredildiğinden beri zarar açıklıyor. Milyonlarla başlayan zarar 2024'te 3,6 milyara çıktı, şimdi emekçisine ücret ödeyemez hâle geldi; bu gurur sizin Sayın Bakan. Arsalarını satmaya başladınız, bu gurur sizin Sayın Bakan. Bu zararın, özelleştirmenin, taşeronlaştırmının sonucu olduğunu da buradan ilan etmenizi bekliyoruz. Esnaf kurye modeliyle işçiler işçilik statüsünü, sendika hakkını, sosyal güvenliğini kaybediyor. Kamu emekçileri kayırmacılık, sendikal ayrımcılık, sürgünle, mobbinge cebelleşiyor PTT'de.

Siz bütçenizi patronlarla masada hazırlamış olabilirsiniz ama biz sözümüzü bu ülkenin işçisinin, emekçisinin, yoksullaştırılan halkının masasından getiriyoruz Sayın Bakan. Kamu işçileri de, kamu emekçileri de, taşeron işçiler de, aynı zamanda cepleri garantiyle boşaltılan halk da bu bütçeye "hayır" diyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SEVDA KARACA DEMİR (Gaziantep) - Biz de özelleştirmeyi, piyasalaştırmayı derinleştiren, emekçi sağlığını hiçe sayan gösterişli mega projeler üzerinden yürütülen rant düzeninin açık itirafnamesi olan bu bütçeye açık seçik "hayır" diyoruz.

OTURUM BAŞKANI ORHAN ERDEM - Teşekkür ediyoruz.

Sayın Halil Öztürk, size söz vereceğim.

Buyurun.

HALİL ÖZTÜRK (Kırıkkale) - Değerli Başkanım; Sayın Bakanım, Kıymetli Bakan Yardımcılarım, milletvekillerimiz, kıymetli bürokratlar ve basınımızın değerli temsilcileri; öncelikle sizleri Milliyetçi Hareket Partisi Grubu adına saygıyla selamlıyorum.

Ülkemiz Cumhuriyetimizin gayretleri ve Sayın Bakanımızın vizyonu ile ulaşım, iletişim ve altyapıda muazzam bir ivme kazanmıştır. Kara yolu, demir yolu, deniz taşımacılığı ve hava yolunda çağ atlayan ülkemiz, iletişimde gerçekleştirdiği 5G teknolojisini insanımızla buluşturmuştur. Kentlerden köylere, her noktaya altyapı atılımı gerçekleştirirken güzide vatanımızı muasır medeniyetler seviyesine çıkarma azmimiz moral kaynağımız olmaktadır.

Sayın Bakanım, seçim bölgem Kırıkkale ve ülkemiz, sayenizde ve bürokrat arkadaşlarla birlikte bir imar ve şantiye alanına dönmüştür. Vizyon projelerinden olan ve Kırıkkale'mize lojistik ve stratejik anlamda bir değer katacak olan Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu Projesi başlamış ve gayet hızlı bir şekilde ilerlemektedir. Projeyle birlikte şehrimizde hâlihazırda kullanılmakta olan Kırıkkale çevre yolunun yükü hafifleyecek, Kırıkkale'mizin başta başkentimiz olmak üzere komşu şehirlere olan seyahat süresi de kısalmaktadır.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakanımızdan uzunca süredir talep ettiğimiz ve kendisinin de destekleriyle yine çalışmaları devam eden başka projelerimiz de vardır. 120 kilometre uzunluğundaki Kırıkkale-Delice-Çorum Hızlı Tren Projesi'yle savunma sanayinin merkezi olan Kırıkkale'mizin stratejik önemi daha da artacak, hem Samsun Limanı hem de Trabzon Limanı'yla buluşması kolaylaşacaktır. Hemşehrilerimiz hızlı tren konforundan ve yaygınlaşmasından gayet memnundur. Bu noktada, Sayın Bakanım, Sayın Genel Müdürümüze de huzurlarınızda teşekkür etmek istiyorum. Ben kaç defa sahada Sayın Genel Müdürü bu projeyi takip ederken gördüm. Ben hem Karayolları Genel Müdürümüzü hem Devlet Demiryolları Genel Müdürümüzü zatiâlinizin huzurunda... Projelerin orada, yerinde denetlenmesi de bizi ayrıca mutlu etti. İşlerin daha hızlı yürütülmesi bakımından da son derece verimli olduğunu düşünüyoruz.

Yine, 2024 yerel seçimlerinden hemen sonra hemşehrilerimize söz verdiğimiz üzere Çerikli-Yozgat E-88 Karayolu'nun çalışmalarına sizlerin desteğiyle başlanmıştır ve bugünlerde yolumuz hamdolsun tamamlanma aşamasına gelmiştir.

Değerli Bakanım, yine sizlerin döneminde tamamlanan ve hizmete açılan kendi ilçem Sulakyurt-Kulaksız yoluyla yaklaşık yüz yıllık bir sorun sona ermiştir; Allah sizden bir değil milyon kere razı olsun. Sayın Bakanım, bu yolun Balışeyh'e kadar uzatılması hususunda sanırım 2026 bütçesine kaynak aktarıldı, artık o yolu da bitirelim ve tümüyle bu konuyu gündemimizden düşürelim. Ayrıca, Cumhuriyetimizin birliği ve sizlerin de ufkuyla Kırıkkale'nin eksiklikleri tek tek tamamlanıyor; sağ olun, var olun.

Sayın Bakanım, geçtiğimiz günlerde bir program vesilesiyle sizleri Karakeçili'deki Tadım Kavşağı'mıza davet etmiştik. Bu kavşak Ankara, Kırıkkale, Konya, Kırşehir açısından önemli bir ulaşım noktasıdır. Yolcu ve yük taşımacılığının yoğun olduğu bu noktada, ölümlü kazalar başta olmak üzere sık sık kazalar yaşanmaktadır.

Karakeçili'ye şu an itibarıyla 2 bin kişilik bir cezaevi yapılması planlandı ve muhtemelen bu ay içerisinde ihalesi de yapılacak. O 2 bin kişilik cezaevinin yapılmasıyla birlikte bölgedeki trafik daha da artacaktır. Bu sebeple, bu projenin bir an önce hayata geçmesi son derece önemlidir, bu konuda ciddi bir beklenti vardır. Ayrıca, bir de Ankara-Kalecik, Çankırı-Kırıkkale yolunda

ve Kırıkkale'nin hemen giriş noktasındaki Kalecik Kavşağı'dır. Sayın Bakanım, Tadım Kavşağı'ndan da daha yoğun olan bu nokta özellikle bayram ve tatil zamanlarında trafiğin yoğunlaşmasıyla sık sık kazalara neden olmaktadır. Hemşehrilerimiz bu yoldan da şikâyet etmekte, onun için de şöyle veciz bir ifade geliştirmişlerdir: "Yaparsa Uraloğlu Bakan yapar." diyorlar. Onların vekâleti bizde, biz de o vekâletle bunu size iletiyoruz. Zira, sizin de bir zamanlar Kırıkkale'de görev yapmış olmanız... Kırıkkaleli hemşehrilerimiz sizi daha da çok benimsiyor.

2025 bütçe görüşmelerinde baz istasyonu ile ilgili köylerimizi dile getirmiştik. Bu sorunun süratle giderilmesi de bizleri ziyadesiyle memnun etmiştir.

Değerli milletvekilleri, biz Kırıkkale olarak kıymetli Bakanımızdan, Bakan Yardımcılarımızdan, genel müdürlerimizden ve bürokratlarımızdan razıyız, Allah sizden razı olsun, Allah yolunuzu açık etsin. Emekleriniz ve ilginiz için çok teşekkür ediyoruz, çalışmalarınızda üstün başarılar diliyoruz; her zaman destekçiniz olacağımızı ifade ediyoruz.

2026 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum, sizleri saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Öztürk.

Şimdi de söz sırası Sayın Nail Çiler'de.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

NAIL ÇİLER (Kocaeli) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kurumların çok değerli temsilcileri; ben de hepinizi sevgi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmamda sadece yatırım ve altyapı eksenine girmeyeceğim, aynı zamanda insanlarımızın can ve mal güvenliğini ekseninde Bakanlığımızın sorumluluklarına da vurgu yapacağım.

Bu bütçenin kitaplarda yazan rakamlarla değil hayatın tam ortasında yaşanan acılarla, çöken binayla, kaybettiğimiz canlarla, kepenk kapatan esnafla doğrudan ilişkisine... O yüzden, bugün sizin yazdıklarınızı değil Kocaeli'nin gerçeklerini, Dilovası'nı, Darıca'yı, Gebze'yi anlatacağım. Dünyanın en pahalı ülkesinde yaşıyoruz ama en ucuz hâlâ insan hayatı. Çorlu tren kazasında ölenler, bir göçükte yok oluyor, bir otelde ölüme gidiyoruz. Dilovası'nda Kaymakam Bey'in her gün önünden geçtiği, ekmek parası uğruna kaçak çocuk işçilerin çalıştırıldığı kozmetik üretim yerindeki patlamada 7 can alevler arasında yanarak yok oldu. 29 Ekim sabahı Gebze Mevlana Mahallesi'nde, metro durağının 20 metre yakındaki bir binada hepimizi derinden sarsan bir olay yaşadık. Deprem, sel, heyelan ya da afet olmaksızın kendi kendine çöken bir bina. Aynı aileden 4 canımızı toprağa verdik. Bunlar bizim komşularımızdı, evladımızdı, kardeşimizdi. Ayrıca, tedbir amaçlı boşaltılan 24 bina, 55 iş yeri, 91 bağımsız bölüm; sonraki günler bunların sayısı arttı Sayın Bakanım. Bunu "kader" diye pazarlamayın, bu bir ihmaller zinciridir. Kamuoyuna yirmi bir gündür bir açıklama yapamadınız, "Kimse görmesin, kimse hesap vermesin." diyorsunuz. Bugün enkazdan kurtulan Dilara kızımız, evinden olan komşularımız, iş yeri kapatılan esnaf ne yapıyor, haberiniz var mı Sayın Bakanım? Ben size anlatayım.

Evine giremeyen vatandaş kira ödüyor; dükkânı kapalı olan vatandaş kira ödüyor, vergisini ödüyor; geliri sıfırlanan işçi ve çalışan hayat mücadelesi veriyor. Sayın Bakan, devlet böyle zamanlarda vatandaşa yük değil omuz vermek zorundadır. Gebze-Darıca Metro Hattı'ndaki tahliye edilen tüm konut ve iş yerleri yeniden kullanılabilir duruma gelinceye kadar tek kuruş vergi alınmamalıdır; emlak vergisinden, gelir ve kurumlar vergisinden, geçici vergiden, SSK primlerinden muaf tutulmalıdır. Vatandaş canının derdinde olduğu yerde devletin kasasının derdi olmaz. Bu bir lütuf değil sosyal devlet meselesidir.

Sayın Bakanım, bizler metroya karşı değiliz. Bizler daha önce yapılan uyarıların dikkate alınmadığını, ihmallerin olduğunu, bilimsel verilerin görmezden gelindiğini, vatandaşların şikâyetlerinin göz ardı edildiğini biliyoruz, CİMER'e şikâyetler yapılmıştı. Kamuoyuna yeterli açıklamanın yapılması ve sorumluların cezalandırılmasını istiyoruz. Unutmayın, Gebze-Darıca metrosu bölgenin kaderini değiştirecek bir projeyken bugün insan hayatından çalan, komşularımızı bizden alan bir proje oldu.

Bugün ilgili Bakanlığın bütçesi konuşuluyor, Sayın Bakan birkaç sorum olacak: Gebze-Darıca metrosu şu ana kadar neden bitirilemedi? Metro inşaatı sırasında yer altı suyu boşaltıldı mı? On iki yıllık binanın çökme nedeni neden açıklanmadı? İnşaatla başladığınızdan bugüne kadar can kayıpları ne kadardır? Gebze'nin o günkü Belediye Başkanı, daha metro inşaatı başlamadan durakların tabelasını asmıştı, ulusal basına yansımıştı, bundan haberiniz var mı? Bir diğer konu, olay yerine geldiniz mi acaba, ben mi biliyorum?

2017 tarihli Akse Sapağı İstasyonu Kazı İksa Raporu'nu okudunuz mu? Haberiniz var mı? Burada 21 bina riskli çıktı; iş yerlerinin kapalı olduğunu anlatmaya çalışıyorum. Buradaki işletmelere ve konutlara vergi kolaylığı, yatırım teşviki ya da kira desteği düşünüyor musunuz? Böyle bir çalışmanız var mıdır? Vatandaş kendi evine gidemiyorsa, kendi dükkânını açamıyorsa nasıl vergi isteyeceksiniz? Devlet zor zamanda vatandaşın elini tutmak zorundadır diyorum.

Bir diğer konu, tahliye edilen binaların ve iş yerlerinin ekonomik kayıplarının tespit edilmesi gerekir, kira desteği sağlanmalıdır. Kocaeli, Türkiye'nin endüstri merkezi, sanayinin başkentidir; 2024 yıl itibarıyla vergi tahakkuk miktarı 845 milyar TL'dir. Sizin bütçenizin 1,5 katı kadar vergi ödüyoruz ama Kocaeli'deki havalimanımız çalıştırılmıyor diyorum.

Hepinizi sevgi saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Çiler.

Şimdi de söz sırası Sayın Ayşe Sibel Yanıkömeroğlu'nun.

Buyurunuz.

Süreniz beş dakikadır.

AYŞE SİBEL YANIKÖMEROĞLU (İstanbul) - Teşekkürler.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Değerli Komisyon üyeleri ve bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Gebze'de çöken binada yaşamını yitiren vatandaşlarımızı anarak sözlerime başlamak istiyorum. Üzerinden yirmi gün geçti, iddialar son derece vahim, uzmanlar metro inşaatının sebep olduğuna işaret ediyor. Tüm sözleşmeler, denetim kayıtları ve 2017'deki uyarı raporu derhâl açıklanmalı, sorumlular hesap vermeli.

Evet, önümüzde, vatandaşın sırtındaki vergi yükünü yansıtan bir bütçe var. Bu bütçe şeffaflıktan uzak, adaletten yoksun bir anlayışın ürünü. Şu soruyu sormak isterim Sayın Bakan: Bu bütçe 85 milyonun mu yoksa sürekli ihaleleri alan belli şirketlerin bütçesi midir?

Sayın Bakan, 21/b maddesi öngörülemez özel ve acil durumlarda kullanılmak üzere düzenlenmiştir ancak iktidarınızda "21/b" genel ihale usulü hâline gelmiş durumda. Hangi acil durum nedeniyle ihaleler sürekli davet usulüyle, pazarlıkla verilmelidir? Açık ihale yapmak neden bu kadar zor sizin için? Bu yöntem şeffaflığı ortadan kaldırarak rantı hizmet ediyor sadece. Mesela, yakın zamanda Bingöl Havalimanı PAT Sahası ihalesi neden iptal edilerek açık ihaleden pazarlık usulüne döndü? İzmir Havalimanı PAT sahaları onarımı da aynı şekilde 21/b kapsamında yapıldı. Bu işlerin neden acil sayıldığı ve rekabetten kaçırıldığı açıklanmalıdır.

Sayın Bakan, bundan on dört yıl önce iktidarınız "2023 yılında hızlı tren hattı 10 bin kilometre olacak." vaatleri verdi ancak güncel olarak yalnızca 2.251 kilometre hat yapılabilmiş, hedefin dörtte 1'ine bile ulaşamamışsınız yani bu çok büyük bir başarısızlık.

Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'ne ne oldu Sayın Bakan? On iki yılda 7 bakan eskitti ama hâlâ tamamlanamadı. Yine, aynı şekilde, Bursa-Bilecik hattı on bir yıldır niçin tamamlanamıyor? Ülkemiz için hayati öneme sahip bu projeleri neden bitiremiyorsunuz? Bu sürenin uzaması sadece maliyeti artırmakla kalmıyor, bölgenin ekonomik gelişimini de engelliyor. Daha da vahimi, projelerin finansmanında yabancı sermayeye bağımlıyız. Neden bu projelerde yerli finansman ve yerli, millî kaynaklarımız kullanılmıyor?

Evet, son olarak, Kanal İstanbul projesine değinmek istiyorum. Bakanlığınızda Kanal İstanbul konusunda soru önergesi verdik; yaklaşık 11 soru. Fizibilite raporu, kaç ihale yapıldığı, referandum düşünülüyor mu gibi 11 kritik soru sorduk ve bize gelen cevabı size göstermek istiyorum. Sadece 3 satırlık hazır bir metin; "Boğaz tehlikeli, kanal emniyetli olacak." gibi genel ve soyut ifadelerle geçiştirmişsiniz. Bilimsel etki analizi, harcanan bütçe ve verilen ihalelerin maliyeti gibi somut sorularımızın tamamı cevapsız kalmış. Sizden şeffaflık bekliyoruz, Kanal İstanbul'un gerekliliğini hamasetle değil somut ve bilimsel verilerle konuşmanızı istiyoruz. Açıkçası, Kanal İstanbul'la Sazlıdere havzasını gayrimenkul projesine dönüştürüyorsunuz yani.

Sayın Bakan, ülkemizdeki krizin en önemli nedenlerinden biri yandaşa peşkeş çekilen yap-işlet-devret projeleri. "Halkımızın cebinden 5 kuruş çıkmayacak." dediğiniz projeler yüzünden milyarlarca dolar uçuştu gitti. Kamu-özel iş birliği projelerinde maliyet ve garanti yükleri bütçeyi her yıl daha fazla zorluyor. 525 milyar Türk liralık ulaştırma bütçesinde kamu-özel iş birliği yükünün payı şeffaf biçimde açıklanmalıdır. Biz, bu israf ve adaletsizlik bütçesine şiddetle karşı çıkıyoruz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Yanıkömeroğlu.

Evet, şimdi de söz sırası Sayın Talih Özcan'da.

Buyurunuz lütfen.

TALİH ÖZCAN (Düzce) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, nüfusu sürekli artan, tarım ve sanayisiyle hızla gelişen ve büyüyen Düzce'de ulaştırma ve altyapı sorunları hâlâ devam etmektedir. Karadeniz Sahil Yolu Projesi'nin Akçakoca'dan geçen bölümü otuz yıldır tamamlanamadı. Düzce-Yığılca yolu söz verilmesine rağmen 2011 yılından beri bitirilemedi; bu dar ve tehlikeli yol için çalışmalar başladı ancak henüz sonuçlanamadı. Yığılca halkı, artık, bu yolun bitirilmesini istiyor. Ayrıca, Yığılca-Yedigöller yolunun akıbetini bilmiyoruz. Düzce-Abant yolu turizm yolu ilan edildi ancak ortada hâlâ bir çalışma yok.

Sayın Bakanım, Süper Hızlı Tren Projesi'ni açıkladınız ancak bu projede Düzce yok, Bolu yok; bu konuyu sürekli gündeme getiriyorum. Bu projeye Düzce ve Bolu dâhil edilirse bilim insanlarının yaptığı çalışmalara göre yolcu sayısı artacak, ulaşım daha hızlı ve güvenli olacak, hızlı tren daha fazla gelir getirecek, 2 otoban arasına sıkışan Düzce'nin trafik problemi rahatlayacak, hava kirliliği azalacak, Düzce'de turizm ve sanayi canlanacak, Düzce'ye ulaşım kolaylaşacak, Düzce kalkınacaktır.

Değerli arkadaşlar, Düzce'nin denize açılan tek kapısı Akçakoca'dır, Karadeniz'in Bodrum'u olacak potansiyeli vardır ancak yeni Akçakoca liman projesi yapılmadığı için bu potansiyel ortaya çıkamıyor. Yeni Balıkçı Barınağı Projesi'yle beraber Akçakoca'ya yapılacak liman, bölgemiz için son derece önemlidir. Düzce, Akçakoca ve Bolu başta olmak üzere bölgemizde çok sayıda organize sanayi bölgesi var. Bölgeye en yakın kıyı Akçakoca'dır. O yüzden, liman projesi Batı Karadeniz Bölgesi'nin sanayisi için çok önemlidir. Akçakoca yeni limanı ile ithalat ve ihracat maliyetleri azalacak, yolcu gemileri yanaşacak, turizm canlanacaktır, olumsuz hava koşullarında balıkçı tekneleri güvende olacaktır. Sizden balıkçı barınağı ve liman projelerinin birleştirilerek yapılmasını bekliyoruz.

Sayın Bakan, 4 kişilik bir ailenin yıllık haberleşme gideri 20 bin liraya yaklaştı ancak alınan hizmet ödenen faturayı karşılamıyor. Depremlerde binalarımızla birlikte iletişim sistemleri de çöküyor. Düzce gibi bir deprem bölgesinde hâlâ altyapısı olmadığı için internet çekmeyen köylerimiz var. Düzce halkı sizden yol, liman ve hızlı tren istiyor; gençlerimiz kopmayan internet bekliyor.

Sayın Bakanım, Düzce halkı adına soruyorum:

Düzce-Yığılca ve Yığılca-Yedigöller yolları ne zaman tamamlanacak?

Karadeniz Sahil Yolu'nun Akçakoca'daki bölümü ne zaman bitecek?

Düzce-Abant Turizm Yolu Projesi'nde son durum nedir?

Süper Hızlı Tren Projesi ne zaman hayata geçecek? Düzce bu projeye dâhil edilecek mi?

Akçakoca yeni liman projesi ne zaman yapılacak?

Depremlerde telefon kesintilerinin önüne geçmek için bir çalışmanız var mıdır?

Teşekkür ediyor, bütçemizin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Özcan.

Şimdi de söz sırası Sayın Nurhayat Altaca Kayışoğlu'nda.

Buyurunuz lütfen.

NURHAYAT ALTACA KAYIŞOĞLU (Bursa) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan; bugün karşımızda yine, revizyonlarla, ertelenen sözlerle, bitmeyen bahanelerle dolu bir bütçe var. Bu Bakanlık, Bursa'ya yirmi yıldır her anlamda söz veriyor ama sözünü bir türlü yerine getirmiyor. Bursa'nın hakikaten sabrı taşıtı bu anlamda; özellikle, hızlı tren konusunda. Bursa-Gemlik demir yolu projesi on yıldır hazır; 6 tüneli, 2 köprüsü, 22 kilometrelik hattı, hatta yanında Gemlik lojistik merkezinin tüm projeleri tamamlanmış ama yatırım programına alınmıyor. Bursa-Ankara kara yolu yine aynı şekilde; biliyorsunuz eski yol kullanılıyor hâlâ Bursa-Ankara gidiş gelişte.

Gemlik'e Togg'u kuruyorsunuz ama ulaşım altyapısını kurmayı unuttunuz. Sanayi yükünü, liman bağlantısını, lojistik akışı hesaplamadan fabrika açıldı; bu, bir planlama değil plansızlıktır. Şimdi diyorsunuz ki: "Osmaneli-Bursa'yı 2026'da -ki 2016'da açılacaktı ilk temel atıldığında- Bandırma-Bursa'yı 2028'de açacağız." Sayın Bakan, bu kaçınıcı erteleme, kaçınıcı revizyon? Ben artık sayısını unuttum.

Bursa yıllardır hızlı tren bekliyor ama artık bu söylediklerinize maalesef de inanmıyor. Bir yandan diyorsunuz ki: "Demir yollarını 17.287 kilometreye çıkaracağız." Ama Bursa bu hedefin neresinde merak ediyoruz. 4'üncü büyük kent; hâlâ hızlı tren hattı ağına dâhil değil.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi verileri ortada. Yenişehir Havalimanı ilk sekiz ayda sadece 171 bin yolcu ağırlamış. Koskoca Bursa, 4'üncü büyük şehir, 3'üncü büyük ekonomi ve dünyanın her yerine ihracat yapıyor fakat bir havalimanı yok, Bursa'ya hava yoluyla ulaşacak bir uçuş hattı yok. Pistin yapıldığı yerle ilgili de sorun olduğu zaten söyleniyor.

"Doğancı Tüneli'ni açtık." dediniz sunumunuzda; Sayın Bakan, bakarsanız, açtıktan sonra 10'a yakın kaza oldu. Orada teknik bir hata olduğu, mühendislik hatası olduğu söyleniyor. İnsanların kış gelirken bu şartlarda canı yanmasın diye tekrar bunu gözden geçirip gerekli düzeltmenin yapılmasını Bursalılar adına dile getiriyorum.

Köylerde internet çekmiyor, hangi köye gidersek gidelim aynı şikâyet var. 2050 vizyonunu açıklayan iktidar 2025'te köylerde internetin olmadığı, sorunun çözülmediği bir vizyonu ortaya koyuyor aslında; gençler, çocuklar bilgiye erişemiyorlar.

Ve gelelim kirli sayfaya; Taş Yapı rezaleti... Bursa'da Emek-Şehir Hastanesi yüksek hızlı tren hattını tamamladığınıza dair açıklama yaptınız. Nedense bu ihaleler hep aynı şirkete gidiyor. İBB iddianamesinde belediyeyi şikâyet eden şirket, daha yeni, 17 Ekim 2025'te davet usulüyle çağırılıyor, pazarlık usulüyle ihale bu şirkete veriliyor. Aynı şirketler bu ihaleyi alıyor, bir yandan da İstanbul'da Ekrem Başkanımıza iftira atıyorlar. Bu bir tesadüf mü yoksa bir pazarlık mı?

Ve gelelim en vahim olana. Bu ülkede veri güvenliği çökmüştür; e-devlet, MERNİS, tapu verileri, sağlık verileri, öğrencilerin bilgileri -icra avukatları arasında, birçok alanda bu veriler dolaşıyor- MİT ve MSB personelinin adresleri; her şey sızdırılmış. Bu ülkenin vatandaşlarının mahrem bilgileri artık kripto parayla satılır hâle gelmiş; devletin verileri, maalesef, pazarlık hâline dönüşmüş verilere dönüşmüş. Yıllardır "Sızma yok." dediniz fakat "Devlet sistemleri güvende." demenize rağmen en sonunda Bakanlığınız itiraf etti, "Salgın döneminde veri sızıntısı oldu." dediniz ama ne yapıyorsunuz? Bu patlayan skandal karşısında Ekrem İmamoğlu'na iftira atılıyor, "veri güvenliği" diyerek hiçbir hukuki temeli olmayan iddialarla bir şirket üzerinden İBB'yi karalamaya çalışıyorsunuz casusluk gibi gerçekten asla kabul edilemeyecek, hiç kimsenin de inanmadığı bir iftirayla. Ortada bir veri güvenliği sorunu varsa bu, aslında sizin yönettiğiniz devletin sistemlerinde patlamıştır İBB'de değil; gerçek sorumlular ortadadır. Bu ciddiyetsizliği de kabul etmiyoruz.

Sayın Bakan, bu bütçe Bursa'yı artık kandırmıyor, Türkiye'yi kalkındırmıyor. Bu bütçe, kamu kaynaklarını yandaşa teslim eden bir düzenin bütçesidir, bu yüzden biz bu bütçeyi kabul etmiyoruz. Vatandaşa hizmet edecek, gerçekten kalkınmayı gerçekleştirecek, insanların yıllardır beklediği, bu çağda Türkiye'de yaşayan bütün insanlara yakışacak hizmetleri biz iktidara geldiğimizde gerçekleştireceğiz. Umuyorum ki bu benim -on yıldır burada Bursa hızlı trenini söylüyorum- bu sorunu dile getirdiğim sizin Bakanlığınızda son bütçe konuşması olur.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum.

Şimdi de söz sırası Sayın Meral Daniş Beştaş'ın.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

MERAL DANIŞ BEŞTAŞ (Erzurum) - Uzatıyor musunuz, önce peşin söyleyeyim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şöyle: Beş dakikayı uzatmıyoruz. Bugün gerçekten rekor kırıyoruz, Komisyon üyesi olmayan 45 milletvekilimiz sırada bekliyor; önceden de var, tamamladığımızda totalde 73 milletvekilimiz konuşmuş olacak.

MERAL DANIŞ BEŞTAŞ (Erzurum) - Bir dakikayı yediniz.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Bir dakika da ben yedim, evet. Neyse ben on dakika yerine dokuz dakika konuşmuştum, ona sayayım.

MERAL DANIŞ BEŞTAŞ (Erzurum) - Teşekkürler.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; ben hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bu kadar kısa sürede size bir ilden ve yapılamayan 2 tünelden söz edeceğim. Ben Erzurum Milletvekiliyim. Ulaşım, hepimizin bildiği üzere, kamusal bir hak ve aynı zamanda dünyada da medeniyetin ve gelişimin önemli göstergelerinden bir tanesi. 2 tünel dedim, evet, Palandöken Dağı'nın âdeta güney ilçeleriyle arasına bir set çektiğini ifade etmek isterim. Güney ilçeleri ve kuzey ilçeleri, Erzurum'da çok bilinen bir tabirdir çünkü güney ilçelerinde ağırlıklı olarak Kürt yurttaşlar yaşar, kuzey ilçelerinde Kürtler daha az bulunur ve bu ayrımcılık aslında bütün verilere yansıyor tıpkı yollara yansıdığı gibi.

Sayın Bakan, dinlerseniz mutlu olurum.

Sosyoekonomik gelişmişlik araştırmasına göre de sıralamayı sadece söyleyeceğim, ilçe gelişmişlik sıralaması gruplarından Karaçoban 952, Karayazı 966, Tekman 969; Erzurum'un diğer ilçeleriyle de arasında uçurum olduğunu ifade etmek isterim. Ben Erzurum'dan Karadeniz Bölgesi'ne de gittim, bütün ilçelerini gezdim ve hakikaten kuzey ile güney Paris ile bir köyü karşılaştırmak gibi neredeyse, abartmıyorum; bizzat o yolları, köyleri gezen bir milletvekili olarak söylüyorum. Diyeceksiniz ki: "O, büyükşehrin alanı, köy yolları il özel idaresinin." Orayı size sormayacağım, onun muhatabı ayrı ama iktidarın bir Bakanı olarak size

bugün Çirişli ve Tekman Tüneli'ni soracağım. Her iki tüneli de... Daha doğrusu, Tekman'da henüz başlayan bir şey yok da öylesine bir şey var yani ilerleyen bir şey yok.

Çirişli Tüneli'ne 2 defa gittim hatta video da çektim, gittiğimde yapımı durmuştu, şu anda bildiğim kadarıyla devam ediyor. 2017 yılında başlamış, Bingöl ve Erzurum arasında bir tünel ve bu tünel Erzurum'u yani bir anlamda, aslında, Karadeniz'i de Güneydoğu'ya, Akdeniz'e bağlayacak çok önemli bir yol. Neden 2017 yılından beri bir ilerleme sağlanmadı diye sormak isterim. Bu ayrımcılık burada da devam ettiriliyor, bu bilinçli mi?

Tekman Tüneli'ne ilişkin Binali Yıldırım'ın döneminde Cumhurbaşkanının talimat verdiğini de ifade etmek isterim. Tekman'a geçtim. 70 yılında ilk girişimler başlamış ve 2025 yılındayız. Her seçim döneminde... Geçen seçimde de bizzat Cumhurbaşkanı yapmış olduğu mitingde Tekman Tüneli'ne atıfta bulundu ve bu tünelin bitmesi gerektiğini ifade etti. 70 yılında girişimlerin başladığı, Binali Bey'e talimat verildiği tarihten bugüne, 2025 yılına hâlâ ben kendim bizzat Erzurum-Tekman arasında kış şartlarında gittiğimde her an ölüm riski yaşıyorum ve orada yaşayan yurttaşlar her gün o riski yaşıyor ve kış şartlarının ne kadar çetin olduğunu sanırım size anlatmama gerek yok. Hakikaten Erzurum'da kışın yolculuk yapmak çok büyük bir risk almak demek, ben kendim de maalesef bizzat orada kaza yaptım ve o kazanın sonuçlarını hâlâ yaşıyorum bedenimde. Bu konudaki tutumumuzu merak ediyorum.

Kitapçığınıza hızla baktım, şöyle bir tespitiniz var: Son yirmi üç yılda tünellerde yüzde 1.566 artış olduğu ifade ediliyor yanlış bakmadıysam, diğer ayrıntılara girmeyeceğim. Yani hakikaten son yirmi üç yılı Taş Devri'yle mi kıyaslayalım Sayın Bakan? Son elli yılda da arttı, artık dünya uzaya gidiyor. Yani son "Yirmi üç yılda bunu yaptık." demektense somut olarak size bir ilin 2 tüneline soruyorum ve hakikaten cevabını bütün Erzurumlular gibi... Onlar adına soruyorum: Neden yapılmıyor? Karadeniz'e giden yollarda her adım başında tüneller varken niye Tekman Tüneli yapılmıyor? Üstelik, 12,5 kilometrelik bir tünel, yolu 35 kilometre azaltacak ve insanların can güvenliğini sağlayacak kamusal bir haktan söz ediyoruz. Bu ayrımcılığı ortadan kaldıralım; kuzey ve doğuyu, batı ile güneyi artık ayırmayalım, yurttaşları ayırmayalım. Talebimizi size bizzat iletmek istiyorum ve bu 2 tünel hakkında en kısa zamanda bir icraat görmek istediğimizi de ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Beştaş.

Şimdi de söz sırası Sayın Çiçek Otlu'da.

Buyurunuz.

Süreniz on dakika.

ÇİÇEK OTLU (İstanbul) - Yirmi üç yıllık AKP iktidarları dönemi boyunca kamu hizmeti anlayışının en tipik şekilde karşılık bulunduğu alan, kamu hizmetinin yapılış usullerinden biri olarak "kamu-özel iş birliği" diye bilinen yap-işlet-devret modeli oldu. Bu model, özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı söz konusu olunca her bütçe görüşmeleri döneminde gündemin ilk sıralarında yer alıyor. Hatta bırakalım bütçe görüşmelerini, her iki bütçe arasındaki bir yıllık sürede de bu model sık sık haberlere konu olur. İktidar bunu icraat propagandası olarak sunarken muhalefet ise eleştiri konusu yapmaktadır. Geçtiğimiz yılki bütçe görüşmelerinde de Sayın Bakan bir inşaat mühendisi olarak yap-işlet-devret modelini övmekten geri durmamıştı. Dolayısıyla, iktidar cenahı bu modeli kamu hizmetinin görülüş usulü olarak halka âdeta pazarlamaktadır. Geçmiş yıllarda farklı muhalefet partileri de biz de her zeminde bunun böyle olmadığını ifade ettik; bugün de durduğumuz yer aynı. Öyle söylendiği gibi, mesele kamu hizmeti kapsamında bir projenin tasarım, finansman ya da işletilmesi yoluyla altyapı ve hizmet üretimi sorunu değildir. Bu modelin özünde, sermaye ve siyasal iktidar ilişkisi vardır; bu ilişkinin birbirini etkilemesi, dönüştürmesi, sömürü yoluyla kamusal kaynakların yok edilmesi ve toplumsal iktisadın çürütülmesi vardır. Sorunun özü bir tarafta tekelci sermaye gruplarının palazlandırılması, kirli ihaleler ve rüşvet çarkının oluşması, iktidarın yozlaşması; diğer tarafta, halkın vergilerinin temel finansman yapıldığı bu tür projelerden hizmet üretiminde olduğu kadar hizmetin kullanımında da yani hizmetin halka satılmasında da halkın iki kere sömürülmesidir. Yani projeye üretilen kâr bir avuç tekelci sermayenin elinde özelleştirilirken projenin oluşturduğu tüm riskler ve zarar ise kamusallaştırılmaktadır.

Bu modelde sömürü nerede cisimleşmektedir? Birincisi, bu projelerin istihdamında kullanılan yüz binlerce işçinin düşük ücretli taşeron sisteminin yayılmasından ve yer yer güvencesiz çalıştırılmasından elde edilen ucuz emek gücündedir. İkincisi, "ödeme garantisi" adı altında halkın cebinden elde edilen vergilerle sermayeye sunulan milyarlarca liradadır. Eğer böyle değilse Bakanlık onlarca yıl boyunca ödeme garantisi verilen onlarca havaalanı, kara yolu işletmesi gibi projelerin nasıl zarar ettiğini, bu zararın ise halkın cebinden çıkarılarak bu şirketlere nasıl aktarıldığını açıklamalıdır. Eğer böyle değilse Anadolu'nun herhangi bir ücra köşesinde yaşayan bir emekçinin ömrü boyunca geçmediği otoyolun, hiç kullanmadığı havaalanının vergisini neden ve hangi yollarla ödemek zorunda kaldığını açıklamalıdır.

"Kamu-özel iş birliği" denilen bu model düpedüz bir özelleştirme politikasıdır. Eşyanın adını değiştirince özünü ve işlevini değiştirmiş olmuyorsunuz. Bu model, halktan alınan vergilerle üretilen hizmetin halka sürekli artan ve yüksek fiyatlarla satılmasıdır. Oysa kamu yararını ve çıkarını savunduğunu iddia eden bir devletin birincil görevi ucuz ve nitelikli hizmeti kamuya sunmasıdır. AKP iktidarları döneminde bu anlayışın zerresi kalmamıştır. Doğanın talanı da bu modelin yaygın kullanımıyla hız kazanmıştır. Yalnızca halkın ödediği vergilerin tekellere akıtılması yoluyla değil yer altı ve yer üstü kaynakların yine bu şirketlere aynı model yoluyla peşkeş çekilmesiyle de büyük vurgunlar vurulmaktadır. Projeyi alan bu şirketler sözleşmelerde belirttikleri taahhütlerin hemen hemen hiçbirini yerine getirmediği gibi, iktidar da denetimsizlik yoluyla bu talana suç ortağı olmaktadır. Anlaşılabacağı üzere, bu modelin gerçek ifadesi talan ve sömürde iktidar-sermaye iş birliğidir.

Bu ülkede 1994 yılında çıkarılan 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'la esasen ulaşım alanında başlatılan bu sömürü yöntemi AKP iktidarlarıyla birlikte hız kazanmış, sağlıktan eğitime kadar her alanda uygulamaya konulmuştur. Şüphesiz bu, AKP'ye özgü değildir, neoliberalizmin yarattığı ve tüm dünyada egemen kılınmış bir kapitalist sömürü yöntemidir. Bu sömürü ve talan modelinden vazgeçilmeli, hizmet üretiminde halkın yararı ve çıkarı esas alınmalı, bu modelle yapılan ve tekellerin elinde bulunan tüm işletmeler vakit geçirilmeden kamusallaştırılmalı, ödeme garantisi adı altında şirketlere fazladan sunulan milyarlarca lira geri alınmalı, bu projeler aracılığıyla üretilen hizmetin sürekli

zamlar yoluyla halka satılmasından vazgeçilmeli; otoyol, köprü, tünel, ulaşım hizmetlerine yapılan astronomik zamlar geri çekilmeli; adil bir vergi sistemi düzenlenmelidir. Köprü ve otoyollar, ulaşımın temel bir insan hakkı olması anlayışının sonucu olarak ücretsiz olmalıdır. Keza, bu projelerde istihdam edilen işçiler adil ve insanca bir ücrete kavuşturulmalı, taşeronlaştırmadan vazgeçilmeli, güvencesiz çalışmanın önüne geçilmelidir.

Bu Bakanlıkla ilişkili kuruluşlardan biri olan Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun sorumluluk ve yetki alanına giren bir diğer konu da internetin kullanımına getirilen sınırlamalardır. Kısaca belirtmek isterim ki bu ülkede internet kısıtlamaları ve yasakları güvenli internet kullanımı için değil iktidarın siyasal ve ideolojik yönelimlerinden doğmaktadır. Mevcut rejim kendisine tehdit gördüğü her platformu, her siteyi, her sosyal medya hesabını keyfince yasaklamakta, ulusal ölçekte bant daraltmaları yapmakta hatta düşünce belirtmeyi ceza davalarının ve tutuklamaların gerekçesi yapmaktadır.

2025 yılı içinde buna sıkça tanık olduk. Mart ayındaki halkın meşru demokratik tepkisi, polis baskısı kadar internetin günlerce kısıtlanmasıyla baskılanmıştır. Sosyalist yayın çizgisine sahip Etkin Haber Ajansı'nın sosyal medya hesapları birkaç ay içinde 6 kez kapatılmıştır. Kültür ve sanat vakfı olan BEKSAV bünyesinde faaliyet gösteren Vardiya müzik grubunun yeniden yorumladığı ve YouTube üzerinde dolaşıma soktuğu ezgilere erişim kısıtlanmıştır. Grup Yorum'a ise YouTube'tan yasaklama getirilmiştir. CHP'nin tutuklu Cumhurbaşkanı adayı olan İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun X hesabının kapatılması ise son örnektir. Ne var ki aynı iktidar, kadına yönelik tehdit ve şiddet içeren paylaşımlara; ırkçı paylaşımlar yapan gerici, faşist hesaplara; şeriat çağrısı yapan sosyal medya paylaşımlarına ise yüksek tolerans göstermekte; kadınlara, halka, fikir özgürlüğüne saldıran hesaplara arka çıkmaktadır; bu, siyasi olduğu kadar ideolojik bir tutumdur. Bu alanda da halkın çıkarı değil siyasi iktidarın çıkarı gözetilmektedir.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Otlı.

Şimdi de söz sırası Sayın Rıdvan Uz'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

RİDVAN UZ (Çanakkale) - Çok teşekkür ederim.

Sözlerime başlamadan önce bir üzüntümü dile getirmek isterim: AK PARTİ'li arkadaşlarımızı dinlerken özellikle yine -Orhan Bey gitmiş- Orhan Bey yaptıklarıyla ve yapacaklarıyla ilgili o kadar çok böbürlendi ki -bu, kalbimden çok geçti dilime vurdurmak zorundayım- hâlbuki Cenab-ı Allah kibirle kasılan, kendini beğenmiş, çokça övünüp duran hiç kimseyi sevmez. Dolayısıyla, bu kibir ve gururun bir kenara bırakılması elzemdir. Bir arkadaşınız da söylemişti zaten, hatırlıyorum "Peygamber kibir yaptı ama biz yapmıyoruz." diye. Bu işlerden uzak durmakta fayda var. Yapacaklarımızı ve yaptıklarımızı anlatırsak seviniriz.

Şimdi, milletin alın terinden oluşan her kuruşun hesabını sormak parlamenter geleneğimizin bize yüklediği kadim bir vazifedir çünkü ulaşım politikası dediğimiz şey sadece yol, köprü, tren hattı değildir; bir ülkenin devlet aklının, planlanma gücünün, kamu ahlakının da aynasıdır. Bu aynaya baktığımızda gördüğümüz manzara hiç parlak değildir.

Bakanlığın bütçesi bir yılda yüzde 9,59 artarak 525 milyar 260 milyon TL'ye çıkmıştır fakat bu büyüme ülkenin ulaşım stratejisi güçlendiğinden değil plansızlığın, yarım kalan projelerin ve geciken yatırımların maliyeti olduğunu da açıkça göstermektedir. Program sınıflandırmasına baktığımızda kara yollarındaki yüzde 41'lik daralmaya karşın bazı kalemlerde fahiş artışlar bulunmaktadır. Bu dalgalanma Bakanlığın stratejik bir vizyon yerine günübirlik hedeflerle ilerlediğinin de ispatıdır ancak asıl mesele rakamların büyüklüğü değil bu rakamların neyi çözüp neyi çözmediğidir.

Geçen yıl bütçe görüşmelerinde Sayın Bakan Bandırma-Osmaneli hızlı tren hattının 2025 sonunda biteceğini söylemişti; daha sonra bu, 2026'ya revize edildi, bugün hâlâ hattın bitip bitmediğiyle ilgili bir bilginiz yok. Bu, kurumsal hafızası zayıflamış bir devletin değil vaat üretilen zaman kazanmaya çalışan bir siyasi iktidarın aslında bir fotoğrafıdır.

Yine, Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy Havalimanı Metrosu için "2024 Mart" dendi, sonra "2024 sonu" ardından "2025" şimdi de "2026'nın ilk çeyreği" deniyor. Bir metro hattında bu kadar çok tarih değiştirilmez, değiştiriliyorsa da ortada ya yönetmemek ya da bilerek yanıltmak vardır; bu, milletin güvenini aşındırmaktır.

Yine, Malatya Havalimanı Terminali 2021'de temeli atıldı "2023 Şubat'ta açıyoruz." denildi, aradan dört yıl geçti, hâlâ bitmedi. Üstelik yeni ihale açılıyor ve "Bitiş tarihi 2026." deniyor. Bu, kamu kaynağının hoyratça kullanımının yeni örneği.

Gelelim 2026'nın trafik cezaları hedeflerinize. Bütçeye konulan trafik cezası geliri 93 milyar 241 milyon TL; bu rakam Enerji Bakanlığı bütçesinin 2,5 katı. Devlet vatandaşa yol yapıyormuş gibi söyleyip faturayı ceza makbuzuyla çıkarıyorsa burada bir sorun vardır. Devlet, millete pusu kurmaz; trafik güvenliği için politika üretenlerin tek bulduğu çözüm ceza kesmek olamaz.

Başka bir vahim tablo da BTK'dedir. Bilgi edinme taleplerine cevap veremeyen, Anayasa Mahkemesi kararına rağmen verileri saklayan bir kurum olmaz. Şeffaflık yok, hesap verilebilirlik yok. Engellenen "web" siteleri, açıklanmayan istatistikler kamu yararı değil keyflikten başka bir şey değildir.

Siber güvenlik zaafı ise ayrı bir alamdır. 6 Şubat depreminde hayatını kaybeden bir vatandaşın diplomasının başkasına düzenlenmesi, e-imza sahteciliği, yetkisiz erişimler; bunlar artık teknik sorun değil devlet ciddiyetinin erimesidir.

Başka bir gerçek: Dünyanın 2019'da geçtiği 5G'ye biz hâlâ geçemedik. Mobil internette 104 ülke içinde 58'inci, sabit internette 156 ülke içinde 95'inci sıradayız. Türkiye'yi geçip gidenler arasında Nepal, Guatemala, Ukrayna ve Mısır var. "Türkiye Yüzyılı" sloganıyla ülkeyi 5G'nin bile gerisine mahkûm edenler bu tablonun sorumluluğunu taşımalıdır.

2026'da müteahhitlere ödenecek garanti katkı payı 101 milyar 302 milyon; Ticaret Bakanlığı ve Enerji Bakanlığı bütçesinin 2,8 katı, Dışişlerinin de 2,1 katı. Bu kadar para milletin cebinden çıkıp belli şirketlerin kasasına gidiyor. Bu, kamu yönetimi değil servetin kamudan alınıp belirli ellerde biriktirilmesidir.

Bir örnek de memleketim Çanakkale'den: 45 bin günlük geçiş garantisi vermişiz, yıllık 16 milyon 245 bin. Peki, ne kadar geçmiş?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Uz.

RİDVAN UZ (Çanakkale) - 2 milyon 881 bin. Yani burada hata payı yüzde 84, hazine ödemesi 281 milyon 671 bin euro. Yazık değil mi bu milletin parasına diyor, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şimdi de söz sırası Sayın Turan Yaldır'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

TURAN YALDIR (Aksaray) - Sayın Bakanım, öncelikle Aksaraylı hemşehrilerimizin size çok selamını getirdim; biz Aksaraylıların en çok söylediği türkü olan "Kara tren gecikir, belki hiç gelmez." türküsünü size yeniden hatırlatmamı özellikle rica ettiler.

Ben söylemekten, Aksaraylıları beni dinlemekten, Hükûmetiniz ise oyalamaktan bıkmadı; söz verildiği günden bu yana 11 bakan eskiten, her seçim öncesi iktidar yetkilileri tarafından sahneye konulan ama hiç başlamayan bir proje. "Vay, ÇED'i tamamlandı. "Vay fizibilitesi bitti. "Vay yatırım programına alındı." diye diye defalarca tarih verildi ama ortada proje için çıkan tek bir çivi dahi yok. Geçtiğimiz günlerde 106 kilometrelik Ulukışla-Yenice hattını ihale ettiniz, hayırlı olsun. Soruyorum size: 86 kilometrelik Aksaray-Ulukışla hattını neden ayırdınız, neden aynı ihale içerisine dâhil etmediniz? Aksaray neden hep sahipsiz kalıyor? Aksaray'ın kaderini değiştirecek bu projeyi "Zaten oy veriyorlar." diye çeyrek asırdır bekletiyorsunuz "Bir çeyrek asır daha oyalasak yine inanıp oy verirler." diye mi düşünüyorsunuz? Keşke yanıldığınızı söyleyebilseydim. Ben size demir yolunu sordukça size oy veren bazı seçmen de dönüp bana soruyor; iktidardan yatırım konusunda ümidi o kadar kesmişler ki muhalefet milletvekilinin yatırım getireceğini düşünüp bana "Hani demir yolunu getirecektin, söz vermiştin, senin de diğerlerinden farkın yokmuş." diyebiliyorlar. Sayın Bakanım, durumun vahametini bilmem anlatabildim mi?

Sayın Bakanım, ben artık her bütçede aynı konuyu konuşmaktan hicap duyuyorum. On yılı aşkın süredir devam eden yol çalışmalarının neticesinde, Ortaköy'ün giriş ve çıkışında şimdiye dek toplam sadece 12 kilometrelik bir alanda çalışma devam ediyor. Ortaköy-Ankara yolu arası 35 kilometrelik mesafede, Ortaköy-Kırşehir arası 40 kilometrelik mesafede; şu an doğru düzgün altyapı çalışması dahi yok. On yılda 12 kilometre yapıldığına göre, kalan 75 kilometrelik mesafe aynı hızla devam ederse yol kaç yılda tamamlanır? Bunu da Ortaköylü'nün her seçimde en çok oy verdiği partinin milletvekillerine soruyorum. Bu hızla giderse, bırakın 2026'da yolu açmayı, 2036'da bile bitmez bu yol. Ortaköylü hemşehrilerim soruyor: "Her seçimde rekor oyu biz veriyoruz ama yolumuz neden bitirilmiyor? Biz üvey evlat mıyız?" Ben de soruyorum: Bu yol "Ortaköylüler nasılsa bize oy veriyor." düşüncesiyle özellikle mi geciktiriliyor? Eğer böyle bir anlayış varsa siz de haklısınız, hiç yapmasanız da zaten her şartta size oy veriyorlar. Bari vebal anlayışıyla, gelin, bu yolu 2026'da tamamlayalım.

Sayın Bakanım, Aksaray merkezde bulunan ve turizm yolunun kapısı olan Kireçlik yolu, İhlara Vadisi başta olmak üzere Sofular Vadisi, Selime, Güzelyurt, Demirci, Gülağaç, Gülpınar ve bölgedeki onlarca köye ulaşımı sağlayan tek ana damar; Aksaraylı ise bu yola artık "Korku yolu." diyor. Turizmi geliştirmesi gereken yol, bugün halkın can güvenliğini tehdit eden bir risk hâline gelmiştir. Soruyorum size: Bu kadar hayati bir yol yıllardır neden yapılmıyor? Ulaştırma Bakanlığı ve bu yolla ilgili defalarca ümit verip sonra unutan iktidar milletvekilleri 8 kilometrelik Kireçlik yoluyla ilgili sınıfta kalmıştır. Bu güzergâhtan her gün binlerce Aksaraylı vatandaşımız ve yerli, yabancı turist misafirlerimiz geçiyor; tur otobüsleri, servisler, öğrenciler, aileler; kaza ve heyelan riski var, taş düşmesi var, yol standart dışı, dar ve tehlikeli. Sayın Bakanım, bu yol, Aksaray'ın vitrini değil Aksaray'ın ayıbı hâline gelmiştir. 8 kilometrelik Aksaray merkezden Gücünkaya'ya ulaşan Kireçlik yolu yatırım programında öncelikli sıraya alınmalı ve 2026 yılı içinde tamamlanmalıdır. Bu, Aksaray'ın turizmi, ekonomisi ve can güvenliği meselesidir diyor, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Yaldır.

Şimdi de söz sırası Sayın İrfan Karatutlu'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

İRFAN KARATUTLU (Kahramanmaraş) - Sayın Bakanım, Kıymetli Başkanım, Bakanlığın çok kıymetli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, anladığımız kadarıyla ulaşım bir bölgeyi rezil de ediyor, vezir de ediyor. Tam da yemek dağıtıldı, mutluluk hormonu endorfinin salgılandığı bir ortam; bu mutlulukta inşallah, şehrim Kahramanmaraş için birtakım...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Ben yemeden dinliyorum sizi.

İRFAN KARATUTLU (Kahramanmaraş) - Yok, genel anlamda endorfin de salgılandığı için bu mutlulukla Maraş'a bir şeyler kapabilir miyiz?

Maraş 1 milyon 134 bin nüfuslu bir şehir. Sizin anlayacağınız bir şekilde söyleyeyim: Trabzon ile Rize'nin nüfusunu topladığınızda bir Maraş ediyor. Hatta biraz daha ileri gideyim; yüz ölçümlerinde Trabzon, Rize, üstüne bir de Artvin'i koyuyoruz ancak bir Maraş ediyor. Maraş büyük bir deprem yaşadı, pozitif ayrımcılığa ihtiyacı var. Zaten son yıkılan Dulkadiroğlu Beyliği'nin merkezi olması nedeniyle Osmanlı'nın bir husumeti var, bütün yolları başka yerden geçiriyor gerilesin diye. Türkiye Cumhuriyeti kurulunca tabii ki oranının biraz millî, manevî değerlere bağlılığı yine cumhuriyette de sorun yaşıyor, yine yolları farklı yerlerden geçiriyor ki gerilesinler diye. Biz aynı şeyi Turgut Özal'da da yaşadık, otoyolu aşağıdan, 50 kilometre öteden geçirdi. Yahu, Allah aşkına, bir kavis ver de Maraş'a yaklaşsın ama yapmıyor. Bugün o otoyol bağlantısı olmayan Türkoğlu-Nurdağı arasında 15 kilometrelik bir köy standardında bir yolu yaşarsınız Maraş'a geldiğinizde maalesef, Türkoğlu-Nurdağı, bunu özellikle belirtiyorum.

Ben başka yerlerden de bahsetmek istiyorum. Maraş'a güney ve kuzey çevre yolu lazım, deprem nedeniyle trafik felç, 5-6 tane battı çıktı lazım. Doğuyu Çukurova'ya bağlayan Pazarcık'ta şehir içinden, ilçe içinden geçirilen yollar nedeniyle her gün bir kaza olmakta ve gencecik çocuklarımız feda edilmekte; sadece 5-10 kilometrelik bir çevre yoluna ihtiyacı var.

Göksun'u paylaştınız iki gün önce; doğrudur, Göksun yapıldı, Allah razı olsun, 11 tane tünel var ama Allah aşkına, Göksun çıkışındaki tek şeritli yola ne demeli? İktidarın 2 eski milletvekilinin çekişmesi "Elbistan'a mı gitsin yol, Göksun'a mı gitsin yol? "Hızır mı olsun, Yunus mu olsun?" davasını beş yıldır yaşıyoruz, ben de orada kaza yapmaya kalktım. Aynı şekilde birden tünelden

çıkıyorsunuz, tek şerit yola giriyorsunuz, böyle bir şey olmamalı diyoruz. Bizim il özel idaremiz yok, Büyükşehirimiz var ama bizim Ilıca'ya, Çağlayanerit'e ve Bertiz'e Bakanlığın el atması lazım; bu yollarda düzenlemelere ihtiyaç var.

Onun dışında, hava yolunu söyleyeceğim. Seferleri düzgün olmayan, imkânı yetersiz bir havaalanımız var 1 milyon 134 bin nüfusa rağmen. "İLS cihazı taktık." denildi, bir baktık ki "localizer" takılmış yani en düşüğün en düşüğü şeklinde. Onun dışında, size şunu söylüyorum: Ajet'in -Adıyaman dâhil- çevresindeki bütün illere İstanbul Sabiha Gökçen'den seferi varken olmayan tek il Kahramanmaraş'tır. Bunun nedenini bir türlü anlayamıyoruz. Antep'e 3 sefer, Kayseri'ye 4 sefer, Adana'ya 6 sefer, Adıyaman'a 1 sefer, Urfa'ya 1 sefer, Malatya'ya 1 sefer, Sivas'a 1 sefer; yahu, Maraş'a niye yok bu sefer? İhtiyaç mı yok? Var tabii ki ama maalesef, dediğim gibi, hava yolu da böyle.

En önemli fantezimiz hızlı tren. Yine aşağı Nurdağı'ndan geçirdiniz ve Maraş'a inşallah bağlantı yolu verileceğini söylüyorsunuz. Allah aşkına, ben bir tıp doktoruyum, planlamadan anlamam, mühendislikten anlamam ama 59 kilometrelik Nurdağı bağlantısı yapacağınıza 79 kilometrelik Antep bağlantısını niye yapmıyorsunuz? Niye oraya günde birkaç sefere gidecek bir bağlantı yerine... Böylece 2 şehir hızlı trenle birbirine bağlanır. Dediğim gibi, arada 70 kilometrelik bir yol var yani bu yapılabilir, bunun yapılması da gerekir ve Maraş'ın buna da hakkı vardır. Niye hakkı vardır? Siz Gaziantep'in raylı sisteminin 100 kilometresini oraya veriyorsanız, 70 kilometre de Maraş'a bir hızlı tren bağlantısını Antep'ten yapın çünkü isteklerimiz çok fazla değil.

Dolayısıyla, Kahramanmaraş'ın depremin merkezi olarak pozitif ayrımcılığa ihtiyacı var. Ben yine söylüyorum: Göksun yolu için, bizim için büyük bir lütf oldu. Zira oradan her hafta geçiyorum, Karadeniz, İç Anadolu harıl harıl çalışıyor, çok güzel bir yol, hatta 2 şerit değil, 3 şeride de ihtiyacı oluyor bazen. O tek şeridin muhakkak yapılmasında fayda var diyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkürler Sayın Karatutlu.

Şimdi de söz sırası Sayın Süleyman Karaman...

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın Değerli Bakan Yardımcıları, genel müdürler, bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz.

Sayın Bakanım, öncelikle verdiğiniz kapsamlı brifing için zatinalinize ve ekibinize çok teşekkür ediyorum. Benim de bünyesinde uzun yıllar birlikte çalışmaktan onur ve gurur duyduğum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 yılı bütçesi hayırlı uğurlu olsun.

Türkiye'nin her köşesinde canla başla çalışan, 250 bini aşan Ulaştırma ve Altyapı çalışanlarını ayrı ayrı kutluyor ve teşekkür ediyorum.

Bu güzel ve kapsamlı bir brifingden de anlaşıldığı gibi, ülkemizi ulaşımda modern ülkeler seviyesine çıkaran, dünyada gıptayla bakılan ülkeler arasına getiren başta liderimiz, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a teşekkür ediyorum. Yirmi üç yılda gerçekleşen büyük devrimde her alanda Türkiye'ye çağ atlatan AK PARTİ kadrolarına teşekkür ediyorum. Cumhurbaşkanımızın liderliğinde görev yapan AK PARTİ hükümetlerinin ilk Ulaştırma Bakanı ve ulaşımda çığır açan Sayın Binali Yıldırım'a, dünden bugüne Ulaştırma Bakanı olarak görev yapan Sayın İsmet Yılmaz'a, Lütfi Elvan'a, Sayın Ahmet Aslan'a, Sayın Mehmet Habib Soluk'a, Sayın Mehmet Cahit Turhan'a, Sayın Adil Karaismailoğlu'na ve bugün de ulaşım programlarını büyük bir başarıyla yürüten Sayın Abdulkadir Uraloğlu ve kıymetli ekibine çok teşekkür ediyorum.

Kara yollarında otobanlarla, boğaz köprüleriyle, duble yollarla, tünellerle, viyadüklerle âdeta örümcek ağı gibi örülen Türkiye dünyanın modern ülkeleri arasına bu büyük eserlerle girmeyi başardığını verilen brifingden de görüyoruz.

"Herkes uçağa binecek." sloganıyla başlayan serüvenle Türkiye Yüzyılı'na girerken hava yolumuzun dünyada gıptayla bakılan hava yolu hâline geldiğini gururla ifade etmek istiyorum.

Bakanlığımızın demir yollarına büyük önem verdiğini biliyorum ve buradan özellikle sizi, ekibinizi, Demiryolları Genel Müdürlüğümüzü, ekibini ve Demiryollarını kutluyor ve tebrik ediyorum. Ulaştırma faaliyetleri arasında müstesna bir yere sahip olan demir yolları altyapısını yaparak ilk atılımı gerçekleştiren Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü saygıyla yâd ediyorum. Altmış yıllık duraklama devrinden sonra AK PARTİ hükümetleri zamanında ikinci atılım olmuştur. Uluslararası demir yolları da gelişmeye devam etmektedir. Bildiğiniz gibi, Bakü-Kars-Tiflis hattı yapıldı ve işletmeciliği devam ediyor. Sayın Bakanım, şimdi ise Kars-Aralık-Dilucu-Nahçıvan-Zengezur-Azerbaycan koridorunun hızlı tren yapımı planlanmaktadır. Hızlı tren hatlarının başlangıçta planlandığı gibi, ülkemizin doğu-batı ve kuzey-güney akslarının da bir an önce tamamlanması stratejik bir ihtiyaç hâline gelen tarihî bir zorunluluktur. Özellikle Türkiye ile Türki Cumhuriyetleri birbirine bağlayacak doğu-batı hattının, Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren hattının süratle hayata geçirilmesi Türkiye Yüzyılı vizyonunun en önemli adımıdır. Bu hat tamamlandığında Avrupa, Türkiye ve Türki Cumhuriyetleri, sizin brifinginizdeki adı Avrupa-Türkiye-Çin demir yolu ağıları bütünleşecek, ülkelerimiz arasında ekonomik, sosyal ve kültürel bağlar da güçlenecektir.

Yatırım programında yer alan Sivas-Divriği-Erzincan-Erzurum-Kars mevcut demir yolunun sinyalizasyonun ve elektrifikasyonunun yapımı var, teşekkür ederiz ama Edirne'den Sivas'a kadar hızlı tren, Sivas-Kars konvansiyonel tren, Kars'tan Bakü ve Zengezur Koridoru'na kadar hızlı tren olup Sivas-Kars arası konvansiyonel hat olursa kapasite sıkıntısı çekeriz, trenler iyi çalışmaz. Öncelikle mutlaka Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren hattının yapılması ve ülkemizin doğudan batıya bir hızlı tren hattıyla donatılması mecburidir. Bunun için de ihale edilen ve pandemi, deprem, ekonomik sıkıntı dolayısıyla yapımı duran Sivas-Kars hızlı tren hattının birinci bölümünün Sivas-Erzincan hattının yapımına ödenek aktararak devam edilmeli, kalan kısmın ise ihalesi bir an önce yapılmalı ve ne zaman yapılacağı da belirtilmelidir.

Sayın Bakanım, seçim bölgem Erzincan'ımızda bugüne kadar büyük hizmetler yapan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Karaman.

Şimdi de söz sırası Sayın Ayşe Sibel Ersoy...

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

AYŞE SİBEL ERSOY (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar sayın basın mensupları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 yılı bütçesini konuşurken aslında sadece yol, köprü, liman ya da demir yolundan ibaret bir gündemi değerlendirmiyoruz; biz bugün Türkiye'nin üretim gücünü, lojistik kapasitesini ve stratejik egemenliğini konuşuyoruz çünkü ulaştırma iki noktayı birbirine bağlayan teknik bir hat değil, bir milletin iradesini, ekonomik vizyonunu ve medeniyet ufkunu taşıyan damar sistemidir.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak bu bütçeye salt bir harcama kalemi değil, Türkiye'nin geleceğini inşa eden bir vizyon belgesi olarak bakıyoruz. Bu vizyonun en güçlü damarlarından biri ise hiç şüphesiz Adana'dır. Bu çerçevede, Adana'da planlanan Doğu Akdeniz Ana Konteyner Limanı'nın taşıdığı stratejik önem altı çizilmesi gereken bir konudur. Bu liman yalnızca bölgesel bir yatırım değil, Basra Körfezi'ni Akdeniz'e, Orta Doğu'yu Avrupa'ya, Anadolu'yu ise dünyaya bağlayacak bir merkez niteliği taşımaktadır. Kalkınma Yolu Projesi'nin doğal tamamlayıcısı olacak bu büyük adım Türkiye'yi küresel lojistik ağın kalbine yerleştirecek, dış ticaretimizi büyütecek ve millî gelire doğrudan katkı sağlayacaktır. Bu nedenle projenin yatırım programına öncelikli olarak alınması artık bir tercih değil bir zorunluluktur.

Yine Pozantı'dan Ceyhan'a uzanan ve İç Anadolu'yu Doğu Akdeniz limanlarına bağlayan otoyol hattı ekonomik akışın omurgasını oluşturacak bir stratejik koridordur. Adana, Osmaniye, Kahramanmaraş ve Ceyhan'ın üretim damarlarını birbirine bağlayan bu hattın tamamlanması ihracat süresini kısaltacak, lojistik maliyetleri düşürecek ve Doğu Akdeniz'i yalnızca bir sahil değil, üretim, tedarik ve ticaret eksenine dönüştürecektir.

Şehir içi ulaşım açısından bakıldığında Adana'da özellikle D-400 hattı üzerindeki trafik yükünün artık taşınamaz seviyeye geldiğini görüyoruz. Bu nedenle, güney kuşak çevre yolunun tamamlanması yalnızca ağır vasıta trafiğini şehir dışına taşımak gibi teknik bir fayda sağlamayacak, sanayi bölgelerini liman ve otoyol bağlantılarıyla bütünleştirerek şehrin çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliğine gerçek anlamda nefes aldıracaktır.

Öte yandan, Çukurova Uluslararası Havalimanı artık faaliyete geçmiştir, teşekkür ediyoruz. Bundan sonraki adım, bu büyük altyapıyı bölgesel ticaret ve dış politika açısından bir kaldıraç hâline getirmektir.

Adana-Irak hattında doğrudan uçuşların başlatılması Türkiye'nin Orta Doğu pazarlarına erişimini kolaylaştıracak, ihracatçımızın elini güçlendirecek ve özellikle Irak'ın yeniden yapılanması sürecinde Adana'yı doğal bir merkez konumuna taşıyacaktır.

Raylı sistemler de bu büyük vizyonunun ayrılmaz bir parçasıdır. Adana OSB raylı sistem hattının hayata geçirilmesi çevreci ve güvenli ulaşımı destekleyecektir. Ayrıca, Adana-Kayseri-Samsun lojistik koridoru Türkiye'nin kuzey-güney ticaret entegrasyonunu tamamlayarak iki deniz arasında güçlü bir ticari omurga oluşturacaktır. Bu hat tamamlandığında Samsun'dan çıkan bir yükün Adana üzerinden Akdeniz'e ve oradan Basra Körfezi'ne ulaşabilmesi Türkiye'nin lojistik bağımsızlığının en somut göstergesi olacaktır.

Adana'nın limanı, otoyolu, demir yolu ve hava ulaşımı birbirini tamamlayan bu bütüncül yaklaşımın temel taşlarıdır. Bu vesileyle, ulaştırma politikalarını bölgesel adalet, stratejik vizyon ve millî öncelikler çerçevesinde sürdüren Bakanlığımıza teşekkür ediyor, Adana'nın bu vizyon projelerinin ivedilikle yatırım programına alınmasını bir kez daha talep ediyoruz.

Milliyetçi Hareket Partisi olarak ulaştırma politikalarının yalnızca bugünün ihtiyaçlarına değil yarının güçlü Türkiye'sine göre şekillendirilmesi gerektiğine inanıyoruz.

Bu doğrultuda, hem bölgesel kalkınmayı hızlandıracak hem de ülkemizin küresel rekabet gücünü artıracak her adımın takipçisi olacağız diyor, 2026 yılı bütçemizin vatanımıza, milletimize hayırlı olmasını diliyor, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Ersoy.

Şimdi de söz sırası Sayın Ahmet Erbaş'ta.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) - Teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekillerim, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; şimdiden 2026 Ulaştırma Bakanlığı bütçemiz hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakanım, Kütahya'dan bir yol göstermek istiyorum size. Bu yolun sizinle bir alakası yok yani Karayolları ağı içinde değil; bu yol, Organize Sanayiye giden yani sizin hemen bağlantı yolunuzdan 2 ya da 3 kilometrelik bir yol. Sayın Bakanım, bu yolun bitiminde Organize Sanayi ve 13 tane de okul var. Aynı güzergâha 13 okul, 1 Organize Sanayi kurmuşuz. Bunun anlamı şu Sayın Bakanım, bu yol tirlardan geçilmiyor. Yalnızca son bir buçuk yılda 13 kaza oldu, 16 vatandaşımız yaralandı, 3 vatandaşımız da öldü; Allah rahmet eylesin. Bunun, bu yanlış planlamanın sizinle hiçbir alakası yok Sayın Bakanım. Buraya bir kavşak yaptınız biraz rahatlatmak için ama esas bu yolun içindeki yoğunluğu alabilmemiz için, 2011 yılında planlanmış, faaliyete geçmemiş ama burayla ilgili bir bağlantı yolu olan Ağaçoğlu istikametine 1-1,5 kilometrelik bir yan yol bağlantısı Sayın Bakanım çünkü her gün buraya, bu Organize Sanayi Bölgesi'ne 10 bin araç giriyor. Artık bu Organize Sanayi Bölgesi bizim göz nurumuz, Kütahya'nın göz nuru, Türkiye'nin göz nuru ama öğrencilerimiz ile ağır vasıtaların aynı yerde seyahat etmesi çok ciddi bir sıkıntı yaratıyor. Bu konuda, 1-1,5 kilometrelik yapacağımız çevre yolu bağlantısı gibi bir yol sizi Kütahya'da tarihe geçirir Sayın Bakanım.

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Sayın Bakan zaten tarihe geçti.

AHMET ERBAŞ (Kütahya) - Geçmiştir.

Sayın Bakanım, Domaniç yolumuz devam ediyor, büyük bir hızla da devam ediyor. Yine, Abide-Simav arasındaki yolumuz devam ediyor. Tabii, bizim, esas, Domaniç-İnegöl bağlantısındaki o tek gidişli yolun bir şekilde 3 şeride çıkarılması lazım çünkü çok ciddi, Kuzey Marmara'yla bağlantı yolumuzdur.

Ayrıca, Tepecik ve Kuruçay beldelerimiz var Sayın Bakanım. Tepecik ve Kuruçay beldelerinde ve Tunçbilek beldesinde çevre yolu geçiyor. Şimdi, Belediye bu yolların içine kasis koyduğu zaman hemen şikâyet ediliyor, haklı olarak da Karayolları "Benim yol ağımdaki bir şeyi kasisle durduramazsınız." diyor ama burayı belediyelere terk etsek buralar belediyenin gücünün üzerinde bir yük getirir, sizde kalsa kasis koymuyoruz hızı kesebilmek için. Oradan her gün öğrenciler geçiyor, vatandaş geçiyor, yaşlı teyzelerimiz, dedelerimiz geçiyor. Bu bir sıkıntı, herhâlde Türkiye çapında böyle çok sıkıntılı yerler vardır. Buna genel bir önlem alabilirsek ne mutlu.

Hızlı tren Sayın Bakanım, bütün milletvekillerimiz gibi... Artık yolları bir aşamaya geldi bu memleketimizin, hızlı tren... Biz de 2 tane hızlı tren projesinin olduğunu biliyoruz; biri Eskişehir üzerinden Antalya, diğeri de İzmir hattı. Dumlupınar hattında yani İzmir hattında Dumlupınar'a koyacağımız bir durak, amenna, teşekkür ederiz ama bu şehrimize 83 kilometre uzaklıkta bir yerdir. Esasında, aslında, Kütahya'nın beklediği, Eskişehir-Antalya güzergâhından geçecek hızlı trenin Kütahya'dan geçmesi. Bizim bütün Kütahya olarak beklentimiz bu, yoksa 83 kilometre uzaklıktaki bir yere koyduğumuz durak tabii ki bizim için kazançtır, Dumlupınar bizim için olmazsa olmazımızdır, tarihi tekrar yazdığımız yerdir ama esas beklentimiz, Eskişehir'den Antalya'ya gidecek hızlı tren projesinde bu projenin bir şekilde Kütahya'nın içinden geçmesi ve biz Kütahya'ya bir durak istiyoruz çünkü yaklaşık nüfusumuz, yalnızca merkez nüfusumuz 300 bine ulaştı Sayın Bakanım.

Alt yapıyla ilgili, internet ve Telekom hizmetlerinde birçok hizmet geldi Sayın Bakanım ama özellikle Domaniç Yaylası'nda -tabii ki fiziki şartlarımız da elvermediği için, çok dağlık ve ağaçlık bir yer- hâlâ, maalesef, telefonun çekmediği bölgelerimiz var. Yine, Dumlupınar bölgesinde yaklaşık 10 köyümüzde telefonun sağlıklı çekmediği yerlerimiz var. Bunların bir kısmı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Erbaş.

Şimdi de söz sırası Sayın Mehmet Taytak'ta.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

MEHMET TAYTAK (Afyonkarahisar) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri; bizim tarihimiz yalnızca savaşlarla değil, kıtalara medeniyet taşıyan yollarla ve ticareti adaletle buluşturan devlet aklıyla yazılmıştır. Türkiye Yüzyılı'nın en büyük projelerinden biri olan Kalkınma Yolu Projesi, atalarımızın yüzyıllar boyunca adaletle yönettiği İpek Yolu'nu yeniden hayata geçirecek ve Türkiye'nin küresel ticaretteki etkinliğini artıracak millî bir stratejik hamledir. Biz Milliyetçi Hareket Partisi olarak Bakanlığınızın yürüttüğü bütün projelerdeki kararlılığınızı takdirle karşılıyoruz ve her zaman yanınızda olduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Bakanlığınızın ulaştırmanın her modunda hayata geçirdiği projeler Türkiye'yi küresel bir lojistik üs hâline getirmiştir. Karada yüksek hızlı tren hatları ve otoyollar, havada Türk Hava Yollarının küresel başarısı ve havalimanı yatırımları, denizde ise mega liman projeleri ülkemizin bölgesel hâkimiyetini güçlendiren stratejik adımlardır. Bu başarılar milletimizin gurur kaynağıdır.

Sayın Bakanım, Afyonkarahisar'daki yakın ilginiz ve destekleriniz için tüm hemşehrilerim adına çok teşekkür ediyorum. Yapımı tamamlanan Çay-Bolvadin-Emirdağ yolunun açılışını gerçekleştirmenizi sabırsızlıkla beklemekteler. Ayrıca Çölovası olarak bilinen Dinar-Karaadilli ve Çay yolu projesinin ihalesini gerçekleştirmiş olmanızdan dolayı büyük bir memnuniyet duymaktayız. 2026 sezon başında başlayacak çalışmalar Afyonkarahisar ilimiz için son derece önemli bir bölgenin ulaşım sorununu çözecektir.

Afyonkarahisar, coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin kilit kavşak noktasındadır. Bu stratejik konumun getirdiği sorumlulukla ulaşım alt yapımızın güçlendirilmesi gereklidir. İlimizde ağır taşıt trafiğinin yoğunlaştığı bölgelerde güvenliği arttıracak yol genişletme çalışmalarının hızlandırılması, yük taşımacılığını hızlandıracak düzenlemeler ve sanayi bölgelerimizi ana yollara bağlayan ek yollar ilimizin ekonomik büyümesine güçlü bir katkı sağlayacaktır.

Sayın Bakanım, ilimizin en hassas gündem maddelerinden biri olan can güvenliğine yönelik acil taleplerimizi de bilgilerinize sunmak istiyorum. Merkez Sülümenli beldemiz ve Sinanpaşa-Karacaören köyü güzergâhına bir üst geçit ve Sinanpaşa, Balmahmut köyü mevkinde trafik akışını rahatlatacak bir alt geçit yapılması bölgedeki vatandaşlarımızın önemli beklentisidir.

Sayın Bakanım, size her fırsatta ilettiğimiz ve yakından takip ettiğimiz, sizin bildiğiniz en önemli beklentilerimizden biri de Karayolları bölge müdürlüğünün yeniden ilimize kazandırılması. Afyonkarahisar 1979'da kurulan ancak 12 Eylül darbesi sonrasında kapatılan Karayolları 18'inci Bölge Müdürlüğüne ev sahipliği yapmıştır. İlimizin trafik yoğunluğu, kritik kavşak niteliği ve lojistik hareketliliği göz önüne alındığında bölge müdürlüğünün yeniden kurulması bir zorunluluktur. Bu zorunluluğu destekleyen en büyük avantajımız ise bölge müdürlüğümüz için hazır bir alt yapımızın bulunmasıdır. Mülkiyeti Karayolları Genel Müdürlüğüne ait olan ve şu an 31 şube şefliğimizin çalışmalarını yürüttüğü hizmet binası, bölge müdürlüğü seviyesinde hizmet verebilecek bir durumdadır. 1'inci Organize Sanayi Bölgesi'nin karşısında yer alan 90 bin metrekarelik alan üzerinde inşa edilmiş 12 bin metrekare kapalı alana sahip bu hizmet binası uzun yıllardır tam kapasiteyle kullanılamamaktadır. Bu binanın bölge müdürlüğü olarak değerlendirilmesi yeni bir yatırım gerektirmeden teşkilatlanmayı da mümkün kılacaktır.

Bu duygu ve düşüncelerle, Bakanlığınızın bütçesinin devletimize ve milletimize hayırlara vesile olmasını diliyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Taytak.

Şimdi de söz sırası Sayın İlhami Aygun'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Öncelikle Tekirdağ'ı sabahtan beri burada dile getiriyorum. Geçen Plan ve Bütçede de getirdim, getirmeye devam edeceğim.

Sayın Bakanım, Tekirdağ olarak 100 lira vergi veriyoruz. Verdiğimiz vergide 2024 yılında 4,5 lira kamu yatırımı almışız. Şimdi, 2025 yılında sekiz aylık sürede 100 liranın 4,1 lirasını almışız. Ya, insaf biraz! Bu kadar mı acımasızsınız Tekirdağ'ına? Bir sürü şey söylediniz fakat şu ana kadar gerçekleşen bir şey yok ortada. Şimdi, ben yavaş yavaş burada sırayla size takdim edeceğim

ama şunu da öncelikle sormak istiyorum: Şu gemi -geçen sefer de size sordum, BALO Projesi vardı "Balon oldu." demiştim- yine ortaya çıktı. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıyla şu anda ortak bir anlaşma yapıldı ama her gün Ceyport'ta bu gemi yatıyor. Her gün garip gurebanın parasını bu gemiye veriyorsunuz. Yazıktır, günahtır! Devlet Demiryolları Genel Müdürünü buradan uyarıyorum: Bu gemi her gün orada yatıyor, yatıyorsa niçin bununla anlaşma yaptınız? Erdek'ten Tekirdağ'a vagonlarla gelecekti ama vagon değil gemi Ceyport'ta çürüyor, çürüyor. Bu gemi kimin? Bu geminin arkasında kim var? Bu gemiye verilen paralara yazık, günah diyorum. Bunun hesabını burada Sayıştaya da soruyorum, Sayıştaydaki temsilci arkadaşlar da baksınlar. Evet, Sayın Bakan Negmar kimindir? Bu bir.

Yine bakınız, size soruyoruz fakat sizin bize verdiğiniz cevap... Ya güleceğim, güleceğim. Diyorum ki: Tekirdağ hatırlarsanız 5G pilot bölgeydi ama geldiğimiz noktada, gelinen noktada Tekirdağ'da telefon da yok, internet de yok Sayın Bakan. Size sorduk, bana ne cevap vermişsiniz biliyor musunuz? Temmuz ayının sonunda üç ay sonra gelen cevap: 4.5 seviyesinde hizmet alıyormuşuz. Yine, bakınız, Hayrabolu ve Süleymanpaşa ilçelerinde mobil ses ve geniş bant internet hizmeti götürülmesine yönelik çalışmalar devam ediyormuş. Ya, -ecek, -cak... Ya, artık "-cak"tan bıktık, sizden icraat bekliyoruz Sayın Bakan, icraat! Ben 100 liralık vergi veriyorsam ve 100 liradan 4,5 lira alamıyorsam yazıktır, günahtır o Tekirdağlı insanlara!

Yine, uçakla ilgili, Çorlu Havalimanı'na "Atatürk" ismini koydunuz, bu ülkenin kurucusunun ismini koydunuz ama uçak uçmaz oldu. Hatırlarsanız, geçen yıl Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanımızın odasında oda başkanımızla telefonla görüştük, taahhüt olmasına rağmen o günden bugüne değişen bir şey yok, uçak uçmuyor. Uçak ne zaman konuyor biliyor musunuz? Sizin o İstanbul Havalimanı'na yağıştan dolayı, meteorolojik verilerden dolayı kötü olduğunda imdadınıza o beğenmediniz Çorlu Atatürk Havalimanı yetişiyor.

Yine, bakınız, soruyoruz, ya arkadaşlar, el insaf, vatandaşlarımız Süleymanpaşa'dan başlayarak Gümüşyaka'ya kadar bütün ışıklı kavşaklarda sıkıntı çekiyor. Gelin dal-çık yapalım diyoruz, size soru soruyoruz, cevap veren yok. Ya, bu kadar vurdumduymaz olmayın! Bu Tekirdağlı vatandaşlarımızın hakkını buradan sizden söke söke alacağız. Başka çare yok çünkü bakınız, Süleymanpaşa'da, Şeker Kamp'ta, Yeniçiftlik önünde, Çorlu Kavşağı'nda, Sultanköy'de, Marmaraereğlisi'nde ışıklarda vatandaşlarımız eziyet çekiyorlar, uzun süre orada sırada bekliyorlar. Yazıktır, günahtır! Hem maddi kayıp hem de zaman kaybı var, artık yeter, o dal-çıkları yapın diyoruz.

Yine, bakınız, Çorlu Çerkezköy Devlet Yolu üzerinde Velimeşe'de katli bir kavşak yapın diyoruz. Ya, neden yapmıyorsunuz? İnsanlar orada ölüyor ve projesi yapıldı, bir an evvel Karayolları ve Devlet Demiryolları ortak bu projeyi yapın diyoruz.

Yine, Osman Gazi Bulvarı, İstiklal Caddesi kesiminde şehir hastanesi... Dediniz ya "Kocaeli Şehir Hastanesinin yolunu Bakanlık yaptı." ama Tekirdağ Şehir Hastanesinin yolunu kim yaptı bilir misiniz? Tekirdağ Büyükşehir yaptı. Sizin yanlış projenizdeki çevre yolundaki o geçitleri bir an evvel yapın. AFAD'ın önünden şehir hastanesine alt geçit yapmanız gerekiyor.

Yine, bakınız, bitmedi daha, Çerkezköy ilçesine geçiyoruz, orada yol kesimi var. Şehit Teğmen Akın Akın Caddesi ile İstanbul-Çerkezköy yol kesimi Tugay Kavşağı'na, oraya bir an evvel el atın.

Yine, Çerkezköy Devlet Yolu üzerinde Çerkezköy giriş Atılım Beton Kavşağı, Çorlu-Çerkezköy Devlet Yolu üzerinde Kızılpınar Kavşağı, TEM Bulvarı 1'inci Cadde kesimi Yünsa Kavşağı; buralara Karayollarından yatırım bekliyoruz ama yatırım nerede? Yok. Vergiyi almaya varsınız ama yatırıma yoksunuz. Bundan sonra bunun hakkını teker teker sizden soracağız.

Bakınız, yine, ne dediniz? "Fiber hatta rekor kırıyoruz." Ya, sevgili vekillerim neredesiniz? Orhan Vekilim de yok, kaçmışlar, dışarıdalar. Tekirdağ Avrupa'da değil mi? Türkiye ortalaması yüzde 39, 100 kişiden 39 kişinin fiber hattı var. Tekirdağ'a geldiğimizde bu oran 35,2 arkadaşlar. Ayıptır, günahtır bu Tekirdağlılara yapılan. Ses çıkardığımızda herkes susuyor, susmayacağız. Sayın Bakanım, bundan sonra Tekirdağ'ın hakkını teker teker soracağız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz, Sayın Aygün.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Yine, bakınız, Hayrabolu-Süleymanpaşa Yolu...

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şimdi de söz sırası...

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Bir dakika Sayın Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Hayır, bir dakika veremiyoruz Sayın Aygün.

İLHAMİ ÖZCAN AYGUN (Tekirdağ) - Hayrabolu-Süleymanpaşa Yolu-Yağcı arasındaki 5 kilometreyi unuttunuz, o 5 kilometreyi artık yapın, yapın!

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Söz sırası Sayın İzzet Akbulut'un.

Buyurun.

Süreniz beş dakikadır.

İZZET AKBULUT (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, çok saygıdeğer bürokratlar; öncelikle hepimizi saygıyla selamlıyorum. Bütçemiz hayırlı uğurlu olsun.

Geçenlerde Burdur olarak Sayın Bakanı şehrimizde ağırladık. Burdur bir geçiş güzergâhı, Bakan da bizzat geldi, gözleriyle gördü. Tabii, kendisinden önceki bakanlıklara nazaran daha az şikâyetçi olduğumuz bir dönemdeyiz. Öncelikle, o gün geldiğinde yüzüne de teşekkür etmiştik, burada da tüm milletvekillerimizin huzurunda Burdur'a yapılan hizmetler adına teşekkür ediyoruz ama Sayın Bakan, o kadar çok eksiğimiz var ki bunları size anlatmamız gerekiyor. Bir tarafı Antalya, bir tarafı Denizli, bir tarafı Muğla, bir tarafı Isparta, bir tarafı Afyon, tam böyle köprü olan bir yerde ne yazık ki -ile girdiğinizde fark etmişsinizdir- köprülülük kavşağı olmayan... Coğrafi bilgisi olmayan birine sorduğunuz zaman ile mi giriyor, ilçeye mi giriyor yani gerçekten zor ayırt edeceği bir şehirden bahsediyoruz ve çok fazla da kazaya sebebiyet veriyor bu geçiş güzergâhı olması, çok fazla arabanın geçmesinden kaynaklı. Tabii, hatta, Mehmet Akif Ersoy Üniversitemizin tam olduğu, bulunduğu yerde bir kavşak olmayışı daha doğrusu bir köprülülük kavşak olmayışı sebebiyle 1 öğretim görevlimiz ne yazık ki hayatta değil şu anda, geçenlerde yaşanan elim kaza sonucu onu kaybettik. Yine, Kuruçay köyü kavşağında, Hacılar köyü mevkisinde, Bademli-Kağılcık köyleri arasındaki kavşaklarda... Yine,

güzergâha bağlı bu Burdur-Fethiye yolu üzerinde, Çavdır ilçesinden Bölmepınar ve Büyükalan'da gerçekten kavşağa ihtiyaç var, sebebi kazaların azalmasıyla alakalı çünkü çok fazla ölümlü kazayla karşı karşıya kalıyoruz. Bu anlamda Bakanlığınızdan buralara bir dikkat çekmek istiyoruz çünkü o Kurna Kavşağı'nda -az önce bahsettim, arkanızdaki biriyle konuşurken belki duymamış olabilirsiniz- MAKÜ'de görevli bir öğretim görevlimizi kaybettik. Orada da aynı şekilde kamyonlar Antalya tarafından bir geliyor, kırmızı ışıkta durma şansı olmadığı için oradaki kırmızı ışıkta bekleyen, üniversiteden çıkan bir öğretmenimizi -deyim yerindeyse- ne yazık ki biçti geçti, kendisi rahmetli oldu. Dikkatlerinizi buraya çekmenizi sizlerden rica ediyoruz.

Geçenlerde geldiğiniz, açılışını yaptığınız yolun Burdur-Fethiye yolunun az ilerisinde siz bir açıklama yaptınız, açılış yaptınız. Bu aşağı taraf bizim Burdur Gölü'müzün olduğu yer -o gün size de anlatmaya çalıştığım- halk plajımızın olduğu yer. Fethiye güzergâhına gidiyorken buraya girmemizde bir sıkıntı yok ama Fethiye tarafından geldiğimiz zaman ne yazık ki Burdur Gölü'nü yurttaşlarımıza seyrettirme şansımız, daha doğrusu ziyaret ettirme şansımız kalmıyor. Yani siz, orada o güzergâhtan şehir merkezine doğru döndüğünüzde, o yol, her yer çelik bariyerlerle kaplı. Sebebi? Çok kaza oluyor diye yaptılar bunu. Aslında bir kavşak düzenlemesiyle, bir trafik ışığıyla, bir elektronik denetleme sistemiyle önüne geçebileceğimiz bir durumken bu çelik bariyerlerle her yeri kapatmak ne yazık ki çok kötü bir görüntü oldu; bunu çok acil bir şekilde Bakanlığınızdan düzeltmenizi talep ediyoruz.

Yine, Burdur'da -Devlet Demiryollarımızın 2019'daki Genel Müdürü herhâlde şimdi milletvekilimiz- şehrin hemen ortasında tren istasyonu bulunmakta. Organize sanayi bölgesinde bir yer ayrıldı ama o günün parasıyla 50 milyon TL bütçe ayrılıp o istasyon taşınamadı. Taşınamayınca Sayın Bakan, değerli bürokratlar; bu tren istasyonu orada tehlikeli bir yer olmaya başladı çünkü raylar tam şehrin ortasından geçiyor. "Ne yapalım?" Çözümü duvar yapmakta buldular. Yani sene 2025, 1989'da yıkılan Berlin Duvarı'nı biz resmen Burdur'da şu an yaşıyoruz. Şu insan boyundan çok daha fazla yüksek duvarlar şehrin ortasından geçiyor. Bunun altında kalan mahalleliler -tam 5 tane mahallemiz var- buraya geçmekle alakalı zorluklar çekiyorlar. Hâlbuki dediğim gibi 4 kilometre ileride organize sanayi bölgesindeki ayrılmış alana istasyonu taşıyabilirsek biz en azından bu bölgeyi çok daha fazla geniş bulvarlarla kazandırmış oluruz ve halkımız da buradan atlayacağımla diye... Sadece bir üst geçit var, o da üst geçide yakın olanlar şanslı ama uzak olanlar o üst geçide gitmek durumunda kalıyor. Bu anlamda bu tren istasyonunu buradan kaldırırsak şehirdeki birçok insanın hayır duasını almış olursunuz diyorum.

Teşekkür ediyorum sabırla dinlediğiniz için.

Bütçeniz de hayırlı, mübarek olsun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Akbulut.

Şimdi de söz sırası Sayın Adnan Beker'de.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakika.

ADNAN BEKER (Ankara) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, sayın milletvekilleri, Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle Esenboğa Havaalanı'nın 3'üncü pistinin açılmasından dolayı size, Bakanlığınıza teşekkür ediyorum. Kazan yolu, Yenikent yoluyla ilgili de teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, ben size havaalanı metrosunu sormuştum, siz "Revize ediyoruz." demişsiniz. Ben revizeyi anlamadım, bize bir açıklarsanız memnun olurum. Siz 24 Ocak 2024 yılında o günkü sayın belediye başkan adayınızla -çok da karizmatik çıkmışsınız burada- 91 kilometre Ankara'ya, Esenboğa metrosu da olmak üzere söz verdiniz. Şu ana kadar bir tık yok; bırak 91 kilometreyi, 1 kilometre de yok. Şimdi, ne zaman başlanacak buna, ne zaman temeli atılacak? Yani 24 yaşına geldi çocuklar, daha Esenboğa Havaalanı'nda, Türkiye'nin başkentinde... Dünyada havaalanı metrosuz tek başkent. Fuarı da yok, Allah'a şükür o da on bir senedir yapılamadı, yapılmadı. Allah nasip ederse bunların temelini biz atacağız. Sayın Bakanım, şimdi, bu Esenboğa metrosuyla ilgili bize net bir bilgi verin, güzergâh değiştiyse güzergâhının değiştiğini söyleyin; vatandaşımız bize soruyor, biz de vatandaşımıza cevap verelim.

Bir de ticari araçların mülkiyet hakkı sorunu var. Sizden önceki bakanımız söz verdi, Sayın Cumhurbaşkanı bütün esnafları topladığında söz verildi. Mülkiyet hakkıyla ilgili daha beş senedir... Bakın, ben kanun teklifi verdim, Esnaf Odaları size geliyor, Şoförler Odası geliyor, Halk Otobüsçüler Odası geliyor ve bunların hepsi sizin kapınızı çalıyor. Bunlara ya bu mülkiyet hakkıyla ilgili bir cevap verin eğer gerçekten bu mülkiyet haklarını bu insanlar alacaksa çünkü 300 bin esnafı ilgilendiriyor bu, şu an kiracı vaziyetinde duruyorlar... Yani hangi belediye olursa olsun; AK PARTİ, CHP, MHP belediyelerinde bu ulaşım sektöründe olan arkadaşlarımız kiracı gibiler ve belediyenin yönetimlerine tabiler, istedikleri yapılabilir. Mülkiyet hakkında da siz biliyorum bu konuyu biliyorsunuz, bir an önce çözüm için esnaflarla bir toplantı yaparsanız bundan esnaf da memnun olur.

Sayın Bakanım, yine benim anlamadığım bir şeyi sorayım size: Şimdi, garantili verdiğiniz yollara bütçede 101 milyar 302 milyon para ayırmışsınız. Bu garantili geçişler, yolcu, havaalanları; bunların bizim verdiğimiz, yapılan bu İstanbul Havaalanı olsun, köprü geçişleri olsun... Bütün bu dediğiniz ve garantili verdiğiniz işlerden bizim devletimizin, vatandaşımızın bir kârı var mı? Yoksa bu verdiğimiz 101 milyar para bütçemizden çıkıyorsa, bu insanların garantisine karşılık ödüyorsak biz, Kalecik'in Kınık köyündeki bir vatandaş hiç geçmemiş köprüye para ödüyorsa, Yozgat Yerköy'deki ödüyorsa, Çorum Sungurlu'daki vatandaş ödüyorsa bizim bundan ne kârımız var? Ben anlamadım. Devlet garantili, devlet kefil, devlet yeri vermiş, devlet işi vermiş, krediyi devlet vermiş; hastanede yatak eksik olursa devlet para ödüyor, otobandan araba eksik geçerse devlet parasını ödüyor. Bizim bundan... Sizden ricam şu, bizi aydınlatın yani. Biz bu yaptığımız, sizin çok övündüğünüz bu köprülerden, havaalanlarından ne kadar kâr ediyoruz? Devletin bütçesine bir para mı giriyor devamlı, devletin bütçesinden bir para mı çıkıyor? Eğer öyle bir para çıkıyorsa, devlet devamlı buraya para ödüyorsa vallahi benim 18 yaşındaki oğlum da müteahhit olsun devlet bu garantiyi verirse.

Sayın Bakanım, bakın, havaalanı metrosunu da bir an önce açıklayın, ne zaman başlayacağını bilelim. Biz de size teşekkür edelim, temel atma töreninize gelelim. Ama bu proje iki sene sürerse... Allah nasip ederse bak, biz iktidara geliyoruz, oranın temelini biz atacağız, seni davet ederiz.

Teşekkür ediyorum, hayırlı akşamlar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Beker.

Şimdi de söz sırası Sayın Murat Çan'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

MURAT ÇAN (Samsun) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, değerli basın mensupları, Sayın Bakan ve değerli bürokratlar; hoş geldiniz.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görev ve sorumluluk alanına giren konular özelinde sunumunuzda adı dahi geçmeyen Samsun'da her gün yaşanan, her gün hissedilen, her gün bedeli ödenen gerçek sorunları dile getirmek için söz aldım. Zira yıllardır bu Bakanlığın Samsun özelindeki politikaları da yatırımları da plansızdır ve yetersizdir ve maalesef vatandaşın günlük hayatında mağduriyet yaşanmaktadır. Örneğin hâlihazırda şehir büyük bir trafik kaosuyla teslim olmuş durumdadır. Sebebi plansızlık, öngörüsüzlük ve beceriksizliktir. Karadeniz sahil hattının dünyayla bağlantısını sağlayan yolun Samsun'un metropol kısmında yer alan kısmı kent içi trafiğe büyük bir baskı ve yoğunluk oluşturmaktadır. Kent içi ulaşım altyapısı da beceriksizlik kurbanı olduğu için kentte hayat resmen felç olmaktadır. Sayın Bakan, memleketinize giderken bir kez kara yoluyla Samsun'dan geçin, durumu daha iyi anlayacaksınız. İnşallah felç olmadan yolculuğu tamamlayacaksınız.

Akıllı kavşaklar, akıllı sinyalizasyon sistemlerine harcanan çuval dolusu paralar, çevre yolu planları, kamulaştırma uygulamaları, raylı sistem entegrasyonu, hepsi çöpe gidiyor çünkü bunlar ya liyakatsiz biçimde planlanmış ya da popülist hesaplara, rant sevdasına kurban edilmiştir. Vebali partinizin belediye başkanlarıdır. Vatandaş saatlerce trafikte beklerken Bakanlık hâlâ aynı masalı okuyor "Projelerimiz devam ediyor." deniliyor, tıpkı Havza-Vezirköprü Bölünmüş Yol Projesi'nde olduğu gibi. Kaç bütçedir Havza ve Vezirköprü'yü konuşuyoruz, kaç kez temel atıldı, kaç kez ihale yenilendi, kaç müteahhit eskitti, kaç kez "Bu yıl bitiriyoruz." denildi. Yıllardır bitmeyen bu yol yalnızca bir yatırım eksikliği değildir, binlerce insanın can güvenliğini riske atan bir ihmal tablosudur. Vatandaş yoldan ambulans geçerken "İnşallah yine bir kaza olmamıştır." diye dua ediyor çünkü o yolda ambulans da yetersiz. Vatandaş yağmur yağınca yolun hangi kısmının çökeceğini hesaplıyor. Sayın Bakan, doğu çevre yolu -Samsun için konuşuyorum- batı çevre yolu, Terme ve Çarşamba geçişlerinin şehir dışına alınmasını ve bu tür projelerin bir an önce bu sunumunuzda yer alacağı günü bekliyoruz. Evet "Türkiye Yüzyılı" dediğiniz ulaşım vizyonunun sadece bu olduğunu gördük. İçinde bir kelimeyle bile Samsun'u geçirmediniz.

Gelelim kırsaldaki haberleşme altyapısına. Bakanlığın sunumlarında fiber yatırımları, kapsama alanı genişliği, 5G hazırlıkları güzellemleri havada uçuşuyor ama Samsun'un birçok köyünde vatandaş hâlâ telefon çekmediği için evin çatısına çıkıp konuşmaya çalışıyor. İnternet yok, çocuklar ödev yapamıyor, çiftçi e-devlet üzerinden destek başvurusu dahi yapamıyor, esnaf pos cihazını çalıştıramıyor. Evet, bu çağda, 2025'te hâlâ çekmeyen köy meselesi konuşuyorsak kusura bakmayın burada vizyon değil ihmal var, yatırım değil beceriksizlik var.

Şimdi size Samsun'un iktidarın nazarındaki değerini gösteren en somut örneği vereceğim izninizle. 2 milyona yaklaşan bir nüfusa hizmet eden havaalanımız var. Yolcu talebi yıldan yıla artıyor, mevcut kapasite artık ihtiyaca cevap vermiyor ve terminal binası da fiziki olarak yıpranıyor hâliyle. 2018 yılında yatırım programına yeni bir terminal binası ve apron inşası işi dâhil edildi "2027 yılında da bitecek." denildi. Bu yıla kadar bir kör kuruş harcanmadı, bir çivi çakılmadı, bir yenileştirme yok. İşin daha da hazin tarafı, Samsun adına hazin tarafı, bu yıl bütçeye bu iş için bir ödenek koyuldu, bin lira, bin lira, 2 torba çimento parası, üç saatlik otopark ücreti. Vallahi şaka gibisiniz, insan yatırım programına o bin lirayı yazarken utanıyor, utanır; siz sadece Trump'ın yanında utanıyorsunuz. Bütün bunlar tesadüf değildir, bunlar iktidarın tercihidir. Milletimizin emeğiyle, alın teriyle, vergileriyle oluşturulan kaynaklar Samsun'umuzun gerçek anlamda ihtiyaçlarını karşılamak, altyapısını, üstyapısını güçlendirmek hedefiyle rasyonel ve verimli bir şekilde kullanılmıyor. Bu doğru yapılmadığı için bugün trafik keşmekeş, köyler internetsiz, yollar yarım, limanlar sorunlu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Çan.

MURAT ÇAN (Samsun) - Bakanlık Samsun'u yirmi yıldır kendi partisinin oy deposu olarak görüp yatırımda da hizmette de hakkını vermemiştir. Samsunlular artık sabretmek istemiyor; Samsunlular çözüm istiyor, Samsunlular yatırım istiyor, Samsunlular hizmet istiyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - 101'inci slayda bakın Sayın Vekilim, 101'inci slayda bakın.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Çan.

Şimdi de söz sırası Sayın Reşat Karagöz'de.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

REŞAT KARAGÖZ (Amasya) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Sayın Bakan, Sayın Bakan Yardımcıları, değerli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesini görüşüyoruz ancak ortada bir bütçeden çok, yıllardır tekrarlanan bir yönetim anlayışının, birikmiş yanlışların ve bitmek bilmeyen bir beceriksizliğin ağır bilançosu duruyor. Her bütçe döneminde bu Bakanlığın en büyük gündemi tabii ki kamu-özel iş birliğiyle devletin milyarlarca lira zarara sokulması. 2017'den 2025'e "Beş kuruş ödeme yapmayacağız." dediğiniz kamu-özel iş birliği projelerine ödenen toplam miktar 27,6 milyar doları buldu. O projeler sonucunda yapılan yolların milleti taşıması gerekirken 86 milyon yurttaş sizin 5'li müteahhit çetenizi sırtında taşıyor. Bu vurgunun adı "yap-işlet-devret" modeli falan değil açıkça "yap-yandaşa devret-milllete ödet" modelidir. Türkiye doğu ile batının kesiştiği en önemli lojistik konumdayken, ülkemiz dünya ticaretinin kavşak noktasındayken siz bu avantajı kullanmak yerine hâlâ Kanal İstanbul gibi bilim dışı, ekonomik ve stratejik karşılığı olmayan bir projede ısrar ediyorsunuz.

Sayın Bakan, 6 Şubat depreminde tüm operatörler aynı anda çöktü, insanlar enkaz altında kaldı, sinyal aradı ama bulamadı. Aradan bu kadar zaman geçti ama hâlâ aynı risk, aynı zafiyet, aynı ihmal devam ediyor. Deprem olmasına da gerek yok, bugün Amasya'nın pek çok köyüne baktığımızda internet ve telefon erişimini hâlâ sağlayamamış olduğunuzu görüyoruz. Köyde dilekçeler yazılıyor, imzalar toplanıyor ama bir türlü çözüm bulunamıyor. Bir yanda "Türkiye Yüzyılı" masalı anlatılıyor, öbür yanda Amasya'da telefonun çekmediği köyler var. Sayın Bakan, bu konuda bir açıklama bekliyoruz.

Devletin verileri çalındı, milyonlarca vatandaşın bilgisi internette dolaştı ama bir tek sorumlu çıkmadı. Sanal bahis alanı ise tamamen kontrolden çıkmış, devlet iradesinin değil yasa dışı odakların yönettiği bir alan hâline gelmiş durumda. Yüz binlerce genç bataktaki, milyarlar ülke dışına akıyor ama siz hâlâ buna karşı etkili bir sistem kurmadınız. Bahis baronları AKP Hükûmetinin varlığına şükreder duruma geldi.

Sayın Bakan, 19 Ocak 2024'te yani yaklaşık iki sene önce yazılı soru önergemizde Çorum-Mecitözü-Amasya yolunun durumunu ve ne zaman biteceğini size sorduk. Verdiğiniz cevapta Çorum-Mecitözü-Amasya yolunun bitiş tarihinin 3 Ağustos 2025 olduğunu yazdınız. Bitecek dediğiniz tarihin üzerinden üç buçuk ay geçti, yolu bitirmeyi bırakın, bitiş tarihini 2027 yılına ötelediniz, yine milleti kandırdınız. İşte sorumuz, işte cevabınız.

Sayın Bakan, Amasya Merzifon Havalimanı bölgeye hitap eden bir havalimanı. Çorum ve çevre ilçeler bu havalimanını kullanıyor. Yaz aylarında Merzifon-Antalya ve Merzifon-İzmir uçuşlarının olmaması büyük eksiklik doğuruyor. Özellikle sanayicilerimiz hava yolu şirketleriyle yapılacak görüşmelerle bu eksikliğin giderilmesini dört gözle bekliyorlar.

Amasya'nın ötesinde, bölgenin kaderini değiştirecek en önemli projelerden biri olan hızlı tren konusuna gelelim. Ankara-Samsun Hızlı Tren Hattı ilk olarak 2011'de ülke gündemine geldi. O dönem gazeteler "2015'te tamamlanıyor." diye manşetler attı. Sizden önceki tüm bakanlar projeyi öteledikçe öteledi, çalışmalar karınca hızında ilerledi. Bugün 2024'ün sonuna geldik, aradan on beş yıl geçti ama hattın Merzifon'a gelmesi bir yana, geçen sene ancak Çorum'a kadar olan kısmı ihale edildi. Ankara ve İstanbul'un Karadeniz'e açılan kapısı olan Merzifon'dan geçecek bu hat bölgenin kaderini değiştirecek stratejik, ekonomik ve lojistik bir yatırımdır ama memleketim Amasya yirmi üç yıldır hep olduğu gibi yine oyalandı, yine yok sayıldı. Laf çok, vaat çok ama Amasya'ya ulaşmış 1 metre ray yok. Bu iktidarın Türkiye'ye söyleyecek yeni bir sözü kalmamıştır.

Sayın Bakan, Türkiye 86 milyon yurttaşın sırtına basarak büyütülmüş bir yandaş ekonomisi değil adaletli ve hesap verebilir bir ulaşım politikasını hak ediyor. Amasya'nın da Anadolu'nun da Türkiye'nin artık sabrı tükenmiş durumda. Biz Cumhuriyet Halk Partisi olarak bu ülkenin hakkını, milletimizin geleceğini hiç kimseye peşkeş çekirtmeyeceğiz ve bu düzeni değiştireceğiz.

Saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Karagöz.

Şimdi de söz sırası Sayın Vezir Coşkun Parlak'ta.

Buyurunuz.

Süreniz beş dakikadır.

VEZİR COŞKUN PARLAK (Hakkâri) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; siyasi iktidarlar aksini iddia etse de bütçeler teknik değil politik metinlerdir. Bir parlamentonun en önemli faaliyeti bütçe yapmaktır. Halka ait olan maddi varlığın nereye harcanacağı çok büyük sorumluluk gerektiren bir faaliyettir fakat bu önemli faaliyet Cumhurbaşkanlığı hükûmet sistemiyle birlikte maalesef bir formaliteye dönüştürülmüş durumdadır. Bütçeler aynı zamanda bir tercih meselesidir, hangi alanlarda hangi kalemlere ne kadar bütçe ayrılacağı bir tercih işidir ve siyasi iktidarın tasarrufundadır. Nereye yatırım yapılacağı kadar nereye yapılmayacağı da önemlidir ve arkasında politik motivasyonlar vardır. Örneğin, bugün bütçesini konuştuğumuz kurumlardan biri olan Karayolları Genel Müdürlüğünden bahsetmek istiyorum. Karayolları Genel Müdürlüğü genelde soru önergelerimize cevap vermiyor, yatırımların coğrafi dağılımını ne yazık ki açıklamıyor. Ancak şunu net bir şekilde söyleyebilirim ki vekili olduğum Hakkâri en az ulaşım ve altyapı yatırımı alan şehirlerin başında geliyor. Hakkâri'yi dış dünyaya bağlayan tek kara yolu olan Hakkâri-Van yolu Türkiye'nin en bakımsız şehirler arası yollarından biridir. Yoğun engebe ve viraj bulunan yola Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından dökülen asfaltın kalitesi oldukça düşüktür. Sürekli oluşan çukurlar ve yol kenarındaki göçükler sürücüler bunlardan kaçmak için karşı şeride geçmeye zorlamakta, bu da kaza riskini ciddi şekilde artırmaktadır. Daha geçen hafta Depin mevkinde yola düşen kayalardan kaçmak isteyen bir araç Zap Vadisi'ne uçmuş, araçta bulunanlardan 2 kişi hayatını kaybetmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Hakkâri-Van yolu sadece 2 ili, birkaç ilçeyi birbirine bağlayan bir yol değildir, Hakkâri sınırlarında bulunan 3 sınır kapısı Hakkâri-Van kara yolunu uluslararası bir yola da dönüştürmektedir. Bu yol, Irak ve İran'ı Türkiye'ye bağlayan ve yüksek bir ticari potansiyele sahip bir yoldur ancak bu uluslararası ticaret yolunun niteliği önemiyle ters orantılı durumdadır. Yol güzergâhındaki Kırıkdağ bölgesinde bulunan köyler hem sürücüler hem de köy halkı için ciddi tehlike oluşturmaktadır. Araçların yavaşlaması için yola kasisler yapılmış olsa da bu kasisler özellikle yolu ilk kez kullanan sürücüler tarafından fark edilmeyebiliyor. Yoğunluğun fazla olduğu bölgelerde trafik ışıkları veya daha belirgin uyarı sistemleriyle gerekli tedbirler alınmalıdır. Hakkâri'den Van'a giden yolda durum böyleyken ilçelere giden yollarda da ciddi sıkıntılar bulunmaktadır. Hakkâri-Çukurca arasındaki yolda her kış çığ düşmekte ve bu durum ölümlü ve yaralanmalı kazalara sebebiyet vermektedir. Çığ düşen bölge hem sürücüler hem de yetkililer tarafından bilinmektedir ancak bu bilgiye karşın sürüş ve can güvenliğini sağlayacak tedbirler alınmamaktadır. Yüksekova'ya, Şemdinli'ye, Derecik'e giden yollar da gerekli standartlardan uzaktır ve vatandaşlar için tehlike arz etmektedir. Özelde Karayolları Genel Müdürlüğüne ve genel olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına çağrımızdır: Hakkâri ili ve çevresindeki yollar 2026 yatırım planlarına dâhil edilmelidir. Bu yollar modern standartlara göre yeniden inşa edilmelidir. Bakanlığın ve bağlı kuruluşların bütçeleri bölgesel adalet gözetilerek dağıtılmalıdır. Bugüne kadar bütçe kullanımında ihmal edilen bölgelere gerekli özen gösterilmelidir. Birçok ekonomik göstergede olduğu gibi altyapı yatırımlarında da sıralamanın en altlarında olan Hakkâri'nin durumunun geliştirilmesi için gerekli tedbirler hayata geçirilmelidir. Bütçe kullanımı esnasında yapılan ihaleler şeffaf olarak yürütülmeli, her aşamasında kamu otoriteleri tarafından gerekli bilgilendirmeler yapılmalıdır.

Sözlerime son verirken bütçe çalışmalarının halklarımıza daha fazla refah getirmesini ümit ediyor, Komisyonu da saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Parlak.

Şimdi de söz sırası Sayın Mahmut Dindar'da.

Buyurunuz lütfen.

MAHMUT DİNDAR (Van) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Ben de hazırunu saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesi ve bu bütçenin nasıl kullanıldığı halkın günlük yaşamını etkiliyor. Kara yollarından sivil havacılığa, Devlet Hava Meydanlarından, demir yollarından tutun PTT'ye ve hepimizin izleyeceği haber kanalına, takip edeceği internet sitesine müdahale eden Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna kadar bu Bakanlığın yetki ve etki alanı var. Halkımızın demokratik ve şeffaf bir ulaşım ve erişim politikasına ihtiyacı var ama iktidar bu ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır.

Son beş yılın bütçesini incelediğimizde Bakanlığın artan oranda bütçe açığı yaşadığını görüyoruz. Sayıştay da Bakanlık kapsamında düzeltilmeyen birçok bulgu, muhasebe ve bilanço hatası tespit etmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı halka yanlış bilgi yaymaktadır. Halkın cebinden beş kuruş çıkmadan yapıldığı iddia edilen kamu-özel ortaklığı işlerinde halka büyük fatura kesilmektedir. "Beş kuruş çıkmadı." denilen bu işlerden sadece 2024 yılında 60 milyar TL bu projeler üzerinden belli şirketlere transfer edilmiştir, yıllık maliyet 1,8 milyar doları aşmış durumdadır.

Değerli milletvekilleri, bir yandan yolcu garantisi verilen ama yeterli yolcu olmadığı için para aktarılan şirketler -ki bunun meşhuru Zafer Havalimanı'dır- diğer yandan yolcu fazlası olmasına rağmen yeterli uçuş olmayan Van Havalimanı'nın vahim durumudur. Van halkı, esnafı, tüccarı her yaz yeterli uçuş olmaması nedeniyle mağdur olmaktadır. Bu yaz "tadilat" adı altında havalimanı tamamen kapatıldı ve Vanlılar uçağa binmek için Ağrı'ya, Muş'a, Gever'e gitmek zorunda kaldı. Umarım bu kadar eziyete değen ve tadilattan sonra ihtiyacı karşılayan bir havalimanı trafiği sağlanır.

Ulaşım altyapısında da bölgemizin açık bir ayrımcılığa maruz kaldığını görüyoruz. Kara yolu, tünel geçidi ve benzeri yapıların yıllarca tamamlanamamasından hava limanlarına inen uçak verisine kadar birçok istatistik bu ayrımcılığı göstermektedir. Altyapı yetersizliği nedeniyle tüm ülkede en pahalı akaryakıtı Vanlılar ve Hakkârililer kullanmaktadır Sayın Bakan. Bu haksızlığa son vermek için sizden bir müdahale bekliyoruz.

Yine, Van Çevre Yolu'nun 2010 yılından, Amed-Bingöl Yolu'nun 2009 yılından bu yana yapımı devam ediyor. Yılan, yalan ve talan hikâyelerine dönen bu yolların yapımı gecikmeksizin tamamlanmalıdır Sayın Bakanım.

Van halkının 18'inci madde mağduriyeti acilen çözülmelidir Sayın Bakanım.

Sayın Bakan, son on yılda köprü ve otoyolların geçiş ücretleri bazı yerlerde yüzde 1.400 oranında artmıştır, bazı yerlerde ise yüzde 700 artmıştır. Öncelikle arada bu kadar makasın olmasının nedenleri nelerdir, nedendir? Bu artışların enflasyon oranlarının çok üzerinde olmasının nedenleri nedir?

Vatandaş eskiden aracıyla bir yere gittiğinde deposunu doldurup gidebiliyordu Sayın Bakan; şimdi, yakıt alırken artan fiyatlar nedeniyle bir depoyu kendisi alırken ikinci bir depoyu da maalesef iktidara almış oluyor.

Sayın Bakanım, sözlerimi tamamlarken çok önemli bir hususa daha değinmek istiyorum: Ulaştırma Bakanlığıyla doğrudan ilgili bir husus da internet altyapısıdır. Bölge illerimizde fiber internet altyapısı olmayan mahalle sayısı oldukça fazladır. Bakanlıklar her il için altyapı istatistiklerini, abone istatistiklerini mahalle bazlı açıklarsa bölgesel ve cinsiyet bazlı bir eşitsizlik olduğu görülecektir. İnternet altyapı yetersizlikleri birçok sektörü olumsuz etkilemektedir. Yine birçok yerde GSM altyapısı da yetersizdir Sayın Bakanım. Altyapı yetersizliğine rağmen internet faturalarında çok fahiş artışlar yaşanmaktadır.

Bu bağlamda bütçenin hayırlı olmasını diliyorum, Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Dindar.

Şimdi de söz sırası Sayın Hüsmen Kırkpınar'da.

Buyurun lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSMEN KIRKPINAR (İzmir) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, kıymetli milletvekillerimiz ve kıymetli hazırun; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 bütçesini görüşüyoruz. Ben Sayın Bakanı -İzmir Milletvekiliyim- İzmir 2'nci Bölge Müdürüyken o dönemde yakından takip etmiş birisiyim. Kendisi İzmir'de başarılı bir Bölge Müdürlüğü yapmıştır.

Sayın Bakan, Bakanlığın bütçesi 525 milyar liraya çıkmış olabilir ancak İzmir'e ayrılan pay oldukça yetersizdir. 17,6 milyon proje tutarı olan Halkapınar Otogar metrosu için 2025'te sadece 3 bin lira ayrıldı. İzmir'in en kritik ulaşım hattı için bu yaklaşım kabul edilemez.

Sayın Bakan -çevre yolu için- 100 milyon liralık çevre yolu ödeneğiyle de 28,3 milyonluk Aliağa-Menemen-Cumaovası-Selçuk Hattı'yla da bu proje bitemez. Üstelik bu yıl tamamlanması beklenen Torbalı-Ödemiş-Çatal Hattı 2028'e ertelendi. Tüm bu tablo İzmir'in raylı sistem ihtiyacının hâlâ karşılanmaktan çok uzak olduğunu gösteriyor.

Sayın Bakan, 2013 yılında temeli atılan, başlangıç maliyeti 4 milyar 300 milyon lira olarak açıklanan Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi hakkında kamuoyunun merak ettiği bazı hususlara açıklık getirmeniz bekleniyor. Projede bugüne kadar ulaşılan fiziki ilerleme oranı nedir? İlk planlanan takvimle kıyaslandığında bazı gecikmelerin yaşandığı görülmektedir. Bu gecikmelerin nedenleri nelerdir? Proje kapsamında bugüne kadar yapılan harcama hangi kalemlere ve ne kadar ray ve altyapı mesafesine karşılık gelmektedir? Fiilen kaç kilometre ray döşenmiştir? Kazı, tünel ve viyadük gibi altyapı işleri ne ölçüde tamamlanmıştır?

Sayın Bakan, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu'nda geçiş ücretleri otomobiller için 165 liradan başlayıp 5'inci sınıf ağır vasıta taşıtlarda ise 530 liraya kadar çıkıyor. Bu rakamlar vatandaşın gücünü aşmaktadır; yol boş kalmakta, millet kullanmadığı hâlde devlet kasasından garanti ödemesi yapılmaktadır. Sizden talebimiz geçiş ücretlerini makul seviyelere çekmeniz, kamu kaynaklarını halkın yararına kullanmanızdır.

Sayın Bakan 2026 yılı bütçesinde 93 milyar 241 milyon lira trafik cezası geliri öngörülmektedir. Bu tutar Dışişleri Bakanlığının bütçesinin 2 katına, Enerji ve Tabii Kaynaklar bütçesinin ise yaklaşık 2,6 katına ulaşmaktadır. Trafik cezalarının birçok bakanlığın ödeneklerini aşan bir gelir kalemine dönüşmesi kamuoyunda ciddi soru işaretleri yaratmaktadır. Ayrıca, Karayolları Trafik

Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi 15-16 Ekim 2025'te Genel Kurulda görüşülmüşken 21 Ekimde ani bir şekilde geri çekilmiştir. Teklifte ceza artırımlarının ağırlıkta olması, düzenlemenin güvenlikten çok gelir artışına odaklandığı yönünde bir algı oluşmaktadır. 2024 "Emekliler Yılı" 2025 "Aile Yılı" olarak geçti, ne yazık ki 2026 bütçe rakamlarıyla birlikte vatandaş için "ceza yılı" olacaktır.

Sayın Bakan, AJet Hava Yollarının bilet iptallerinde yolculara yalnızca cüzi bir iade sunulması, biletleri açığa alma seçeneğinin tanınmaması, kampanyalar gerekçe gösterilerek değişiklik taleplerinin pahalı tutulması ciddi bir mağduriyet yaratmaktadır. Belirsizliğin hüküm sürdüğü bu dönemde hiçbir destek sağlanmamakta, vatandaşlarımız ve bizler de dâhil muhatap bulmakta güçlük çekmekteyiz. Bu uygulama hem yolcu haklarını hiçe saymakta hem de kamu hizmeti anlayışıyla bağdaşmamaktadır. Sizden AJetin bu keyfi tutumuna karşı Bakanlığınızın harekete geçmesini, yolcu haklarını güvence altına alacak düzenlemeleri hayata geçirmesini talep ediyoruz.

Sözlerime son verirken ben talebi de size iletmek istiyorum. Kahramanmaraş merkezli depremlerde hasar gördüğü gerekçesiyle geçtiğimiz yıl yıkılan Elâzığ'ın Maden ilçesindeki tarihî PTT binasının yapımı sürüncemede kalmıştır. Madenliler PTT binasının ilçe merkezinde kendi arsasında yeniden yapılmasını talep ediyor çünkü bu sadece bir bina değil kent hafızasının korunması, sosyal ve ticari hayatın göçe zorlanmaması, kamu zararının ve arsa spekülasyonunun önlenmesi demektir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Kırkpınar.

HÜSMEN KIRKPINAR (İzmir) - Başarılar diliyorum, bütçeniz hayırlı olsun.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkürler.

Şimdi de söz sırası Sayın Ersin Beyaz'dadır.

Buyurunuz lütfen.

ERSİN BEYAZ (İstanbul) - Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri; 30 Ekim 2023 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Kayaşehir-İstanbul Havalimanı Metro Hattı'nda incelemelerde bulunduğu sırada bazı açıklamalar yapmıştı. 24 kilometre uzunluğundaki bu metro hattını 2024 Mart ayından önce hizmete açacaklarını söyledi ancak metro hâlâ bitmedi. Acaba İstanbul yerel seçimini kaybetmeniz yüzünden İstanbullulara ceza mı kestiniz? "Çalışmalarımıza yedi gün yirmi dört saat esasına göre devam ediyoruz." diyen Sayın Bakan her seferinde milletimizi oyalamaktadır. "Aynı metro hattının kalan 7,5 kilometrelik kesimi kapsamındaki Olimpiyatköy, Halkalı Stadı ve Halkalı İstasyonlarını da 2024 yılı sonunda açmayı hedefliyoruz." demişti. 2025 yılı bütçe görüşmelerinde de yani geçen yıl Bakan Uraloğlu "Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı Metrosu 2'nci etabı 2025 yılı içerisinde inşallah hizmete açılacaktır." dedi. Bu "İnşallah!" hiç bitmiyor. Yine aynı hat üzerinde yaptıkları test sürüşlerinde ise "Hattımızın tamamından 2026 yılının ilk çeyreğinin sonuna kalmadan hizmet almayı hedefliyoruz, şimdiden hayırlı uğurlu olsun." dedi. Özetlersek Sayın Bakan, Halkalı-Başakşehir-Arnavutköy-İstanbul Havalimanı Metrosu için öncelikle 2024 Mart ve 2024 sonuna iki ayrı tarih vermiş ve hedeflerini dile getirmiştir. 2024 Mart ayında bitmesi hedeflenen proje 2025'te "İnşallah!" diyerek sallanmıştır, şimdi de "2026 yılında bitecek." denilmektedir. Açıkça görüyoruz ki Ulaştırma Bakanı ya sürekli olarak yanlış bilgilendiriliyor ya da kasıtlı olarak siyasi çıkar amaçlı olarak halkımıza doğru söylemiyor. Vatandaşımız sonuca bakar, proje bitince müjdeyle açılışı yapılan işler aradaki kayıp yılları geri getirmez. Her seferinde ertelenen, geciktirilen projelerden geçen yıllar boyunca faydalanamayan vatandaşımızın zararı göz ardı ediliyor. İstanbul Havalimanı metrosu yılan hikâyesine dönmüştür. Bakanın yanlış bilgilendirmeleri, hesap verilebilirlik açısından sorunlu, kamu kaynaklarının israfı açısından milletimizin cebinden çıkan milyarlarca liranın vebaline neden olmaktadır.

Değerli milletvekilleri, 2025 yılına damgasını vuran ve vatandaşımızın ciddi anlamda canını yakan bir diğer konu da trafik cezaları meselesidir. Vatandaşımızın tabiriyle söylüyorum: "Devlet, vatandaşına tuzak veya pusu kurar mı?" diyorlar. Ülke genelinde hız limitleri kargaşası hâlâ giderilmemiştir. Sürücüler "Kaçla gidersek gidelim muhakkak ceza geliyor." diye isyan ediyorlar. 110'luk yolda birden 70'lik bir alana girildiği ve anında radarla ceza yazıldığı gibi birçok örnek, vatandaşımızın zararına olmaktadır.

Bakanlığınızın cezalarla ilgili cetvelinde 2026 yılı için idari para cezalarını 81 milyar 518 milyon olarak belirlemiştiniz, yine trafik cezalarını da 93 milyar 112 milyon olarak belirlemiştiniz. Vergileri anladık, vergiler bir parametre içinde kabul edilebilir ancak cezaları hangi objektif kritere hangi bilimsel gerekçeye göre belirlediğinizi açıklayamıyorsunuz. Bir de "2026, 2027, 2028" diye her geçen yıl büyüyen cezaları da cetvelinizde gösteriyorsunuz. Devletin görevi, vatandaşın kurallara uyduğu düzenli bir ulaşım ağında sağlıklı ve verimli bir sistem kurulamak değil midir? Yoksa devlet, sizin gözünüzde sürekli ceza keserek iktidara para kaynağı oluşturmaya çalışan bir yapı mıdır?

Trafik cezalarıyla ilgili Ekim 2025'te gelen kanun teklifi aniden Genel Kurul gündeminden çekilmiştir. Kanun teklifi, trafik kazalarını önleme iddiasıyla hazırlanmıştı. Ayrıca, kanun teklifinde cezaların artırılmasına ilişkin maddeler de vardı. Bu kanun teklifi, vatandaşımızı tabiri caizse cezayla terbiye etmeye çalışıyor. Trafik ekipleri ve ekipmanlarını, araç ve radar sayılarını artırdığını beyan eden İçişleri Bakanının sözlerinden anlıyoruz ki AK PARTİ iktidarı, öngörülen yüksek trafik cezalarıyla trafik güvenliğini tesis etmekten ziyade tükeniş bütçesine, batan ekonomiye gelir kaynağı sağlamaya çalışıyor. Ulaştırma Bakanının Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu'na ilişkin basın toplantısında "Trafik cezası kesildi de bütçeye şu kadar kaynak sağlandı vesaire Türkiye'nin bütçesi oraları çok fazla geçti. Ülkemizin öyle bir kaynağa ihtiyacı yok." ifadeleri de bu mantıkla ve gerekçeyle uyuşmuyor. Tüm bu çelişkiler Ulaştırma ve İçişleri politikalarının plansız yürütüldüğünü gösteriyor.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz.

Şimdi de söz sırası Sayın Şamil Ayrim'dadır.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

ŞAMİL AYRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli basın mensupları; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 bütçesi üzerinde söz almış bulunuyorum.

Bütçemizin, kalkınmamızın omurgası olan ulaştırma ağlarımızı güçlendirecek, Türkiye Yüzyılı vizyonumuzla uyumlu bir çerçevede hazırlanmış olmasını memnuniyetle karşılıyorum.

Bugün dünyada rekabet artık sadece ekonomiyle değil haberleşme kapasitesi, lojistik üstünlüğü, dijital altyapı gücü ve ulaşım güvenliğiyle ölçülür. Türkiye de bu yarışta geri değil, tam tersine, bölgesinin merkezi konumundadır.

Birincisi, şehirlerimizi birbirine bağlayan otoyol ve bölünmüş yol yatırımları üretim bölgelerine can suyu vermekte, ticaret akışını hızlandırmaktadır. Bu projelerin sürdürülebilir finansmanla tamamlanması vatandaşımızın güvenli ve hızlı ulaşımı açısından elzemdir.

İkincisi, demir yollarında son yirmi yılda atılan adımlar stratejik bir dönüşümün başlangıcıdır; lojistik merkezler, yük taşımacılığının artırılması ve demir yolu sanayisinin yerleştirilmesi gibi. Bunların tamamı Türkiye'nin jeopolitik önemini ekonomik avantaja çevirme hedefinin parçalarıdır. 2026 bütçesinde bu alanların güçlendirilmesini biz de destekliyoruz.

Üçüncüsü, iletişim ve dijital dönüşüm yatırımları artık bir lüks değil zorunluluktur. 5G çalışmalarının hazırlanması, fiber altyapının yaygınlaştırılması, siber güvenliğin güçlendirilmesi devletimizin stratejik bağımsızlığı için kritiktir. Anadolu'nun her köşesindeki, her ilçesindeki her vatandaşımız bu hizmetlerden eşit derecede yararlandırılıyor.

Bu noktada sizlere özellikle bölgem adına ricada bulunmak istiyorum: Eski İğdır Milletvekilliği yapmış birisi olarak bugün İstanbul Milletvekiliyim. İstanbul'umuzun kronikleşen trafik sorununu her gün vatandaşlardan dinlemekteyiz Sayın Bakanım. Gerçekten bu devam eden metroların durumu... Biliyoruz ki bu metroların bir kısmı Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılıyor, diğer bir kısmı da Büyükşehir tarafından ama vatandaşa sorduğumuz zaman bunların hepsinin Ulaştırma tarafından yapıldığı gibi bir algı var; koca koca ilanlara bakıyoruz, görüyoruz. Benim sizlerden ricam, vatandaşın da beklentisi, bu konuya bir açıklık getirmek lazım. Sizler, ekibinizle, tecrübeli, deneyimli kadrolarınızla gerçekten verdiğiniz sözleri imkânlar ölçüsünde tutuyorsunuz ama ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar, darboğazlar, hatta 6 Şubat depremindeki sıkıntılar; bunların hepsi ülkemizde her sektörü olduğu gibi bugün sizleri de etkilemiş vaziyette. Sizler, bunlara bakmayarak, en ufak olumsuzluklara bakmayarak hız kesmediniz, yolunuza devam ettiniz; bunun için size çok teşekkür ediyorum.

Bir sorum da şu: Kars'a hızlı tren ne zaman gelecek Sayın Bakanım? Memleketim İğdır-Dilucu-Kars demir yolu ne zaman bitecek?

Yine bir soru da şu: Biliyorsunuz, Türk dünyasına açılan kapı olan İğdır'ın Zengezur Koridoru'yla ilgili bilgilendirme yaparsanız çok memnun olurum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Tabii, demir yollarına öncelik vermeniz çok önemli sebepleri var. Taşıma maliyetinin 4 kat daha düşük olduğunu görüyoruz. Enerji tüketiminde 7 kata varan verimlilik, karbon emisyonlarında yüzde 60'a varan azalma... Biliyorsunuz Sayın Bakanım, Türkiye'nin gerçekten verdiği sözler var, 2053'e kadar karbon emisyonunu sıfıra indirmesi gerekiyor her sektörde. Bu konuda sizin Bakanlığınızın çalışmalarını yakından takip ediyorum ve görevli arkadaşların hepsine tek tek teşekkür ediyorum. Bu noktada, sizden evvel, son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım'a da teşekkürlerimi sunuyorum. Onun açmış olduğu, onun koymuş olduğu, Sayın Cumhurbaşkanımın da büyük destekleriyle ortaya konulan bu vizyonu başarıyla yürütüyorsunuz; arkadaşlarınıza, hepinize tek tek teşekkür ediyorum. Ama Sayın Bakanım, çok şanslısınız, burada bulunan bütün milletvekili arkadaşlarımız sizden taleplerde bulunuyorlar. Kimin talebinde bulunuyorlar? Halkın milletvekilleri halkının taleplerini size iletiyorlar. Onun için arkadaşlarımıza da çok teşekkür ediyorum. Belki üslup olarak farklı olabilir...

Hayırlı uğurlu olsun bütçemiz.

Saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Biz de size teşekkür ediyoruz Sayın Şamil Ayrım.

Şimdi de söz sırası Sayın Hüseyin Olan'da.

Buyurunuz lütfen.

Süreniz beş dakikadır.

HÜSEYİN OLAN (Bitlis) - Sayın Başkan, değerli hazırım; öncelikle, vekili olduğum Bitlis'in yerel sorunlarından başlamak istiyorum. Sunumlarınızda büyük projelerden söz ettiniz ancak on beş yıldır Tatvan Çevre Yolu sorununu çözemediniz Sayın Bakan. Şu anda yürüyen çalışmanın 2027'de tamamlanacağı söyleniyor ama Tatvan halkının sabrı tükendi. Yoğun trafik nedeniyle vatandaş hastasını hastaneye yetiştirmekte zorlanıyor, kazalar artıyor.

"Bölgesel eşitsizlik" laf olsun diye söylediğimiz bir kavram değil; yap-işlet-devret projelerine gösterilen ilginin onda 1'i bölgenin ihtiyaçlarına gösterilseydi 20 kilometrelik Baykan-Bitlis yolunun yirmi beş yılda bitmesi normal karşılanmazdı, övünme aracı olarak da kullanılmazdı bugün.

Sayın Bakan, açılışına katıldığınız Bitlis Tatvan Doğumevi Battıçıkı Kavşağı için yıllarca mücadele ettik, Bakanlığın gecikmesi yüzünden onlarca vatandaşımızı kazalarda kaybettik. Sinyalizasyon ve denetim eksikliği yüzünden daha ilk ayda kazalar başladı. Bu kavşak "ölüm kavşağı" olarak biliniyordu, hâlihazırda, kavşağın yanlış projelendirilmesi yüzünden burası artık "katliam kavşağı" olarak anılıyor. Kavşağın hemen yanında 750 esnafın bulunduğu Tatvan Sanayi Sitesi'ne araç girmesi neredeyse imkânsız hâle geldi Sayın Bakan çünkü sanayiye giriş çıkış yapan araçlar doğrudan çevre yoluna bağlanmak zorunda kalıyor. Bu projeye birlikte sanayi sitesine araç girişleri yarı yarıya azaldı. Bu sorunun çözümü için belediye ve sanayi sitesine giriş çıkışların kolay olması amacıyla eski Doğumevi Hastanesinin olduğu yerde bir kavşak yapılması için girişimlerimiz sonuçsuz kaldı. Ayrıca, üst geçit olmadığı için yayalar dört şeritli uluslararası yolu bariyerlerin üzerinden atlayarak geçiyorlar, acilen bir üst geçit yapılması şarttır. Kısacası, yedi sekiz ayda bitmesi gereken battıçıkıyı üç yılda bitirdiniz, buna rağmen Tatvan halkı yapılmadan önceki hâlini arar oldu Sayın Bakan.

Köy yolları meselesi ise tamamen siyasileşmiş durumda. Bitlis'te köy yolları âdeta seçim sonuçlarına göre yapılıyor. Yerel yöneticileriniz ve iktidarın memuru hâline gelen bürokrasinin deyimiyle karneniz iktidar lehine olumlu ise yani oy varsa yol var, oy yoksa yol yok. Bu parti anlayışını artık terk edip ihtiyaç odaklı öncelikli bir çalışma yürütülmesi gerekiyor.

Sayın Bakan, PTT yüz seksen dört yıllık tarihinin en büyük emek ve yönetim krizini yaşıyor. 2013'te AŞ statüsüne geçişle birlikte kurum kamusal hizmet anlayışından uzaklaşıp tamamen kâr-zarar mantığıyla yönetilen bir yapıya dönüştü. Bugün PTT'de parçalı istihdam, "eşit işe eşit ücret" ilkesinin yok edilmesi, taşeronlaşma ve ağır iş yükü nedeniyle emekçiler açlık sınırına yakın ücretlerle çalışmak zorunda bırakılmışlardır. 7 binden fazla personelin eksildiği bir kurumda hukuksuz cumartesi mesaisi dayatması hâlen devam ediyor. Ekonomik tablo ise çok daha vahimdir; PTT Türkiye Varlık Fonuna devredildiğinde 2017'de kâr eden bir kurumdu, bugün ise altı yılda 8 milyar TL'den fazla zarar etmiş durumdadır. 2024 zararı 3,6 milyar TL'ye ulaşmış, kurumun öz sermayesi eksi 1,2 milyar TL seviyesine gerilemiştir. Kamuya ait posta çeki hesaplarındaki paraların dahi kullanıldığı TBMM kayıtlarına geçmiştir. Sayıştay raporları 2 milyon dolarlık kayıp altın dosyasını, dijital arşiv yolsuzluğunu, milyonluk tazminatları ve vatandaşın PTT'ye emanet ettiği paranın yüzde 40'ının kaybolduğunu açıkça ortaya koyuyor. Buna rağmen bir tek sorumlu dahi yargıç önüne çıkarılmayıp hesap sorulmamıştır. PTT'nin en değerli taşınmazlarının satılmaya çalışılması da zararı kapatma değil kamu malını geleceksiz bırakma politikasıdır. PTT PAL AŞ'nin dört yılda eksi 72 milyon TL öz kaynağa düşmesi ise bu kötü yönetimin başka bir göstergesidir. Sayın Bakan, bu tablo sadece kötü yönetimin değil, kamu kurumlarının nasıl sistematik bir biçimde çökertildiğinin kanıtıdır aynı zamanda. Yapılması gereken, bu zararların ve yolsuzlukların üzerine kararlılıkla gitmek ve hesap sormaktır ancak bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da bu iktidardan bu dürüstlüğü, bu erdemliliği ve hesap sorulabilirliğin samimiyetini göremiyorum diyerek teşekkür ediyorum.

Bütçenin halkımıza hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Olan.

Şimdi de söz sırası Sayın Mevlüt Karakaya'da.

Buyurunuz lütfen.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, kamu kurum ve kuruluşlarımızın çok değerli temsilcileri, Sayın Bakanım, Bakanlığımızın çok değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2026 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, baştan şunu söyleyeyim Genel Müdürlük döneminizden beri yakından takip eden biri olarak: Büyük işlerde hakikaten çok iyisiniz, çok başarılısınız, çok teşekkür ediyorum, bunu baştan bir ifade etmek istedim. Çok güzel projelere imza attınız. Türk dünyasını birbirine bağlayan ulaşım hatlarının güçlendirilmesi ve uluslararası ulaşım koridorlarıyla bütünleşen millî ulaştırma sistemi Milliyetçi Hareket Partisi olarak bizim temel hedeflerimiz arasında. Bu bağlamda, temeli atılan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı'nı Zengezur Koridoru'nun tamamlayıcı unsuru şeklinde Türkiye ile Türk dünyası arasında ekonomik ve lojistik entegrasyonu güçlendirmesini son derece kıymetli buluyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; son günlerde Milliyetçi Hareket Partisi olarak yurt genelinde yoğun ve yaygın bir şekilde devam ettirdiğimiz "Derdiniz derdimizdir." çalışmalarımız kapsamında Çankaya bölgesinde çok sayıda taksi durağını ziyaret ettim. Başta başkent Ankara olmak üzere büyük şehirlerde giderek artan korsan taksi ve korsan taşımacılık sorunu ciddiyetini korumaktadır. Taksi esnafı sadece emeğiyle değil, sermayesiyle de çalışan bir kesim, dijitalleşmenin sağladığı fırsatlardan istifade ederek taksici esnafının hem emeklerini hem de ekmek teknesi olarak tanımladıkları varlıklarını değersizleştirmektedirler. Taksici esnafı bu konuda gerçekten çok dertli. Bunları korumak için daha etkin ve caydırıcı bir denetim mekanizmasının kurulması gerekmektedir. Taksici esnafının değişen ve gelişen dijital ortamlara uyumunun sağlanmasında yol gösterici ve yönlendirici olmanıza ciddi ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca, taksi araçlarının yenilenmesinde daha önce olduğu gibi araç yenilemede yeni bir ÖTV muafiyetinin sağlanması talepleri de bir hayli fazla. Bu talepleri makul ve gerekli görüyoruz. Bu, şehir içi ulaşım kalitesinin artırılması açısından da son derece önemli. Tabii, taksici esnafının bir başka konusu da şu: Basit usulde vergilendirilirken gerçek usule geçişle alakalı bazı tedirginlikleri var. Bu konuda da özellikle bu geçişle ilgili bazı düzenlemelerin ya da düzeltmelerin yapılmasının da gerekli olduğunu bu vesileyle ifade etmiş olayım.

Başkentimiz Ankara'da yıllardır dile getirdiğimiz iletişim altyapısı da ciddi bir sorun. Seçim bölgem olan Polatlı, Evren, Şereflikoçhisar, Haymana, Balâ, Elmadağ ve hatta merkez ilçelerimizin birçok mahallelerinde, benim köyüm de dâhil... Sağ olun, bir telefon ettim, siz çok da ilgi gösterdiniz, hatta "Hocam, köydeyseniz geleyim." dediniz ama ben köyden ayrılmıştım, köydeyken aramam da biraz zordu işin doğrusu. Çankaya'dan bahsediyorum, Çankaya'nın bir mahallesinden bahsediyorum. Bu konulara el atacağınızı umuyorum. Dediğim gibi, büyük projelerde hakikaten çok başarılısınız ama bazı konularda da şikâyetlerimizi iletmek durumundayız. Tabii, internet konusunda da, yine, Ankara ve çevresinde, taşrasında çok ciddi sorunlar olduğunu da bir kez daha bu vesileyle dile getirmiş olayım.

Bir de, Polatlı ilçemizde İstiklal Mahallesi'nde devlet hastanesi ile AVM arasında bir yaya üst geçidi ihtiyacımız var. Burada zaman zaman ölümlü kazalar da söz konusu olabilmekte. Bu konuyla ilgili Karayolları Genel Müdürlüğüne bir talimatınız yeterli olacaktır diye düşünüyorum.

MHP olarak beklentimiz, güçlü, disiplinli, vatandaşın yaşam kalitesini yükselten bir ulaştırma ve iletişim politikasıdır.

Bakanlığın 2026 yılı bütçesinin tekrar hayırlara, güzelliklere vesile olmasını diliyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Karakaya.

Şimdi de söz sırası Sayın Tamer Osmangöçlü'nde.

Buyurunuz lütfen.

TAMER OSMANGÖÇLÜ (İzmir) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, Bakanlığımızın kıymetli bürokratları; hepinizi saygı ve muhabbetlerimle selamlıyorum. İnsanoğlunun ticaretinin, sosyal hayatının, arayışlarının ve yeri geldiğinde kurtuluşunun büyük bir portresini oluşturan ulaşım yatırımları Türkiye'mizin suretini değiştiren ve inkâr edilemeyecek bir durumdadır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte doğal kısıtların anlamını yitirmeye başladığı, sınırların yer yer ortadan kalkmaya yüz tuttuğu, siyasi sınırların ötesinde ticari ve kültürel sınırların yeniden yorumlandığı ve "gönül coğrafyası" kavramının anlamını gün geçtikçe artırdığı bir dönemde milletimizin hizmetine

kazandırılan her yatırımın kıymetli olduğunu ifade etmek isterim. Diğer yandan ulaştırma alanının teşekkül etmesi sürecinde ticaret alanlarının göz önünde bulundurulması, var olan sanayi merkezlerinin ve gelişmesi muhtemel sanayi alanlarının hesaba katılması projelerin uzun ömürlü ve verimli olmasında hayati önem arz etmektedir. Ve elbette yüksek bir öngörü gerektiren bu bakış açısının bugün Ulaştırma Bakanlığımızın kabiliyet hazinesinde fazlasıyla olduğunu görmek sevindiricidir. Bu hazinenin tarihe remzettği, nakşettiği eserlerin sayısını artıracığından da hiç şüphemiz yoktur. Çünkü bugün 8 milyar olan, 2030'da 10 milyarı geçmesi beklenen dünya nüfusunun ülkemize yansımaları elbette olacaktır çünkü Türkiye dünyanın ulaşım açısından kalbinde, coğrafyanın kader çizgisinin ise tam üstündedir.

Sayın Bakanım, ayrıca, İzmir temalarımızda vatandaşlarımızın beklentisi arasında olan birkaç hususu da bilgilerinize sunmak istiyorum. Diğer yandan, İzmir'in artan nüfusu ve büyüyen kent yerleşik alanıyla artık yeni bir çevre yoluna olan ihtiyacı iyiden iyiye hissedilmektedir. Bu kangren hâline gelen trafik sorununu da hafifleteceği düşünülen yeni bir çevre yoluyla ilgili vatandaşlarımız büyük beklenti içerisinde. Yıllardır kullanılan ve artık bozuk olması sebebiyle mağduriyete de sebep olan Kemalpaşa-Turgutlu arasında ulaşımı sağlayan kara yolunun fiziki şartlarının düzeltilmesi, hareketli nüfusu gün geçtikçe artan Kemalpaşa ilçemiz ile İzmir arasında ulaşımı sağlayacak, mevcut yapması gereken insanlar yapmayacağı için bir devlet projesi olarak Ulaştırma Bakanlığımızın bu hattı proje gündemine alması, Tire-İncirliova arasında ulaşımın sağlandığı yolun yenilenmesiyle ilgili daha önceden hazırlanan projenin bir an önce hayata geçirilmesi, Türkeli-Foça arasında ulaşımın sağlandığı yolun fiziki şartlarının düzeltilmesi beklentiler arasındadır.

Ayrıca, Bergama ilçemizde vatandaşlarımız bölgede İZBAN'ın hizmet vermemesi sebebiyle büyük mağduriyetler yaşamaktadır. Yine, yapması gerekenler yapmadığı için söz konusu hizmetin verilebilmesi için Bakanlığımızın uhdesinde gerçekleştirilebilecek bir çalışmaya umut bağlayan vatandaşların bu beklentisine de hassasiyetle yaklaşacağınızı umuyorum.

Diğer yandan, Bayraklı Mahallesi'nde Adnan Kahveci Üst Geçidi'nin -kendiniz biliyorsunuz- bulunduğu mevkide toplam 60-70 metre karelik bir güzergâhta ses perdesi yapılmasıyla ilgili uzun yıllardır vatandaşlarımızın talebine şahitlik ediyorum. Söz konusu mevkide hastane, siteler ve diğer yerleşim alanlarının olması bu ihtiyacı artırmaktadır. Konuyla ilgili hemşehrilerimiz adına size arz etmek istedim.

Sayın Bakanım, 2026 bütçenizin hem Bakanlığımıza hem devletimize hem milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Yaptığınız bütün çalışmaları -biz Milliyetçi Hareket Partisi olarak Türkiye'yi dolaşıyoruz- Türkiye'nin en ücra yerinde yaptığınız bütün çalışmaları takdirle karşılıyoruz. Bu çalışmaları Bakanlığınızda yapan her bir bürokratınıza teşekkürlerimi iletiyorum, hepinizi Allah'a emanet ediyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Osmanağaoğlu.

Şimdi de söz sırası Sayın Cem Avşar'da.

Buyurunuz lütfen.

CEM AVŞAR (Tekirdağ) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; hoş geldiniz.

Sayın Bakan, bugünkü konuşmanızda siber güvenliğin uluslararası başarısıyla övünen cümleler kurdunuz. Ben bu konunun aslında pek de övünülecek gibi olmadığını anlatayım. Şimdi, veri hususunda biz o kadar kötü durumdayız ki BTK Başkanı ve Başkan Yardımcısı gibi üst düzey yöneticilerin elektronik imzası siber çeteler tarafından kopyalanıyor. Birçok kişiye sahte diploma düzenleniyor, Millî Eğitim Bakanı ve YÖK gibi onlarca kamu kurumunun sistemlerine giriliyor, WhatsApp'tan çeteye mesaj atıyorsun, 120 bin TL'ye üniversite diploması alıyorsun. Şimdi, e-imza davasına bakıyoruz, buradaki şüphelilere baktığımız zaman Karayolları Genel Müdürlüğünden, Devlet Su İşleri Müdürlüğünden ihale alan mühendis var. Nerede geçiyor? Bu iddianamede geçiyor, Yıldız Teknik Üniversitesinden diploması olduğu söyleniyor. Şimdi, Sayın Bakanım, bakın, bizim Cumhurbaşkanı adayının otuz yıllık diplomasıyla uğraşılacağına... Bu sahte diplomayla -iddia bu- bu insan bir sürü kamu ihalesi almış. Deprem için "farkındalık" diyeceğiz, sonra çakma mühendislerle baraj yaptıracağız, yol yaptıracağız. Derler adama, millet der: "Bu ne perhiz bu ne lahana turşusu!" Herhangi bir vatandaşa bir şey olsa yollarda, bunun hesabını kimse veremez. Turizm Bakanı Kartalkaya'nın hesabını veremedi bu Mecliste; Komisyona da gelememi, gelip burada, Plan ve Bütçede de veremedi. O yüzden, Allah korusun, bunlarla daha çok ilgilenmeniz lazım.

Bakın, elini kolunu sallayan devlet sitelerini "hack"leyebiliyor. Bu mu BTK'nin rol modeli, bu mu 100 puan? Sitelerde 101 milyon kişinin Türkiye Cumhuriyeti kimliğinden tutun, cep telefonuna, neredeyse tüm kişisel verileri paylaşıyor. Siteyi kapatmadan sosyal medya hesabınızda paylaşıyorsunuz, son otuz günde sitedeki en büyük trafik siz paylaştıktan sonra gerçekleşiyor.

Dahası, başka bir iddianame daha var, yine, Ankara Cumhuriyet Başsavcılığının yürüttüğü, Millî İstihbarat Teşkilatı ve Millî Savunma Bakanlığı gibi gizliliğin operasyonlar için kritik olduğu bilinen kurumlarda veri sızıntıları belirleniyor, hem de bunu içlerinden en büyüğü 25 yaşında olan bir çetenin yaptığı söyleniyor Sayın Bakan. Bakın, bu gerçekten bir iş bilmezlik. Bizim Cumhurbaşkanı adayımızı casuslukla suçlarken vatandaşın bilgilerini bu hatalarınızla yabancılara gümüş tepside sunuyorsunuz. Şimdi, casus kim o zaman? Cumhurbaşkanlığı Aday Ofisi hesabıyla uğraşacağınıza, ikide bir bu hesapları kapatacağınıza vatandaşın kişisel verilerini koruyun öncelikle. Bakın, corona döneminde veri sızıntısından sonra siz itiraf etmişsiniz; bu skandal da birkaç sene sonra mı gerçekleşecek yoksa millete ve milletin vekillerine bugün yapacağınız bir açıklama var mı? Sabah dürüstlükten, doğruluktan bahsettiniz, benim de hayattaki en hassas olduğum konulardan bir tanesidir, sizin aynı dürüstlük ve aynı hassasiyetle bunlara cevap vermenizi bekliyoruz.

Gelelim... Ulaştırma programında inatla ısrarcı olduğunuz Kanal İstanbul Projesi'nin neredeyse yarısını 2028 yılına kadar tamamlamayı taahhüt ediyorsunuz. Bunu taahhüt ederken de çevrenin korunacağını, paydaşlarla iş birliği yapılacağını iddia ediyorsunuz. Çevreciler, deprem bilimciler sizi konu hakkında ısrarla uyarıyor "Ağaç kesmeyin, fay hatlarını tetiklemeyin." diye fakat kale bile alınmadığını görüyoruz. İstanbulluların yüzde 65'i bu projeyi istemediğini söylüyor yani vatandaşla inatlaşmanın sizlere, en fazla da Hükûmetinize zarar vereceğini sizin de bilmeniz lazım. Siz inat ettiniz diye Türkiye ekonomisinin nüfusunun bel kemiği olan

bu şehrin heyelan ve tsunami gibi tehditlerle yüz yüze kalması mı gerekiyor? Bu inadın sebebi acaba Katarlı dostlara satılan arsalar mı? Bunun da cevabı merak ediyoruz.

Sayın Bakanım, biliyorsunuz, Tekirdağ'da 2019'da imzasını attığınız Halkalı-Kapıkule etabı devam ediyor. Bizim, burada, Çerkezköy'de bir istasyonumuz var fakat biz Çorlu-Çerkezköy arası da -ticaret odalarımızla- bir iletim hattı talep ediyoruz çünkü Çorlu bizim en büyük nüfusa sahip ilçemiz, dolayısıyla sanayi de orada yoğun; bununla alakalı da ilginizi bekliyoruz.

Bir diğer konu da sahil hattımız. Özellikle Marmaraeğlisi hattı yazın aşırı yoğunlaşıyor. Bu hatla alakalı da yeni kavşaklar ve yeni dal-çıkırları Bakanlıktan talep ediyoruz.

Saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyorum Sayın Avşar.

Şimdi de söz sırası Sayın Sururi Çorabatır...

Buyurunuz lütfen.

SURURİ ÇORABATIR (Antalya) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli hazırın; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, keşke fırsatımız olsaydı da bir turizmci olarak ulaştırma konusunda turizm ve ulaştırma adına sizlerle saatlerce konuşabilseydik, vaktimiz kısıtlı.

Öncelikle, Antalya Kepezüstü ve Serik merkezdeki kavşaklarda yaptığınız çalışmalar, Taşağıl-Beyşehir yolu ve kavşaklardaki yaptığınız çalışma bir nebze olsa da Antalya trafiğine nefes aldırılmıştır. Sayın Karayolları Genel Müdürümüz de burada, kışın yoğun olmadığı bir dönemde acil Antalya'ya gelip Antalya-Alanya, Antalya-Kaş arasındaki yol güzergâhlarını tekrar düzenlemelerle size ait olan yerde incelemenizi tavsiye ediyorum. Bu çalışmalarımızı orada yaparsak trafik bir nebze rahatlayacaktır.

Turizm Türkiye'nin döviz dengesinin en önemli sektörüdür, Bakanlığınızın da en önemli paydaşıdır. Bütçenizde Türkiye'nin döviz lokomotifini olan turizm bölgelerine ayrılan yatırım payı ne yazık ki binde 4 gibi gözüküyor. Bu oran -turizmde 61 milyar dolar hedef geliri olan bir sektör için- ülkemizin ekonomik gerçekleri ile Bakanlığınız tarafından yapılacak yatırımlarla çok bağdaşmamaktadır. 2025 bütçesinde turizm bölgelerine ayrılan karayolları yatırım tutarı 3,4 milyar; Türkiye'yi 25 turizm koridoruna böldüğümüzde de bölge başına düşen miktar yaklaşık 136 milyon TL'dir. Bu miktar sadece bir çevre yolunun bir kavşağını bile karşılamamaktadır. Antalya-Alanya kuzey çevre yolu... Bu projenin 2014'ten beri ilerleme oranı binde 8 gibi gözüküyor. Ülkemize hava yoluyla dört saatlik mesafede ülkemizin erişilebilirlik ülke sayısı, nüfusu ve ekonomik büyüklüğünden bahsettiniz sabahleyin ama biliyorsunuz -sizinle bu konuyu da daha önce tartışmıştık, konuşmuştuk- gelen turist Antalya'dan Alanya'ya, Kaş'a kara yoluyla ne yazık ki dört saatte gidiyor.

Yeni projede küme suyu hattı problemi var, tüneller var, drenaj var; Allah kolaylık versin yapımcı firmaya da. Heyelan riski var, kamulaştırma var, kredi riski var, viyadük problemleri var; inşallah, bunu hızlıca yaparsınız ki Antalya trafiğinin rahatlamaya ihtiyacı var, aksi takdirde turizm çok kötü etkilenecek.

Antalya Havalimanı'ndan bahsetmek istiyorum. 40,3 milyon yolcu ağırladı, Avrupa'nın 9'uncu büyük havalimanı, dünyanın en yoğun 25'inci havalimanı ama raylı sistem bağlantısı yok. Fizibilite raporu tamamlanmasına rağmen sekiz yıldır program dışı. Raylı sistem yapılması hâlinde sizin bahsettiğiniz 72 bin ton karbon emisyonu azalacak ama bütçede sıfır ödenek var.

Sayın Bakan "Antalya'nın simgesi olacak." demiştiniz, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürümüz de burada, Antalya Havalimanı'na yapacağınız 77 metre yüksekliğinde, 14 katlı yeni hava trafik kontrol kulesi için henüz ortada herhangi bir şey görünmüyor. Siz buna "Başlayacak." demiştiniz ama projede 2028-2029 gösteriyor, bu çok geç bir dönem. Doğu-batı pistleri sıkıntılı.

Torba yasayla hava taşımacılığı yapan firmalara her yıl yeni bir ödeme zorunluluğu getirilen harçlarla ilgili bilginiz var mı? Ayrıca, size İstanbul Havalimanı için 4'üncü pistin ne zaman tamamlanacağını sormak isterim.

Antalya hem iç hem dış turizmde yoğun misafir ağırlayan bir il. Konya-Antalya, Eskişehir-Antalya demir yoluna ne zaman başlamayı düşünüyorsunuz?

Akıllı ulaşım sisteminden bahsettiniz. Antalya-Kemer-Gazipaşa yolunda zaman israfını önlemek için sinyalizasyona bir an önce başlamanız lazım.

İç hatlardaki uçuşlardan bahsettiniz. Antalya, Dalaman ve doğu ve güneydoğu illerimizde turizmin devam ettiği destinasyonlarda sefer sayılarını azalttılar Sayın Bakanım, fiyatlar da oldukça pahalı, oradaki yolcular mağdur oluyor.

Tren ve otobüs seferlerinde yüzde 50 indirimden bahsettiniz sabahleyin ama bunu hava yollarında da uygulamak lazım; zira, bilet fiyatları çok yüksek.

Karayolları Genel Müdürümüze tekrar seslenmek istiyorum: Fethiye-Marmaris yolu ölümlü kaza oranı Türkiye ortalamasının 3,2 katı fazlalığında. DSİ ve Karayolları verilerine göre 52 kilometrenin standardı C sınıfı yetersiz yol olarak tanımlanıyor. Bodrum-Milas Havalimanı yolu 79 bin araç gözüküyor, yolun taşıma kapasitesi 32 bin; kapasite artış oranı yüzde 148. Teknik olarak yol kırmızı alarm veriyor. Aydın-Kuşadası-Didim hattı; yine, buraya 7,6 milyon turist geliyor, çevre yolu yok, raylı sistem yok, kruvaziyer bağlantı yolu yok. Yoğun sezonda yüzde 220 seviyesinde artış var. Kapadokya'da, yine, 2014-2020 arasında yüzde 380 artış var. Avanos-Göreme-Uçhisar hattındaki artış çok yüksek. Trabzon-Uzungöl-Ayder hattı yine aynı. Rize-Artvin çevre yollarının yüzde 32'si hâlâ geçici statüde. Palandöken-Kars-Sarıkamış çevre yolundaki hız düşüşü yüzde 53. Van Gölü çevresindeki yolun yüzde 20'si kritik bakım sürecinde, bu koridora ait 2025'te tek bir viyadük bile yapılmamış.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Çorabatır.

Şimdi de söz sırası Sayın Orhan Sümer'de.

Buyurunuz lütfen.

ORHAN SÜMER (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, kıymet milletvekilleri, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, ulaştırma ve altyapı yatırımları bir şehrin ve bölgenin kaderini belirler. Ne yazık ki memleketim Adana, tamamlanmamış yollar, kapatılan veya işlevsizleştirilen havaalanı, garanti ödemeleriyle kamu kaynaklarının zorlandığı büyük projeler ve hâlâ köylerindeki iletişim altyapısı eksiğiyle anılmaktadır. Özellikle Kozan-Mansurlu yolu tam yirmi yılı aşkın süredir bitirilmemiş bir proje hâline gelmiştir. Bu yolun tamamlanmaması sadece ulaşım konforunu bozmakla kalmıyor, ilçeler arası ticareti, tarımsal lojistiği ve can güvenliğini de doğrudan etkiliyor. Burada yaşanan kazalar ve can kayıpları sürekli Adana'nın gündeminde, geçen sene 4 aile orada yok oldu.

Saimbeyli'de Obruk rampası olarak anılan yeri çıktıktan sonraki Saimbeyli-Tufanbeyli arasındaki menfezler artık çürümüş, tehlike arz etmektedir. En son on beş yıl önce bakımı yapılan bölge acilen onarım bekliyor.

Yine, Tufanbeyli ilçemizde Çukurkışla, Kirazlıyurt, Yenicami Mahallelerimizde, İstiklal ve Cumhuriyet Mahallelerimizde hâlâ internet ve telefonla erişim sorunu yaşanıyor.

Özellikle Adana ulaşımında Ceyhan-Pozantı yeni otoyolunun acil olarak başlaması ve Güney Kuşak yolunun bir an önce tamamlanması gerekir. Mevcut otoyol şehir içi ulaşım nedeniyle çok büyük trafik yoğunluğuna sahip.

Ayrıca, yine merkez ilçelerimizden Çukurova Havalimanı'na Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının metro ulaşımı sağlaması gerekiyor çünkü orada ciddi ulaşım sorunu yaşanıyor.

Sarıçam ilçemizde altyapı ve ulaştırmada ilçenin neredeyse yüzde 90'ında fiber internet hizmeti bulunmuyor. Bu bölgede 2 üniversite ve çok sayıda üniversite öğrencisi barınmaktadır. Maalesef, derslerinde ciddi zorluklar yaşıyorlar.

Ayrıca, otoyolda Kozan çıkışı ile Organize Sanayi çıkışı arasındaki bölgeye İncirlik, Kürkçüler civarında acilen "yonca" diye tabir edilen bir otoyol iniş çıkış düzenlemesi yapılmalıdır. İlçe trafiğini ve transit geçiş trafiğini bu şekilde rahatlatmak mümkün olacaktır.

Ayrıca, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren Hattı hâlen tamamlanmamıştır. Sizin deyiminizle projenin ilerleyişine bakıldığı zaman 2026 yılında tamamlanması gerekiyordu ama bu da mümkün görünmüyor. Ayrıca, banliyö olarak tabir edilen küçük tren seferleri bu nedenle iki yıldır durdurulmuş durumda. Her gün Adana-Mersin arasında on binlerce insanımız yolculuk yapıyor, işe gidip geliyor, üniversiteye giden vatandaşlarımız mağdur olmakta. Tüm bunlar Adana'nın ekonomik canlılığını da olumsuz şekilde etkiliyor.

Biz Adanalılar için diğer önemli bir konu, maalesef şakirpaşa Havalimanı. İllerimizde zarar etmiyorsa ve vatandaşa külfeti yoksa havalimanı yapılmasına karşı itirazımız yok fakat bakın Sayın Bakan, Zonguldak, Kastamonu, Sinop, Samsun, Ordu, Trabzon, Rize, hepsi birbirine komşu, 60 kilometre mesafede ama bunların hepsinde de havaalanı var. 7 ilin toplam nüfusu da 4 milyon 300 bin civarında, havaalanlarının kullanımı ise neredeyse yarı yarıya. Oysa, şakirpaşa Havalimanı... Adana, Mersin'le beraber Osmaniye'yi de kattığımız zaman onların arasında da 60'şar kilometre var, buranın nüfusu 5,5 milyon, 1 havaalanına mahkûm ettiniz. Kapatılmasının Adana'ya ağır bir maliyeti oldu.

Sayın Bakan, ayrıca, 10 Ağustos- 31 Aralık 2024 tarihleri arasında Çukurova Havalimanı'nda yüklenici firmaya garanti yolcu olarak 535 bin avro ödeme yapılmış. Bunlar sizin Bakanlığınızdan aldığımız rakamlar. şehrin göz bebeği olan, ulaşım açasından da çok da elverişli olan şakirpaşa Havalimanı maalesef kapatıldı. Biz diyoruz ki: Milletın kaynaklarını ilk yağmurda sel basan, ulaşımı sıkıntılı, hatta hâlâ aydınlatmaları olmayan ama müteahhit firmanın led ışıklarla donattığı Çukurova Havalimanı üzerinden rant odaklarına hâlâ aktarmanız devam ediyor; bu, kabul edilemez. Buna ek olarak, şakirpaşa'nın tarifeli uçuşlara kapatılmasıyla kent merkezimizin hava yolu erişimi de zayıflamış oldu.

Yine, Adana'mızın kırsal kesimlerinde ise altyapı tamamen ihmal edilmiş bir durumdadır. Adana'nın birçok köyünde hâlâ güvenli telefon ve internet erişimi maalesef yoktur.

Sayın Bakan, bazı sorularım olacak.

Bir: Kozan-Mansurlu yolunun derhâl tamamlanması için gereken kaynak ne kadardır? Proje tam anlamıyla ne zaman tamamlanacaktır? Projenin bu kadar uzamasının sebepleri nelerdir?

İki: Çukurova Havalimanı'na yapılan yolcu garantilerinin bugüne kadar kamuya maliyeti nedir, yolcu garanti sayısı kaçtır? şakirpaşa'nın kapatılmasının yerel ticarete etkisi analiz edilmiş midir? Ayrıca, şakirpaşa'nın hiç kullanılmamasının altında yolcu garanti sayısı mı bulunmaktadır?

Ayrıca, Adana'nın ilçe ve köylerinde internet ve telefon altyapısının ivedilikle sağlanması için ne kadar kaynak ayrılmıştır? Hangi süreçte yapılması planlanmaktadır? Adana-Mersin Hızlı Tren Projesi tam olarak ne zaman tamamlanacak ve çalışmaya başlayacaktır?

OTURUM BAşKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Sümer.

şimdi de söz sırası Kadim Durmaz'da.

Buyurunuz lütfen.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, kıymetli Sayıştay denetçileri, basın mensupları; 2026 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin ölkemize hayırlı uğurlu olmasını dileyerek sözlerime başlıyorum.

Temsil ettiğim il Tokat Anadolu'nun ortasında, tarihî eser envanteriyle İstanbul'dan sonra Türkiye'nin 2'nci ilidir ama AK PARTİ iktidarı döneminde bu ilde 47 bin ailenin bütün üretilen ölkemize katkı sunduğu fabrikası kapatılmış, şeker fabrikası özelleştirilmiş, yaklaşık 613 bin nüfus Tokat'ta yaşarken 2 katı kendini AK PARTİ iktidarıyla gurbete atmıştır. Kalanın da mutlu yaşaması için AK PARTİ iktidarının övündüğu yollar konusunda bölgemizin eksiklerini ara ara bizzat bizi dinleyip aktardığım Sayın Bakanıma iletmek istiyorum.

Bakanımızın Tokat için önemi de şu: Yaklaşık olarak yirmi yıl öncesinde o yörede yapılan, yirmi üç yıldır da bitmeyen Kızılıniş'i çok iyi bilişi, bizim ilçelerimizle olan pozisyonu gayet iyi bilen biri ama takdir edersiniz, sekiz yıldır bitmeyen Niksar yolu bittiğinde doğrudan gelen araçlar Tokat üzerinden batıya doğru ilerleyecek ama hâlihazırda geçilmez olan Tokat trafiğinin 2 tane -Dimes kavşağında ve Atatürk Köprüsü'nde- yer altı geçidine ihtiyaçı var.

Yine, etüdü, projesi tamamlanmış, ihale aşamasında olan, Tokat turizmi için de önem arz eden Amasya-Kervansaray-Zile yolu; yine, Tokat'ı Yozgat üzerinden Kapadokya'ya bağlayacak Zile-Çekerek yolu -18 kilometre- bunların ihale edilmesini, yatırım programına alınmasını bekliyoruz. Yine, Tokat içerisinde ilçelerimizi birbirine bağlayan Pazar-Zile yolu; yine, Turhal Güney Çevre Yolu ve hepinizin bildiği, Karadeniz'i İç Anadolu'ya bağlayan 18 yol aksı var. Hikmetiilahi, bunlardan bitmeyen, adına böyle efsaneler söylenen Ünye-Akkuş-Niksar-Tokat yolu var. İyileştirme denildi. Yaklaşık bir hafta önce yine Ordu'ya gittim, iki buçuk yıldır yapılabilmiş 5 kilometrelik bir iyileştirme dahi yok. Bunların biraz ivedilikle gündeme alınmasını son derece önemsiyoruz.

Yine, Tokat'ın D100 Kara Yolu'na bağlanması gereken Almus ilçemiz... 15 kilometre Sayın Bakanım. Daha önce de görüştük ve konuştuk, 15 kilometreyle insanların 70 kilometre dolaşmayacağı bir kolaylık sağlayacaksınız. Yine, hepinizin bildiği D100 içerisinden geçen Reşadiye'nin ikinci bir köprüsü yok. Allah korusun, bir deprem, bir felaket olduğunda bu ilçenin dışarıyla teması bitiyor. Ve burada -yıllardır konuşuyoruz- bir alt geçide kesinlikle ihtiyaç var. Yine D100 üzerinde Niksar Organize Sanayi ve Gürçeşme'de sık sık ölümlü kazalar olmakta, buralara alt geçitli çözümlerin üretilmesi gerekiyor. Yine, Tokat Artova, Yeşilyurt, Sulusaray, devamında Kadişehri yolu duruyor. Almus ile Tufantepe Köprüsü ve Sivas Yıldız Dağı Kayak Merkezi'nin Almus'a bağlantısı duruyor. Yine, Tokat-Turhal arasında Çaylı kavşağı, aydınlatması olmadığından onlarca can ve mal kaybına yol açmaktadır. Yine, hepinizin bildiği, Yıldızeli'nden Tokat'a bağlantı var, tünel ihalesi yapıldı Sayın Bakanım; bunun için teşekkür ediyoruz ama sizin de bugün hedeflerinize baktım, böyle bir demir yoluyla Tokat'ı bağlamayı düşünüyorsunuz. O tünele mutlak ama mutlak demir yolu için de bir çalışmanın yapılması gerekiyor. Yine, Tokat-Turhal arası demir yolu bağlantısının yapılması gerekiyor.

Tokat'a hava yoluyla hemen komşu ilimiz Sivas'a ve yanı başındaki Merzifon'a göre daha pahalı seyahat ediyoruz. Lütfen, bunun masaya yatırılıp bir an önce normale dönmesini istiyoruz.

Yine, ilçelerimizin çoğunu saymayacağım, internet noktasında iyi değiliz. Çok zorlu bir coğrafya olmamamıza rağmen bu konuda da eksiklerimiz var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Durmaz.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Hemen tamamlıyorum Başkanım.

Yine, dijital platformlar üzerinden yürüyen yolcu taşımacılığı var. Bunların birçoğu, Obilet, BlaBlacar Fransız, Yemeksepeti Amerika, Trendyol Çin, Getir Amerika, Sodexo Fransız, Uber çok uluslu... Hepsi burada Amerika merkezli ve bu ülkenin kaynakları gece 24.00 olduğu zaman yabancı ülkelere akıp gitmektedir.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Durmaz.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Bu konuda bir yasal düzenlemeyle bunların komisyonlarının yüzde 5-6'ya indirilip ülkemizdeki sermayenin yurt dışına akıp gitmesi bir yasal düzenlemeyle kesilmeli.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Sağ olun Sayın Durmaz.

Sayın Durmaz, sırada bekleyen gerçekten 15 vekilimiz var.

Sayın Durmaz, teşekkür ediyoruz, sağ olun.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Otobüs taşımacılığı yapan servislerdeki insanların geleceği de garanti altına alınmalıdır.

Tekrar bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Sabırınız için de teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Evet, şimdi söz sırası Sayın Kaan Koç'ta.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurunuz lütfen.

KAAN KOÇ (Ardahan) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri ve kıymetli bürokratlarımız; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 yılı bütçesinin hayırlı olmasını temenni ediyor, bu kapsamda memleketim Ardahan'daki ulaştırma ve altyapı yatırımları adına birkaç cümle kurmak istiyorum.

AK PARTİ iktidarlarımız boyunca Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Türkiye'nin dört bir yanına ulaşan ulaştırma ve altyapı yatırımlarının önemli bir parçası da Ardahan'da olmuştur. Son yirmi üç yılda Ardahan'ımıza sadece ulaştırma alanında yaklaşık 8 milyar liralık bir yatırım yapılmıştır. İlimiz ve ilçelerimiz Karayolları yol ağındaki duble yollar, sıcak asfaltlar, köprüler ve viyadüklerle inşa edilerek birbirine bağlanmıştır. Ayrıca, zorlu kış şartlarında karla mücadele çalışmaları da fedakâr personelimizle başarıyla sürdürülmektedir. Yine, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün destekleriyle belediyelerimiz ve il özel idareemiz tarafından köy yollarının standardının yükseltilmesi ve ulaşım güvenliğinin artırılması için asfalt ve beton yol çalışmaları da aralıksız olarak devam etmektedir.

Sayın Bakanım, Çıldır Aşık Şenlik Tüneli'mizi geçtiğimiz yıl sizin de teşriflerinizle açtık. Şimdi, tamamlayacağımız Çıldır giriş yoluyla bölgeyi gümrük kapısına doğrudan bağlıyoruz ve bölge ticaretimizi geliştiriyoruz. Yine, bu yaz döneminde Çamlıçatak Alt Geçidi ve Kura Viyadüğü gibi 2 önemli eseri daha desteklerinizle tamamlayıp hizmete açtık.

Sayın Bakanım, 2026 yılı bütçesinde de iki yönlü olarak yoğun çalışmaların devam ettiği Posof Ilgar Dağı Tüneli'mizde tünel ve yol çalışmalarının güçlü şekilde devam ettirilmesi bölgemiz için büyük önem arz etmektedir. Tünelimiz ve bağlantı yollarındaki çalışmaların bu yıl da devam ettirilerek mümkün olan en kısa sürede bitirilmesi şehrimizin öncelikli beklentisidir. Bu konuda 2025 yılındaki güçlü destekleriniz ve yoğun çalışmalar ile 2026 için planlanan güçlü destekleriniz için şimdiden teşekkür ediyorum.

Ayrıca, Dünya Bankası destekli planlanan ve ihale çalışmaları süren Divriği-Kars Demir Yolu Rehabilitasyon Projesi kapsamında yapılacak olan Çıldır Cambaz Tren İstasyonu ve yatırım programına teklif edilen Çıldır Gölü İskele Projesimizin de hayata geçirilmesi, ulaşım ağı için olduğu kadar bölge turizmi için de oldukça önemli olup ilimizi Kafkasya'nın lojistik üssü hâline getirecektir.

Kısaca, bahsettiğimiz tüm bu yatırımlar, Ardahanlı hemşerilerimizin yaşam kalitesini doğrudan artırmakta ve bölgenin kalkınma sürecine ivme kazandırmaktadır.

Bu vesileyle, Türkiye Yüzyılı hedeflerine giden yolda Ardahan'ımıza yönelik desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a ve projelerimize her daim sahip çıkan Sayın Bakanım, size teşekkür ediyorum. Bakanlığımızın 2026 yılı bütçesinin tekrar hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Koç.

Şimdi de söz sırası Sayın Levent Uysal'da.

Buyurunuz lütfen.

LEVENT UYSAL (Mersin) - Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, öncelikle Çukurova Havalimanı'na vermiş olduğunuz destekten dolayı çok teşekkür ederiz. Bugün Mersin de 2025 yılı itibarıyla 115 milyar liralık 12 adet projemiz hızla devam etmekte. Bu projeler şehrimizin üretim gücünü, ticaret kapasitesini ve bölgesel bağlantısını da önemli ölçüde artırmaktadır. Ancak Mersin'in ulaşım altyapısını daha da güçlü hâle getirmek için sizlerden bazı kritik projelerde de destek istiyoruz efendim. Silifke-Mut, Erdemli-Ayrancı, Gülnar-Aydıncık, Anamur-Gazipaşa yollarının ve Toroslar-Akbelen Katlı Kavşak Projesi'nin tamamlanmasını, Kızkalesi-Taşucu bağlantı yoluna ve Çamlıyayla-Sarıkoyak Mahallesi tünel çalışmasına ödenek ayrılmasını, Tarsus Çevre Yolu ile OSB bağlantısı yollarının genişletilmesini, Akdeniz-Huzurkent Çevre Yolu Projesi'nin yatırım programına alınmasını, ilçeler arası şehir hatları vapur seferleri sisteminin kurulmasını, Mersin Kıyı ve Deniz Alanları Projesi'nin bir an önce tamamlanmasını, Mersin-Tarsus arası otoyol geçiş ücretinin kaldırılmasını -efendim, bu, özellikle Tarsuslu hemşerilerimizin çok ama çok önemli isteği çünkü işyerleri Tarsus'un içinde, evleri maalesef ilçenin dışında olduğu için her gün bir ücret ödemek zorundalar- üniversitelerimiz ile BTK'nin iş birliği yaparak yapay zekâ ve siber güvenlik merkezinin kurulmasını ve öncelikle tüm ilçelerimizin mobil iletişim altyapılarının güçlendirilmesini talep ediyoruz efendim.

2026 yılı bütçemiz hayırlara vesile olsun.

Sağ olun, var olun. Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Uysal.

Şimdi de Sayın Naci Şanlıtürk.

Buyurunuz lütfen.

NACİ ŞANLITÜRK (Ordu) - Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlarımız; hepinizi sevgi ve saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Ulaştırma Bakanlığımızın Türkiye çapında yapmış olduğu projeleri takdirle karşılıyorum. Bu manada Ordu ilimizde de yapılan Ordu Çevre Yolu'nun 1'inci etabı, Ünye çevre yolu ve havalimanı gibi birçok proje için teşekkür ediyorum. Siz zaten bölgede çalıştığınız için bölgeyi bizden çok daha iyi bilmektesiniz.

İlimizde Bakanlığımızın Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı 26 adet projesi devam etmektedir. Bu projelerin tamamlanabilmesi için gerekli ödeneklerin aktarılması gerekmektedir. Ordu Çevre Yolu'nun 2'nci etabının 1.800 metre uzunluğundaki Melet Viyadüğü yapılarak Kayabaşı kavşağından mevcut kara yoluna bağlantısı 2023 yılı milletvekili seçimleri öncesinde yapılacaktı, gerekli kaynak aktarılamadığı için yapılamadı. Şu anda Ordu Çevre Yolu'nun 2'nci etabı tamamen durdu desek yeridir. Karapınar Viyadüğü'nün ayaklarının bir kısmı tamamlanmasına rağmen üç yıldır hiçbir ilerleme kaydedilemedi.

Çevre yolu güzergâhında bulunan Şehir Hastanesinin yapımı tamamlanmak üzere, Allah izin verirse 2026 yılının ilk çeyreğinde açılması düşünülüyor. Sizin de bildiğiniz gibi, Sayın Cumhurbaşkanımızın Ordu mitinginde talimatını vermiş olduğu çevre yolunu imar yoluna bağlayacak Şehir Hastanesi bağlantı yolu ihale edildi, yapılıyor. Ordu Büyükşehir Belediyesi imar yollarında herhangi bir düzenleme yapmadığı gibi, bölgenin 1/5000'lik imar planını da sürekli yapıp bozuyor. Bu bağlantı yolu bittiği takdirde elimizde yapılmış bir bağlantı yolu olacak, bir ucunda çevre yolu yok, diğer ucunda imar yolu yok.

Şehir Hastanemiz ilavelerle birlikte 1.500 hasta kapasiteli büyük bir hastane. Hastanede günlük 10 binin üzerinde hasta muayenesi yapılması düşünülmektedir. Bu bölgede günlük 70 binin üzerinde giriş çıkış olacaktır. Şu anki çevre yolu trafiği şehir içi imar yolundan sağlanmaktadır. Ordu trafiği zaten kilitlenme noktasındayken Şehir Hastanesinin açılmasıyla tamamen durma noktasına gelecektir. Ordu Çevre Yolu inşaatının birim fiyatları düşük kaldığı için üç yıldır verilen ödenekler kullanılmamaktadır. Sayın Bakanım, bu proje için ne yaparsak bir an önce yapmalıyız; ihale iptal edilip yeniden mi yapılır, Sayın Cumhurbaşkanlığımız tarafından kararnameyle birim fiyatlarda düzeltme mi yapılır bilemiyoruz ama ne yapılırsa bir an önce yapılmalıdır. Bildiğimiz bir gerçek var: Ordu trafiği felç olmuş durumda, Ordu'dan geçmek mümkün değil.

İlimizde uzun süredir yapımı devam eden Ordu-Kabadüz-Çambaşı Yolu, Ordu-Gölköy Yolu, İslamdağ-Korgan Yolu, Kumru-Niksar Yolu, Korgan-Niksar Yolu, Ünye-Akkuş-Niksar Yolu gibi birçok projemiz ya ağır aksak işliyor ya da tamamen durdu. Bu projelere ödenek aktararak bir an önce bitirilmesi ilimizin ekonomi, turizm ve ulaşım anlamında gelişmesi için önemlidir. Ulubey-Sarpdere, Kumru-Korgan, Aybastı-Gölköy, Kumru-Ünye gibi sathi kaplama olan ara yollarımız var. Bu yollara ilave bir genişletme yapılmadan üzerine sıcak asfalt dökülüp "V" kanalı yapıldığında o bölgenin sorunu çözülmüş olacaktır. Bunun için ilimize ayrılan BSK miktarının artırılmasını talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, bildiğiniz gibi, Fatsa çevre yolu artık sadece Ordu'nun değil Karadeniz Bölgesi'nin sorunu hâline geldi. Fatsa çevre yolunun da bir an önce projelendirilip yapılması Doğu Karadeniz için elzem hâle gelmiştir.

Sayın Bakanım, balıkçı barınaklarımızın temizliğiyle ilgili destek istiyoruz. 463 tane teknemiz var, teknelerimizi çekecek yer yok. Özellikle Gülyalı, Kumbaşı, Kacalı, Kışlaönü, Medreseönü, Ünye Balıkçı Barınağı gibi 5-6 barınağımızın içinin acilen temizlenmesi gerekiyor. Gülyalı Balıkçı Barınağı'mızın büyütülmesiyle ilgili 2025 yılında destek istemiştik. İnşallah Gülyalı Balıkçı Barınağı'nın büyütülmesi işi 2026 Yatırım Programı'na alınır.

Sayın Bakanım Samsun'dan Sarp'a kadar yapılacak olan demiryolunun da hızlandırılmasının faydalı olacağına inanıyorum.

İlimizde internet, telefon, GSM altyapısının geliştirilmesi adına destek istiyoruz. Özellikle sahilin arka tarafında kalan Çamaş, Çatalpınar, Kabataş, Kabadüz, Çaybaşı, Akkuş gibi ilçelerimizde internete ulaşmak mümkün değil. Ordu merkezde stadyumun içinde bile internet ve telefon çekmiyor.

Ünye Gölevi, Fatsa Ilıca Sapağı, Altınordu Cumhuriyet Mahallesi ve Gülyalı Turnasuyu Mahallelerimizde denizin karaya zarar vermemesi için projeleri Bakanlığımızda hazır durumda bekletilen dalgakıranların yapılması gerekmektedir.

Ünye'mizde Büyükşehir Belediyesi uhdesinde bulunan liman on yıllığına bir firmaya kiraya verilmiştir. Bu limanın Büyükşehirden Bakanlığın bünyesine alınarak aktif hâle getirilmesi bölge ekonomisi için önem arz etmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NACİ ŞANLITÜRK (Ordu) - 2026 bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Şanlıtürk.

Şimdi de söz sırası Sayın Nurten Yontar'da.

Buyurunuz lütfen.

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; Tekirdağ'ın 2025 yılı ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının durumunu dile getirmek istiyorum ama gelin görün ki şehrimin yıllardır beklediği projeler hep kâğıt üstünde kalıyor. Ulaştırma dediğimiz şey "yapım aşamasında" yazan bir tabeladan ibaret değildir, ulaştırma bir ilin kader haritasıdır ve ne yazık ki Tekirdağ'ın kader haritası hep çizilmiş ama hiç tamamlanamamıştır.

2025 yılı Yatırım Programı'nda haberleşme ve ulaştırma kalemi 117 milyar 223 milyon lira büyüklüğünde görünmesine rağmen şehrim bu bütçeden gerekli payı alamamaktadır.

Çerkezköy-Kapıkule Hızlı Tren Projesi 2007 yılından bu yana devam ediyor. 50,1 milyar lira proje tutarı, 2024 sonu itibarıyla 34 milyar lira harcanmış, 2025 için öngörülen ödenek 16 milyar lira ancak ortada tren yok. "Hızlı tren" diyoruz ama hızlı olan tek şey maliyetlerin artışı, süreç çok ağır işliyor Sayın Bakan. Vatandaş hızlı trene ne zaman bineceğini bize soruyor. Bitmesi gereken bu yatırımın gerçekten ne zaman biteceğini de biz size sormak istiyoruz Sayın Bakan. Bu proje kapsamında Çerkezköy-Kapaklı Hattı'nda bir sorun görünmüyor ama bir diğer sanayi bölgesi olan Çorlu-Ergene mağduriyet yaşayacak; bu mağduriyeti giderebilmek için Çorlu-Ergene-Çerkezköy Hattı'nın hafif raylı sistemle projeye dâhil edilmesi gerekmektedir, bölge çalışanlarının talebi bu yöndedir.

Diğer bir konu: Metro ve Marmaray sistemlerinde insanların rayların üzerine atlamaması veya düşmemesi için otomatik açılan kapılara sahip şeffaf bir set yapılabilmesi çünkü intiharlar söz konusu.

Demir yolları demişken, bir diğer önemli sorun da Muratlı ilçemizi ortadan ikiye bölen demir yolu; şehir ulaşımında büyük bir engel teşkil etmekte, özellikle yoğun saatlerde trafik akışını durma noktasına getirmektedir. Ambulans ve itfaiye gibi acil müdahale araçlarının geçişlerinde yaşanan gecikmeler acil vakalarda hayati riskler doğurabilmektedir, bundan dolayı da dal-çıkların süratle yapılması gerekmektedir.

Lojistik merkezlerde Türkiye potansiyelinin neredeyse yüzde 20'si Trakya'dan akıyor; Tekirdağ limanları, Çorlu OSB'leri, Ergene üretim havzası Avrupa'ya açılan kapılar ama Tekirdağ'a ayrılan lojistik yatırımları hâlâ yetersiz ve beklentilerin uzağında. Lojistik merkez için ayrılan ödenek yok denecek kadar çok az. 2025'ten sonraya kalanlar notu projelerin yarısına hâkim olmuş. Lojistik rolüne uygun yatırım stratejisi oluşturmanız gerekiyor Sayın Bakan.

Devam eden, Karayollarına ait 8 tane proje var ve bunlara ayrılan ödenekler bin lira ila 10 bin lira arasında. Bizim yatırımlarımız, projelerimiz arasında Muratlı Çevre Yolu, Hayrabolu yolu, Kınalı-Çerkezköy-Saray yolu, Tekirdağ-Hayrabolu yolu, Tekirdağ-Çorlu yolu; hepsi "2028'de tamamlanacak." ibaresiyle dosyalarda duruyor. Sizin ayırdığınız bu yukarıdaki ödeneklerle şantiye tabelalarını bile yenileyemeyiz bundan sonra.

Hayrabolu yolu 3 defa açılmasına rağmen Ortaca-Hayrabolu arasında kalan kısmın son asfalt katı atılmadığı için yol delinmeye başlamış. Bu yol, denetimi yapılmadan nasıl teslim alındı; bunu öğrenmek istiyoruz.

Bir diğer sorunumuz Fehmi Cumalioğlu Şehir Hastanesinin bağlantı yollarının yapılamaması. Otoban üstüne bağlantı yolları olmayan köprüler konu ancak bu yolların ne zaman yapılacağı belli değil. Hızlı büyüyen bir şehirde bağlantı yollarının yatırım bütçesine alınarak acilen bitirilmesi gerekiyor.

Karıştıran-Şarköy arasında bulunan virajlı yolun yatırım bütçesine alınması gerekiyor ve çile yoluna dönen Tekirdağ-Kınalı arasında da acilen 4 adet dal-çık gerekmektedir.

Sayın Bakan, bütün bu gecikmelerin nedeni nedir? Bütçe planlaması mı yanlış, öncelikleriniz mi hatalı? Dış kredi bağımlılığı mı projeleri hantal hâle getiriyor, yoksa merkezî yönetim Tekirdağ'ı hâlâ geçiş güzergâhı olarak mı görüyor?

Sayın Bakan, bugünkü konuşmanızda da 5G'den bahsettiniz ama 5G'yi bir tarafa bırakalım, Tekirdağ'da telefonla dahi görüşemiyoruz, internet erişimi yok. Dijital dünyada internet olmayışı öğrencileri sıkıntıya sokuyor. Batı şehri olan Tekirdağ'da haberleşme altyapımız yok.

Son olarak da Çorlu Atatürk Havalimanı'ndan söz etmek istiyorum. 1987 yılından beri hizmete açık olan bu havalimanı maalesef ki bugün kullanılmamaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURTEN YONTAR (Tekirdağ) - Bilet alım garantisi verilmesine rağmen neden havalimanımızın atıl hâlde bekletildiğini öğrenmek istiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Yontar.

Şimdi de söz sırası Sayın Nermin Yıldırım Kara'da.

Buyurunuz.

NERMİN YILDIRIM KARA (Hatay) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar; ne hızlı trene ne köprüye ne otoyollara kesinlikle karşı değiliz ancak bu projelerle ilgili herhangi bir eleştiri geldiğinde "Bizim mega projelerimize karşısınız." diye sizlerden böyle bir savunma duyuyoruz muhalefet olarak. Şimdi "Şu kadar hızlı tren, bu kadar mega projeler yaptık..." Tabii, siz böyle derken ne kadar ihale var, ne kadar maliyet var, ne kadar geçiş garantisi var, bunları da bilmek isteriz.

Osmangazi Köprüsü örneğini vermek istiyorum. Sözleşme gereği 35 dolar, artı, KDV, artı, Amerikan Tüketici Fiyat Endeksi'yle garanti etmişsiniz. "Günlük 40 bin araç geçiş garantisini şu kadar geçtik." diyorsunuz ama burada, bugün itibarıyla, bugünkü dolar kuru üstünden TL cinsinden 2.300 TL ödeme yaparken sürücü 795 lira gibi bir rakam ödüyor; bu aradaki farkı nasıl açıklıyorsunuz?

2021 yılında 14 milyar garanti altı ödemeleriniz 2026 yılı içinde neden 7 kat artarak 101 milyarı buluyor, bunu açıklamanızı bekliyoruz.

Avrasya Tüneli Projesi'nde günlük araç garantilerinin Ekim 2023 itibarıyla karşılandığını söylediniz ve "Sözleşme gereği garanti seviyesini aşan kısım için hazineye ilave yüzde 30 ek bir katkı var." dediniz, o hâlde fiyat farkı söz konusu ama kamunun da orada bir yüzde 30'luk geliri var. 2025 yılı için araç geçiş garantisi ve geçiş yapan araç sayısı nasıl gerçekleşmiş, Avrasya Tüneli için bunu bilmek isteriz.

Yine, Yavuz Sultan Selim Köprüsü için, sözleşme gereği, 2024 yılı Ağustos ayında köprü'nün kamuya devri gerekiyordu ancak yeni bir iş maliyeti nedeniyle işletmeciler firma köprüyü dört yıl daha, 2028 yılına kadar işletecek. Şimdi, burada gerçekleşen iş maliyetinin toplam tutarı ne kadar? İşletmeciler firma için bu dört yıllık süreçte günlük 135 bin araç garantisi devam etmekte mi? Geçiş ücreti yine 3 dolar, artı, KDV, artı, Amerikan Tüketici Fiyat Endeksi uygulanarak mı yapılacak, bunu bilmek istiyoruz.

Yine, Çanakkale Köprüsü'yle de günlük 45 bin araç garantisi söz konusu; geçtiğimiz üç yılda, maalesef, bunun beşte 1'ini dahi tutturamadınız yani sizin açıklamalarınızda ve soru önergelerine verilen cevaplarda bunlar kayıtlı, görüyoruz. 2025 yılının ilk on bir ayı sonunda Çanakkale Köprüsü'nden geçiş yapan araç sayısı kaç olmuştur, bunu bilmek istiyoruz.

Şimdi, ben Hatay Milletvekiliyim. Hatay'da Toprakkale-İskenderun Otoyolu'yla ilgili ne yaptınız, bunu bilmek istiyoruz çünkü bize verdiğiniz cevaplarda sadece bu hattın 5,1 kilometre yapıldığını söylemişsiniz; 39,8 kilometre de 2025 yatırım programına alınmış, "Bütçe imkânlarına bağlı olarak bakarız." demişsiniz, "Değerlendirebiliriz." gibi bir ifade kullanmışsınız. Dörtüyl-Hassa Tüneli için "İhalesi yapıldı, sözleşmesi imzalandı." diye müjde verdiniz fakat kredi teminini yüklenici firma yapacak, hazine onayı bekliyor; bu sebeple, 2025 Ocak ayı itibarıyla proje kapsamında herhangi bir ödeme yapılmamıştır. Projenin bitiş tarihi olarak 2030 yılını işaret etmişsiniz. Bu konuda da sizlerden bilgi almak isteriz. Şimdi, daha finansmanı çözülmemiş, hazineden onay çıkmamış yani çivi dahi çakılmamış bir proje. Amanos Dağları'nı aşmak, limanı içeriye bağlamak ve ulaşımı rahatlatmak için bu bölge altı yıl daha mı bekleyecek, bunu bilmek istiyoruz.

Nakliyeciler esnafı kontak kapatıyor Sayın Bakanım. Hatay bölgede yük taşımacılığının yüzde 13'ünü tek başına sırtlayan bir lojistik merkezi; dolayısıyla, nakliyeciler özellikle banka sigortalarından, özellikle bakım onarımdan ve yakıtların inanılmaz derecede arttığından dolayı kontaklarını açamayacak derecede çok zorlanıyorlar. Lojistik ve nakliyeciler konusunda sizden ciddi bir performans bekliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NERMİN YILDIRIM KARA (Hatay) - Bir de kantar meselesi var. 2022 yılında, sizin bir genelgenize göre, hafif ticari kamyonetlerle alakalı bu kantara girme meselesini de... Bu mevzuatı eski hâline getirirseniz çok mutlu oluruz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Kara.

Şimdi de söz sırası Sayın Sibel Suiçmez'de.

Buyurunuz lütfen.

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakan, geçen yıl burada "Trabzonlu Bakan çok ama Trabzon'a bakan yok." demiştiniz, bugünkü sunumunuzu dinleyince haklılığımı bir kez daha gördüm.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, siz zannediyorsunuz ki Trabzonlu bakanlar Trabzon'u abat ediyor; böyle bir şey yok. Trabzon beklediği yatırımları alamıyor. Trabzon Güney Çevre Yolu için her seçim döneminde söz verdiniz. Güney Çevre Yolu yapılmadığı için şehir büyüyemiyor; bu nedenle Trabzon'da yoğun bir trafik sorunu yaşıyoruz. Trafikte küçük bir aksama, en ufak bir yağmur bile tüm şehri felç ediyor. Şehirde trafik âdeta gün boyu kesintisiz bir kâbusa dönüşmüş durumda. Sizden önceki Bakan üç yıl altmış sekiz gün Bakanlık yaptı, Güney Çevre Yolu'nu ağızına almadı, milletvekili adayı yapılıncaya acele temel attınız. Bir şehri yıllarca bekletip mevcut yolu Kanuni Bulvarı'na bağlayıp, "İşte çevre yolu!" deyip halkın aklıyla dalga geçemezsiniz. Temel atıldı da ne oldu? Sayın Bakan da dâhil olmak üzere kimse konuşmuyor. Önceki Bakan "2028 yılında bitecek." demişti. Şimdi Sayın Bakana soruyorum: Yılda ne kadar yol yapılıyor? Kaç yılda bitireceksiniz? 3 bölüme ayırdığınız toplam 54,5 kilometrelik yolun 16 kilometrelik ilk bölümünü ne zaman bitireceksiniz? Tarih verin, buradan Trabzon halkı duysun. Bugünkü sunumunuzda Güney Çevre Yolu tek bir cümle olarak bile geçmedi. Yıllardır seçim malzemesi yaptığınız bu proje nerede Sayın Bakan?

Trabzon'un ikinci büyük beklentisi Karadeniz'i dünyaya bağlayacak olan Erzincan-Trabzon demir yoludur. Yıllarca her seçim döneminde "Karadeniz'in lojistik üssü Trabzon olacak." dediniz ama sessizce bunu İyidere'ye kaydardınız. Bu nedenle, biz size "Erzincan-Trabzon demir yolu ne oldu?" dediğimizde siz bize Samsun-Sarp demir yolundan bahsediyorsunuz. Trabzon'u dünyaya bağlayacak olan Erzincan-Trabzon demir yoluna ihtiyacımız var ama siz "Vazgeçtik bundan." demeye cesaret edemediğiniz için Samsun-Sarp demir yoluyla oyalıyorsunuz. Planlanan olursa on beş yılın sonunda ancak Samsun'a gelir demir yolu. Samsun-Sarp arası 500 kilometre olup birinde 20 tünel, 10 viyadük; diğerinde 80 tünel, 10 viyadük var. Bu yolu görmeye ömrümüzün yetmeyeceği ortadadır. Erzincan-Trabzon demir yolu için on sene önce Trabzon meydanında söz verdiniz, on sene böyle uyuttunuz halkı, on sene de Samsun-Sarp demir yoluyla uyutacaksınız. Samimi iseniz yolu Sarp'tan başlatın da görelim.

Bugün yapılması gereken, yıllardır sözünü verip fizibilitelerinin hazır olduğunu söylediğiniz Erzincan-Trabzon Demir Yolu Projesi'ni hayata geçirmektir.

Sayın Bakan, Sayın Cumhurbaşkanı ve sizler her seçim döneminde Arsin Yatırım Adası sözünü verdiniz ancak bu projeyi de ortadan kaldırdınız. Tam on üç sene oldu, ne yatırım adasını ağızınıza alıyorsunuz ne de Trabzon'da bir OSB kurabiliyorsunuz. Trabzon AKP'nin yirmi üç yıllık iktidarında en çok kandırılan bahtsız bir şehirdir.

Sayın Bakan, on dört yıl sonra yeniden başlatılan ilk Trabzon-Soçi feribot seferinde, Kafkasya'ya açılım dillendirilmesine rağmen yaşananlar skandal niteliğindedir. Gemi Soçi açıklarında iki buçuk gün bekletilip bomba araması yapıldıktan sonra bile limana alınmadı ve gemi, yolcularıyla Trabzon'a geri döndü. Sayın Bakan, bu kabul edilebilir bir durum değildir. Bakanlık olarak bu süreçte ne yaptınız? Trabzon halkının bunları not ettiğinden emin olun.

Sayın Bakanım, Yomra-Özdil-Yağmurdere yolunu neden yapmıyorsunuz? 2025 Yılı Yatırım Programı'nda 84 milyon yatırıma ayırmıştınız fakat tek bir çalışma dahi yok. Soruyorum: Ayrılan yatırım ödeneği nerede? Neden çalışma başlamıyor?

Sunumunuzda Trabzon Üniversitesi, Yomra, Yüzüncü Yıl kavşaklarını bitirdiğinizden bahsettiniz. Artık Trabzon için ufkunuz bu kadar. Mega projelerden leğen kadar kavşakları yapmakla övünme sürecine girdiniz. Yatırım tercihleriniz ve bütçenizle hem ülkemiz hem de Türkiye için insanların yaşam standartlarını yükseltecek çalışmalar yapmanız mümkün değildir.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Suiçmez.

Şimdi de söz sırası Sayın Pelin Yılık'ta.

Buyurunuz lütfen.

PELİN YILIK (Çankırı) - Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonunuzun değerli üyeleri, Bakanlığınızın kıymetli bürokratları; Milliyetçi Hareket Partisi olarak ulaştırma politikalarımızın esası ekonomik ve sosyal kalkınmaya destek olacak, millî menfaatleri kollayacak, güvenlik sisteminin taleplerini karşılayacak, vatandaşın refah düzeyini yükseltecek ve kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesi üzerine kuruludur. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, dünya standartlarında yol ağlarının kurulması, modern bir taşıma ağının tesisi elzemdir. Bu vesileyle Sayın Bakanım, ülkemiz genelinde, seçim bölgem olan Çankırı'daki dönüşüm süreci için gerçekleştirdiğiniz çalışmalardan dolayı teşekkür ederim. Ayrıca, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınızın "web" sayfasında ülkemizin 81 ilini kapsayan başlıkla devletimizin yürüttüğü ve tamamladığı projelerin erişilebilir şekilde kamuoyunun bilgisine sunulmasını da önemli bulmaktayım, güzel bir uygulama.

Sayın Bakanım, Çankırı İç Anadolu ile Batı Karadeniz arasında geçiş niteliği taşıyan bölgesel ulaşım akslarının kavşak noktasında konumlanmış stratejik bir ilimizdir. Bu nedenle, Çankırı'da her bir yol iyileştirmesi sadece yerel ölçekli bir yatırım değil bölgesel ekonomik bütünleşmeyi güçlendiren önemli bir kalkınma hamlesidir.

2017 yılında başlayan ve 2026 yılında projesinin tamamlanması beklenen Çankırı Çevre Yolu'nun toplamda 6,5 kilometresi tamamlanmış, geriye kalan kısmının bitmesi ise Çankırı şehir içi trafiğinin rahatlaması açısından önem arz etmektedir. Çankırı şehir merkezinde yer alan ve tren hattıyla kesişen lise kavşağı hem araç trafiği hem de yaya güvenliği açısından sürdürülmesi zor bir noktaya gelmiştir. Özellikle trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu saatlerde hemzemin geçidinin kapanmasıyla şehir içi trafik akışı ciddi şekilde aksamakta; ambulans, itfaiye ve toplu taşıma gibi kritik hizmetler gecikmeye maruz kalmaktadır. Kavşak geometrisinin dar olması tren hattıyla aynı düzlemde kesişen trafik akışını daha da karmaşık hâle getirmekte, bu da hem güvenlik riski hem de zaman kaybına neden olmaktadır. Çankırı'nın merkez ulaşım omurgasını doğrudan etkileyen bu sorunun alt veya üst geçit çözümüyle ya da modern bir kavşak düzenlemesiyle artık kalıcı biçimde ele alınması talebimizdir. Bu düzenleme hem trafik güvenliğini sağlayacak hem de şehir içi ulaşımı ciddi ölçüde rahatlatacaktır. Çankırı halkı bu konuya ivedilikle bir çözüm beklemektedir, çözüm için de sizin talimatınız yeterli olacaktır Sayın Bakanım.

Trafik akışının güvenliğini sağlamak amacıyla Ankara-Çankırı yolu üzerinde bulunan başkent bağlantısı üzerindeki Germece, Pelitözü, Süleymanlı, Tüney ve Karaşeyh başta olmak üzere pek çok köyümüz ana yola dönüşler anlamında riskli noktalarda bulunmaktadır. Bu güzergâh yalnızca Çankırı'nın değil Ankara'nın ve çevre ilçelerin de yoğun olarak kullandığı bağlantılardır. Köy dönüş yollarındaki ölümlü kazaların önlenmesi amacıyla güvenli kavşak veya cep çözümlerinin üretilmesi gerekmektedir. Çerkeş sınırlarında bulunan Saçak, Kadiözü, Bedil ve Dereköy kavşaklarında alt geçit veya yan yol projelerinin ivedilikle başlatılması can güvenliği riskini ortadan kaldırmak için bir gerekliliktir. Ayrıca, halk arasında "ölüm yolu" olarak bilinen Çerkeş-Kızılcahamam yolunun da Bakanlığımız tarafından önceliklendirilmesi beklentimizdir. Asıl ve önceliğimiz Çubuk-Şabanözü-Orta yolunun da mevcut kullanılan Elmalık-Akçaören üzerinden giden verimli güzergâhla mevcutta yol çalışması büyük bir hızla devam etmektedir. Karayollarının bu alanda yürüttüğü etkin çalışma Çankırlı hemşehrilerimiz tarafından büyük bir takdirle karşılanmaktadır. Kış şartları ağırlaşmadan kesinleştirilip bitirilmesi büyük bir memnuniyet yaratacaktır. Orta Organize Sanayi Bölgesi'nin gelecekteki yükünü taşımak için Şabanözü-Orta yolunun çift şerit olacak şekilde genişletme planlarının ilerleyen yıllarda hayata geçirilmesi şehrimize katkı sağlayacaktır. Buradaki altyapı çift şeritli yola da uygundur.

Sayın Bakanım, Çankırı'daki köy yollarımızın da durumları hâlihazırda çok iyi değildir maalesef, hâlâ asfalt yolu olmayan köylerimiz mevcuttur. Bu nedenle, Özel İdare bünyesinde olan köy yollarımız için de önümüzdeki dönem bütçe desteğinin artırılması noktasında desteklerinizi beklemekteyiz. Yapraklı-Tosya arasındaki mevcut yolumuz bozuk ve çok virajlı, bu nedenle Yapraklı'ya herhangi bir katkısı bulunmamaktadır. Bu yolun iyileştirilmesiyle yer güzergâhının değiştirilerek daha kullanılabilir hâle getirilmesi gerekmektedir. Bu yol Çankırı-Tosya arasını neredeyse yarı oranında kısaltmaktadır.

Bu vesileyle bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Yılık.

Şimdi de söz sırası Sayın Ali Karaoba'da.

Buyurunuz lütfen.

ALİ KARAoba (Uşak) - Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli bürokratlar; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bakın, iki buçuk yıldır Uşak'la ilgili bütün sorunları dile getiriyoruz. Biz söylemekten yorulduk, sıkıldık ama Bakanlık bunları yapmamaktan, adım atmamaktan bir türlü yorulmadı. Yüksek hızlı treni herkes dile getirdi, ben de bahsetmek istiyorum Uşakla ilgili. 2007-2013 Kalkınma Planı'ndan beri bir yaygara koparılıyor. Sayın Cumhurbaşkanını "2025'te seferler başlıyor." dedi. 2023'te bir seçim müjdesi olarak tekrar Sayın Adil Karaismailoğlu "2024'te başlıyor." dedi. Neyse siz biraz daha gerçeğe yakın söylediniz, "2027'nin sonunda bitecek, 2028'de başlayacak." diyorsunuz; umarım olur. Aslında bir sonraki bütçede biz isteklerimizi söylemek yerine bu bütçedekileri not alsanız da "Geçen bütçede bunları söylemiştiniz, bunları yaptık." diye bize ifade etseniz çok daha mutlu olacağız. Onun için ilk seferin ne zaman başlayacağını net söylerseniz seviniriz.

İkincisi, artık bir israf abidesi hâline gelen Zafer Havalimanı. Sayın Bakanım, bakın, yüzde 97 hata payıyla yapılan bir iş. Ben bir hekimim, herhâlde yüzde 1-2 hata payıyla iş yapsak insanlar ölür. Kimsenin bunu umursadığı yok. Neden? Çünkü yandaşa bir yerde para peşkeş çekiliyor diye düşünüyoruz. Ama bir soru önergesi verdim, "206 milyon euroya mal ettiler, biz yapsaydık 254 milyon euroya mal olacaktı yani 47 milyon kâr yaptık." diye söylüyorsunuz ama yaptığımız zararı... "Buraya niye bu havalimanını yaptık? Bu havalimanını yaparken Uşak ne suç işledi yani Uşak'ın havalimanı niye çalışmıyor? 3 tane ilin birleşimi, neredeyse nüfusu kadar garanti verilen bir yerde uçuşlar neden yapılmıyor?" dendi. Birkaç soru sorduk, "17 personel çalışıyor." dendi. Çok ilginç bir cevap, bunu bir gözden geçirin; ya ciddi cevap verilmiyor... Bakın, uçuş olmayan Uşak Havalimanı'nda yaklaşık 98, bazı verilere göre 130 çakılı kadro varken Zafer Havalimanı'nda 17 kişi olduğu söyleniyor. Onun için "Burada biz kâr ettik." diye söyleyip aklımızla dalga geçmeyin. O açıdan, Zafer Havalimanı'nın bir israf abidesi olduğu gerçeği ortadadır.

Şimdi, bakın, "Uşak Havalimanı niçin açılmıyor?" dendi. Bire bir size geldik, siz dediniz ki: "Ticari kaygılarla yapılmıyor, doluluk oranı iyi değil." Biz "Zafer Havalimanı'nın biraz zararını da Uşak karşılasın, niye böyle yapıyorsunuz?" diye söyledik. Sayın İsmail Güneş, AK PARTİ Milletvekili seçimden önce "Müjde, açılıyor." dedi, bir ay açıldı, kapandı, sonra "Stokaj havalimanı olacak." dendi, ondan da vazgeçildi, en son verdiğimiz soru önergesinde bu defa sizden gelen cevap "Ticari kaygılar değil de pist onarım nedeniyle uçuşlar yapılmıyor." Ya, Sayın Bakanım, gerçekten insan üzülüyor. Siz sabahki polemikten sonra "Yalanı sevmiyorum." dediniz ama burada birisi yalan söylüyor; sizin bürokratlar mı, bu soru önergelerinin cevabı mı? Bunu lütfen sizden bekliyorum, bununla ilgili de bize net bilgi vererseniz sevinirim. Zarar nedeniyle... "Herkes her yere uçacak." demiştiniz; havalimanı olup uçmayan bir Uşaklı olarak bundan hicap duyuyorum ve mutsuzum.

Çevre yolunuz... Sayın Bakanım, bakın, 29 kilometrenin 22 kilometresini yaptınız, çok hızlı başladınız, seçim öncesi geldiniz, çok da güzel bir kurdele kestiniz, "Açılış yapıyoruz." dediniz; inanın, yaptığınız yerler söküldü, tadilatını yeniden yapıyorsunuz; ya, 7 kilometrelik yolu üç yılda bitiremediniz. Bakın, bu gerçekten büyük bir ayıp; Uşak, üvey evlat değil. Bu konuda sizi ağır bir şekilde eleştiriyorum, Uşak halkının da selamlarını size gönderiyorum. Lütfen, bu 7 kilometrelik mesafeyi bir an önce tamamlayın ve hizmete açın diyoruz.

"Ölüm kavşağı" diye bir kavşak yaptınız, ilk projede üst geçit vardı, yine buna da bir soru önergesi verdik, dediniz ki: "Kurallara uygun bir kavşak var." Sayın Bakanım, rica ediyorum, Ankara'dan İzmir'e giderken o kavşaktan geçerseniz bir alıcı gözle bakın, teknik bir gözle, mühendis gözüyle bakın; ben bir hekim gözüyle baktım, inanın, kâbus gibi bir yer. Ya oraya bir battıçığı yapın ya sinyalizasyonunu değiştirin ya da üst geçit -o "çalınan" diye ifade ettiğimiz yeri- yeniden yapın diye söylüyoruz çünkü ille onlarca insan öldükten sonra aklımızın başına gelmemesi gerekiyor.

Yine, yüksek hızlı trenle ilgili çok ciddi gecikmelerden bize mailler geliyor. Ama biz buna da bir soru önergesi verdik, gelen cevap şöyle: "On-on beş dakika ortalama gecikmeler oluyor." Yani ortalama aldığınızda on-on beş dakikaysa bu demek ki bir saat de olabiliyor, üç beş dakika da olabiliyor. Bu gecikmeleri de tekrar değerlendirmenizi istiyoruz.

Tabii, size bir de teşekkür etmeyi borç biliyorum. Kızılıhisar hemzemin geçidiyle ilgili görüşmüştük; AK PARTİ Milletvekili "Gerek yok oraya." dedi, siz ona rağmen değerlendirdiniz ve yaptınız. Ben, aslında AK PARTİ Uşak Milletvekillerinin halktan ne kadar koptuğunda gösteriyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ALİ KARAOBA (Uşak) - Fakat AK PARTİ İl Başkanına bile teşekkür ettiler, bizim çabamızı söylemediler. Ben size bunun için de teşekkür ediyor, en kısa sürede de Uşak'a bekliyorum Sayın Bakan.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Karaoaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Görüyor musunuz kalite farkını?

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Şimdi de söz sırası Sayın Aliye Coşar'ın.

Buyurunuz lütfen.

ALİYE COŞAR (Antalya) - Dünyada en çok ziyaret edilen şehirlerden biri olan Antalya'da yıllardır çözülemeyen, günlük yaşamı felce uğratan ulaşım sorununa değinmek istiyorum.

Antalya turizmin, tarımın, ticaretin ülke ekonomisindeki en önemli merkezlerinden biridir. Ödediği vergilerin karşılığını merkezî hükümetten alamıyor; ulaştırma yatırımlarında yok sayıldığı yetmediği gibi geciken ve eksik projelerle âdeta cezalandırılıyor.

Antalya'nın doğu ilçeleriyle ulaşımı sağlayan tek kara yolu D400 Yolu üzerinde Aksu, Serik, Manavgat, Alanya ve Gazipaşa ilçeleri var. Ayrıca, Akseki, İbradı ve Gündoğmuş ilçelerimize de bu yol üzerinden ulaşılır. Turizm verilerinde 2025 yılının ilk dokuz ayında geceleme sayılarında Manavgat 24 milyon, Alanya ise 17 milyondur. Bu yolun trafik yoğunluğu turizm sezonunda daha da artmakta, yük ve yolcu taşımacılığı Antalya-Alanya arasında saatlerce sürmektedir. Trafikğin durmadan devam etmesi için D400 yolunda Manavgat'taki Ilıca ve Gültepe ile Serik'teki kavşakların alt ve üst geçitlerle rahatlatılması gereklidir ama bu yönde çalışma yok.

Antalya Büyükşehir Belediyemizin hazır olan Antalya 4'üncü etap raylı projesine hâlâ iktidar onay vermiyor. Antalya'daki projeler için "yatırım fırtınası" dediniz ama esintisi dahi yok, sözler değil yatırımı yapın.

Değerli arkadaşlar, Antalya-Alanya Otoyol Projesi'yle tam bir AKP uygulaması yapılıyor; ya eksik ya pahalı. Yıllardır beklenen otoyolun ihalesi 2023'te, sözleşmesi 2024'te, temel atması da bu yıl temmuzda yapılabilir. İhaleyi yap-işlet-devretle

yandaş LİMAK aldı, parasını vatandaş misliyle ödeyecek. Proje eksik; Antalya'dan değil Serik'ten başlıyor, Alanya'da değil Konaklı'da bitiyor. Trafiğin en yoğun olduğu Antalya-Serik arası projede yok, Konaklı-Alanya arası yok. Otoyolun bağlantı yolları Manavgat ve Alanya'da tarım arazilerinden geçiyor, arazileri bölüyor, mülkiyet sorunları yaratıyor, istismak bedelleri düşük tutuluyor.

Sahadaki gerçekleri görmeden masabaşında yapılan işlerin cezasını vatandaş çekiyor. Otoyol projesini hem eksik hem pahalı yapan Bakanlık kamu yararını değil kamu zararını önceliyor.

Yıllardır bitirilemeyen, bölge halkı için önemli olan Elmalı-Akçay-Gömbek-Kaş ve Elmalı-Eskihisar-Seydikemer yolları ölümlü kazaların son bulması için iyileştirilmelidir, bir an önce de bitirilmelidir.

Antalya, Türkiye'nin demir yolu ulaşımına sahip olmayan büyükşehirlerinden bir tanesidir. AKP, şehre yıllarca tren sözü veriyor, en son Konya-Antalya Hızlı Tren Hattı'nın 2030'a kadar tamamlanacağı sözü verildi. Sayın Bakan, o tarihi beklemeyin, şehre bir katkınız olsun; hızlı tren için çalışmaya hemen başlamalısınız.

Ayrıca, Antalya-Alanya arasında bir raylı sistem hattı ve "turizm yolu" olarak bilinen alternatif yolun da yatırım listesine alınması zorunluluktur.

Havalimanı yapmakla övünüyorsunuz ama uçuş yok. Ankara-Gazipaşa AJet uçuşları iki taraflı olarak neden kaldırıldı? Antalya-Ankara uçuşlarında da sefer sayıları neden azaltıldı?

Antalya-Konya arasında ulaşımı sağlayacak olan ve 2016 yılından beri yapımı süren Alacabel Tüneli ne zaman bitecek?

Antalya'nın ulaşım programı seçim hesapları ve hamaset üzerine değil bilimsel planlamayla şekillenmelidir; kara yolları, otoyol, demir yolu ve raylı sistem projeleri eş zamanlı yapılmalıdır. En çok vergi veren şehirlerden biri olan Antalya'yı cezalandırmaktan vazgeçin.

Bu çağda Alanya, Manavgat, Serik'in kırsal mahallelerinde hâlâ telefonlar çekmiyor.

Cumhurbaşkanı adayımız Ekrem İmamoğlu'nun resmî X hesabını ve Cumhurbaşkanlığı Aday Ofisi X hesaplarını birer birer kapattınız. AKP demek yasak demektir. Ekrem İmamoğlu'nun sesinden, resminden korkanlar şimdi de sosyal medya hesabından korkuyor. Ne yaparsanız yapın Ekrem İmamoğlu'nu milletin kalbinden silemeyeceksiniz.

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Coşar.

Şimdi de söz sırası Sayın Şerafettin Kılıç'ın.

Buyurunuz lütfen.

ŞERAFETTİN KILIÇ (Antalya) - Sayın Bakanım, Sayın Komisyon Başkanım, değerli milletvekilleri, kıymetli misafirler, değerli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2026 yılı bütçe görüşmeleri hayırlı olsun.

Taksici esnafımızın heyetinize selamları var, talepleri üzerine yaşadıkları mağduriyetlere değinmek üzere söz aldım.

Bugün karşımıza koyduğumuz mesele yalnızca bir meslek grubunun sıkıntısı değildir; şehirlerimizin ulaşım omurgasını taşıyan, milyonlarca vatandaşın güveni ve hızlı ulaşım hakkını doğrudan etkileyen çok boyutlu bir yapı sorunudur. Taksici esnafının yaşadığı mağduriyetler çözümsüz kaldıkça bundan yalnızca şoförler değil başta öğrenciler, işçiler, yaşlılar, kadınlar olmak üzere bütün bir şehir hayatı zarar görmektedir. Bu nedenle, meseleyi bir esnaf sorunu değil doğrudan bir kamu hizmeti sorunu olarak ele almak zorundayız.

Değerli milletvekilleri, taksiciyi zora düşüren bir diğer ağır yük ÖTV'dir. Yüksek ÖTV oranları nedeniyle taksici esnafı araçlarını yenileyememekte, bu durum hem hizmet kalitesini hem de şehirlerdeki ulaşım güvenliğini doğrudan etkilemektedir. Oysa taksit, dolmuş, minibüs ve diğer ticari araçlar için ÖTV muafiyeti sözü verilmiştir. Bu söz hayata geçtiği takdirde yalnızca esnaf değil vatandaş da daha güvenli, daha konforlu, daha çevre dostu araçlarla yolculuk edecektir. Elektrik ve hibrit araçların yaygınlaşması, karbon salınımının düşmesi modern şehir içi ulaşım standartlarına geçiş açısından büyük bir fırsat doğacaktır. Esnafımızın maliyetlerini hafifletecek bu adımın ülke genelinde hizmet kalitesini artıracığına inanıyoruz. Bununla birlikte, belgelerden ve sahadaki deneyimlerden açıkça anlaşılmaktadır ki sosyal güvenlik mevzuatı taksit sektörünün dinamik yapısına uyumlu değildir. Bir şoför işi bıraktığında aynı gün içinde yeni bir şoförün hizmete başlaması gerekirken SGK girişinin bir gün önceden yapılması zorunluluğu yüzünden hizmet devamlılığı sektöre uğramaktadır. Bu durum vatandaşın ulaşımını aksatmakta, esnafı da zor durumda bırakmaktadır. İnşaat, balıkçılık ve tarım gibi sektörlerde uygulanan aynı gün SGK girişi modeli şehir içi ulaşım gibi kritik bir hizmet için de geçerli olmalıdır. Böylece, yolcu mağduriyeti önlenecek, kayıt dışı çalışmanın önü kesilecek ve hukuki uyum kolaylaştırılacaktır.

Vergi sistemi konusunda da ciddi karışıklıklar vardır. Yeni nesil ödeme kaydedici cihazların zorunlu hâle gelmesiyle birlikte taksici esnafın basit usulden çıkarılarak gerçek usule geçmeye zorlanması büyük bir risk barındırmaktadır. KDV mükellefiyetine geçiş, artan muhasebe giderleri, yüksek SGK primleri ve stopaj yükümlülükleri binlerce küçük esnafın faaliyetini sürdürememesine yol açabilir. Bu noktada, kamu yararı adına yapılması gereken, esnafı kayıt altına alırken onların yükünü artırmayan adil bir vergi modeli oluşturmaktır. Dijital POS cihazı kullanan, gelirini şeffaf biçimde belgelendiren esnafa muafiyet veya özel vergi indirimi tanınabilir. Bu, hem devletin vergi gelirlerini artıracak hem de vatandaşın hizmet aldığı taksit sistemini ayakta tutacaktır.

Sayın Başkanım, hukuki statü karmaşası da sektörü yıllardır yoran bir başka büyük problemdir. Şoför fiilen bağımsız çalışmasına rağmen mevcut mevzuat onu araç sahibi tarafından sigortalı çalışan gibi göstermektedir. Bu durum, yıllar sonra iş davalarına, büyük tazminat yüklerine, mahkemelerde yoğun dosya birikimine yol açmaktadır. Hem araç sahibini hem şoförü mağdur eden bu yapının yeniden düzenlenmesi şarttır. En makul çözüm şoförün kendi nam ve hesabına çalışan esnaf olarak tanımlanması, BAĞ-KUR kapsamında sigortalı olması ve araç sahibiyle aradaki ilişkinin net bir hizmet sözleşmesi çerçevesinde yürütülmesidir. Bu düzenleme hem hukuki ihtilafları ortadan kaldıracak hem de taksici esnafının sosyal güvenlik güvencesini sağlamlaştıracaktır.

Bir diğer ağır yük ise sigorta primleridir. Taksicilik yüksek riskli bir meslek olarak sınıflandırıldığı için trafik sigortası ve kasko primleri diğer sektörlerle göre çok yüksektir. Bu durum esnafın kazancını azaltmakta, araç yenilemeyi imkânsızlaştırmakta ve

hizmet kalitesini düşürmektedir. Devlet destekli sigorta teşvikleri, taksi sektörüne özel poliçeler ve primlerin makul seviyelere çekilmesi hem esnafın hem vatandaşın yararınadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Kılıç.

ŞERAFETTİN KILIÇ (Antalya) - Daha uygun...

Hemen bitmek üzere Sayın Başkanım, bir yarım dakika...

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Sayın Kılıç, toparlayın lütfen bir cümleyle.

ŞERAFETTİN KILIÇ (Antalya) - Daha uygun primlerle daha iyi sigorta hizmeti hem araçların daha iyi korunmasını hem de vatandaşın daha güvenli araçlarda seyahat etmesini sağlayacaktır.

OTURUM BAŞKANI NİLGÜN ÖK - Teşekkür ediyoruz Sayın Kılıç, çok teşekkürler.

Şimdi de söz sırası Sayın Aykut Kaya'da.

Buyurunuz lütfen.

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakan, geçtiğimiz hafta Ankara'dan Gazipaşa'ya özel uçakla geldiniz ama sizin bir saatte geldiğiniz Gazipaşa'ya artık vatandaşlarımız yedi sekiz saatte gelebiliyor çünkü AJet Gazipaşa-Ankara uçuşlarını durdurmuş durumda. Vatandaşlarımız büyük mağduriyet yaşıyorlar. Sizden AJet'le görüşüp bu hattın yeniden açılmasını hemşehrilerim adına talep ediyorum.

Yirmi iki yıldır devam eden Gazipaşa-Anamur yolu ne zaman bitecek Sayın Bakanım? Gazipaşa'mızın, Anamur'umuzun hak ettiği değeri bu ilçelerimize verin artık.

Yeni otoyol projesinde trafiğin en yoğun olduğu Serik-Antalya hattını kapsam dışı bırakıyorsunuz. Bu yolun Antalya-Gazipaşa arasında kesintisiz olması gerekirdi. Yanlış ve eksik bir yatırım yapıyorsunuz. Serik-Antalya ve Konaklı-Alanya arasında ciddi zaman kaybı olacak. Ne yazık ki 2,3 milyar euroluk yatırımdan istenilen verim alınamayacak. "122 kilometrelik yol otuz altı dakikaya inecek." dediniz. Sayın Bakanım, bu hesabı Ferrari'ye göre mi yaptınız, merak ediyorum. Bu yolun mevcut güzergâhı birçok mahallemize zarar veriyor. Yolu henüz başındayken gerekli revizyonlar yapılarak mahallelerimiz bu zarardan kurtarılabilir.

Akseki yol kavşağı ile Konaklı arasında Yalçıdibi'nden sonra yolun yukarıdan aşağı kaydırılması gerekir. Alara'da verilen bağlantı yolu İncekum ile Avsallar arasına alınırsa Karakaya, Çakallar, Alara ve Okurcalar Mahallelerimizin zarar görmesinin önüne geçilebilir. Avsallar-Akdam arasına 3 kilometrelik bir tünel yapılırsa Avsallar, Akdam, Türkler ve İncekum korunur.

Konaklı'ya verilen bağlantı yolu Konaklı, Emişbeleni ve Toslak'a zarar veriyor oysa bu yol kesintisiz şekilde Alanya ve Gazipaşa'ya kadar devam etmelidir.

Yine, Antalya-Alanya arasındaki D400 Kara Yolu üzerinde Manavgat ilçemizde bulunan Gültepe, Ilıca, Çolaklı ve Taşağıl kavşakları ile Serik ilçemizdeki Sanayi, Kadioğlu ve Gedik kavşaklarına köprülülük kavşak yapacağınızı söylemişsiniz; ne oldu Sayın Bakanım bu sözlerinize?

Serik'te maliyetlerden dolayı köprülülük kavşak yerine akıllı kavşak yaptınız ama bu maalesef akıllı bir çözüm olmadı. Bir an önce bu kavşaklara köprülülük kavşak yapın yoksa trafik ilerlemiyor, vatandaşımız yollarda perişan oluyor.

Akseki-İbradı arasında Çamlıyokuş mevkinde "S" şeklindeki virajda birçok kaza meydana geliyor; bu tehlikeli virajın acil olarak düzeltilmesi gerekiyor.

Yine, Antalya-Konya yolunda Taşağıl ile Derebucak arasındaki güzergâhın büyük bölümünde cep telefonu çekmiyor, bölgeye acilen baz istasyonları kurulmalıdır.

Taşağıl Mahallemiz Konya-Antalya arasındaki ana yolun artık tam içinde kalmış durumda, tüm araçlar mahallemizin içinden son sürat geçiyor, ne yazık ki birçok vatandaşımız kazalarda hayatını kaybediyor. Bu nedenle Taşağıl'ın girişlerinde acilen trafik önlemleri alınmalı, ayrıca Taşağıl-Beşkonak yol ayrımına da öğrencilerimiz için bir üst geçit yapılmasını hemşehrilerim adına talep ediyorum.

Antalya'mızda 3 kritik çevre yolundan Kuzey Çevre Yolu'nun 37 kilometrelik hattının sadece 18 kilometresi tamamlandı, 19 kilometresini ne zaman bitireceksiniz? Batı Çevre Yolu'ndaki Duraliler Kavşağı çok yavaş ilerliyor, bu kavşağı ne zaman bitireceksiniz? Efeler Kavşağı'na hiç başlamadınız, bu kavşak ne zaman bitecek? Hürriyet Caddesi üzerindeki Uncalı Kavşağı hâlâ tamamlanmadı, bunu ne zaman bitireceksiniz? 15 kilometrelik Kuzey-Batı Çevre Yolu'na tek bir kazma bile vurmadınız, bu yolu ne zaman bitireceksiniz?

Sizden önceki Bakanlar "Antalya'ya hızlı treni 2023 yılına kadar üç koldan getireceğiz." demişlerdi, bu sözlerinize ne oldu Sayın Bakan? Ayrıca, Antalya-Gazipaşa arasında raylı sistem projesi olup olmadığını size soru önergesiyle sordum, siz "Gündemimizde yok." diye cevap verdiniz. Geçtiğimiz günlerde Sayın Mevlüt Çavuşoğlu "Antalya-Gazipaşa raylı sistemine başlıyoruz." dedi. Hanginize inanalım Sayın Bakanım, biz de şaşırdık. Raylı sistem yapılırsa trafik yüzde 20 azalacaktır.

22 Aralık 2022 yılında temeli atılan Kasaba-Gömbe yolunda neredeyse üç yıl geçti ama 38 kilometrelik güzergâhın sadece yüzde 30'u tamamlandı. Yapılan yerlerde bile bozulmalar var. Trafiğin son derece yoğun olduğu bu yol ne zaman tamamlanacak? Lütfen, bu yol için net bir tarih verin.

Kaş ile Finike arasında on beş yirmi mahallemizin aktif kullandığı Kasaba-Dirgenler-Karadağ-Dağbağ-Yazırbeli-Yeşilköy-Çatallar hattındaki yol 1960'ta yapılmış, 70'te asfaltlanmış ve o günden bu yana aynı şekilde kalmıştır. Bölgenin en önemli bağlantı yollarından biri olmasına rağmen yol çok dar ve virajlı; iki araç yan yana zor geçiyor. Bu yolun acilen genişletilmesi ve virajların düzeltilmesi gerekiyor, bunu hemşehrilerim adına talep ediyorum Sayın Bakanım.

Sayın Bakanım, Kaş-Kalkan arasındaki yolda cep telefonu birçok noktada çekmiyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

AYKUT KAYA (Antalya) - "Bitirin." dediler, bir bitireyim bu paragrafı, şunu bitireyim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Kaya, bitti.

AYKUT KAYA (Antalya) - Şu paragrafı bitireyim.

VELİ AĞBABA (Malatya) - On saniye...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, herkese aynı uygulamayı...

Lütfen, gecenin on biri oldu ya!

AYKUT KAYA (Antalya) - Şu paragrafı...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Gecenin on biri oldu ya, Allah'ınızı seversiniz ya!

AYKUT KAYA (Antalya) - İki cümle...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir müsaade edin, zaten fazlasıyla söz verdim ya!

AYKUT KAYA (Antalya) - Başkanım, bir cümle, iki cümle ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Neyse, bunun yarını da var.

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, Kaş-Kalkan arasındaki yolda cep telefonu birçok noktada çekmiyor. Hem vatandaşlarımız hem de turistler iletişimsiz kalıyor. Bu güzergâhta acilen baz istasyonları kurulmalı ve kesintisiz iletişim sağlanmalıdır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyoruz.

Sayın Erdem...

ORHAN ERDEM (Konya) - Teşekkür ederim.

Komisyon üyesi olarak imkân olmamıştı, kısaca belirtmek istiyorum.

Sayın Bakanım, siz ve Karayolları Genel Müdürlüğümüz defalarca geldiniz, biliyorsunuz ama dikkate sunmak istiyorum. Bölge Müdürlüğümüzden de memnunuz, gerekli çalışmayı yapıyor. Konya Çevre Yolu 3'üncü kısmın kalan kısmının bu yıl ihale edilmesi, Yunak-Polatlı yolumuzun 56 kilometresini bitirdiniz, sizinle açılışını yapmak istiyoruz, kalan 38 kilometre için geçen yıl ihale ayıramadınız, bütçe ayırdınız ama ihale yapamadınız, bunun yapılmasını bu yıl rica ediyoruz. Akşehir-Yalvaç yolu devam ediyor, kalan kısmını dikkatinize sunmak istiyoruz. Kadınhanı Kurthasanlı-Polatlı yolu, bu yolda çok kaza olmaya başladı, projesi bitti, yatırıma alınmasını rica ediyoruz. Belören-Bozkır Yolu, bu yolun da yatırıma alınması önemli. Konya-Beyşehir ayrımı ve Derbent yolu önemli. Yine, Çeltik-Yunak yolu... Birçoğunu biliyorsunuz, konuştuk ama önem arz ediyor, bunları aktarmak istedim. Devam eden yollarımızı, Konya Çevre Yolu'nun inşallah 2026 yılında ikinci kısmını da bitireceksiniz. Alacabel Tüneli ve bağlantı yolları, Emirdağ Davulga-Yunak Yolu, Taşkent-Balcılar-Avşar Göleti'ne dönük yollar, Ereğli-Halkapınar-İvriz yolu ve Seydişehir-Bozkır yolu, Konya çıkışları, Beyşehir-Şarkikaraağaç yolu, Konya-Akşehir yolundaki kaplamalar, Beyşehir-Derebucak yolu ve Altınekin ayrımı-Konya yolu; bunlar devam ediyor, birçoğu da 2026 yılında bitecek görünüyor. Bu noktada hem teşekkür ediyoruz hem de dikkatinize sunuyoruz.

Yine, Değerli Bakanım, bir vakit ayırıp bu mahallelerde telefonları çekmeyen bölgelere vakit ayırırsanız siz bunu çözersiniz.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Her yerde çekiyor ya, lütfen(!)

ORHAN ERDEM (Konya) - Bu, 6 uydu gönderen bir iktidara inanın yakışmıyor.

CAVİT ARI (Antalya) - Yakışmıyor. Bravo Orhan Bey!

ORHAN ERDEM (Konya) - Her yıl söylüyoruz, bu köylere de gittiğimizde, yurt dışında çocukları var, şeyleri var, hani, çok şey yapıldı, muhalefet çok eleştiri getirdi ama meyveli ağaç taşlanır, çok şey yaptınız, taşlanacak ama eksiklerimiz de böyle küçücük, bunları da dikkate alsak, siz bir dikkate alsanız çözersiniz. Tekrar diyorum: Meyveli ağaç taşlanır, biz mağduruz Değerli Bakanım çünkü iktidarın bırakın meyveli bir ağacı, ağacı yok, taşlayalım diyoruz. Onun için rahatlar, her noktada yapılanları eleştiriyorlar. Seksen yılda yapılanların 3 katını, 5 katını yirmi iki yılda yapmış bu iktidar, yapmışsınız. Hepinize teşekkür ediyoruz. Daha da yapacak çok işimiz var.

Son olarak da Konya'nın gerçekten askeri bir havaalanıyla hizmet görmesi bazı aksaklıklara neden oluyor. Konya bölge havaalanıdır, buranın da farklı bir şekilde ele alınmasını rica ediyoruz.

Veli Bey'den de burada özel bir ricam var. Veli bey, çok eleştirdiniz, sizi eleştirecek bir şey yok, elli yıldır bir iktidar yok ama belediyeleri verdi bu millet, şu Ankara Belediye Başkanıyla konuşun, gelemiyoruz. İnanın, yirmi dakikada geldiğim yolu kırk dakikada geliyorum.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Uzakta oturma, Meclise yakın bir yerde otur.

ORHAN ERDEM (Konya) - Kim ona söylediyse "Yol yapılırsa trafik artar." diye, yanlış; bunu düzeltin.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri...

CAVİT ARI (Antalya) - Ya, bıraktığınız enkazın faturasını niye bizden kesiyorsunuz ya!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, bir saniye ya! Değerli arkadaşlar...

CAVİT ARI (Antalya) - Beş yıl olmuş daha, otuz yıl yönettiniz, mahvettiniz ya memleketi!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ari...

OĞUZHAN KAYA (Çorum) - Melih Gökçek'e sorun, Melih Gökçek'e!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Güneş, Sayın Ağbaba; ya, benim odama gidin, konuşun ya! Mansur Yavaş'ı da arayın. Ya, bırakın, işimizi bitirelim şurada ya!

CAVİT ARI (Antalya) - Hayır, sataşma yapıyor gereksiz yere.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, kimsenin sataştığı yok, etmeyin eylemeyin ya!

CAVİT ARI (Antalya) - Otuz yıl yönetmişler, içine etmişler, şimdi kalkmışlar, beş yıllık "Yapılan işin hesabını sorun." Ya, bırak!

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, ifadelerimizi doğru kullanalım ya, ifadelerimizi doğru kullanalım gecenin bu saatinde.

Evet, Sayın Korkmaz...

Değerli arkadaşlar, bir daha ikiden sonra kimseye söz vermeyeceğim, herkes bunu bilsin, ikiye kadar yazdırsın konuşacak olanlar.

Sayın Korkmaz, buyurun.

ADEM KORKMAZ (Burdur) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanım çok kıymetli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, ulaştırma, ulaşım, iletişim, telekomünikasyon artık hayatın her alanını kaplayan çok önemli hizmetler zinciri. Bugün genellikle taleplere baktığımızda, milletvekillerimizin eleştirisi ya da katkı anlamında, hızlı trenler, köprülülük kavşaklar, uçak seferleri... Yani havaalanları aşaması geçilmiş, uçak seferlerinin daha fazla artırılması noktasında... E, duble yol taleplerinin olabildiğince azaldığını görüyoruz. Burada da çok önemli çalışmalar yapılmış ve şehirler birbiriyle kenetlenmiş. Yeni çevre yolu talepleri, tünelli geçişler, deniz yolu ulaşımı gibi talepler, esasında bunlar çok ciddi anlamda refah toplumunun talepleri yani Türkiye temel altyapılarında çok önemli mesafe almış ve çağdaş ülkelerde gördüğümüz, "gelişmiş ülke" diye isimlendirdiğimiz ülkelere gördüğümüz ve onun ötesine geçmiş çok ciddi altyapıların yapıldığını ve bu taleplerin de artarak devam ettiğini görüyoruz. Bu anlamda, Türkiye'nin bu gelişim sürecinde Ulaştırma Bakanlığının yıllar içerisinde yaptığı çok önemli çalışmalar, bürokratların çok önemli katkıları... Burada kutlamak istiyorum sizi çünkü taleplerin özü, dediğim gibi, refah toplumunun çok önemli talepleri bunlar. Elbette bu taleplerle ilgili de çalışmalarınız yoğun bir şekilde devam ediyor. Öncelikle bunu söylemek istedim.

Bunun dışında da geçtiğimiz günlerde Burdur'umuza geldiniz ve Burdur'u ve Anadolu'yu Fethiye'ye bağlayan -çok önemli bir yoldu bu- yolu da ulaşımı açtınız. Artık Fethiye hattına olan kısımda, Muğla sınırlarında kalan kısımda da çalışmalar devam ediyor; bunun için de ayrıca teşekkür ediyorum. Bunun yanında, güneyden Denizli'ye, Yeşilova'ya kadar hattı bağlayan Korkuteli-Tefenni yolu talebini size de iletmiştik yoğun bir şekilde. Yine, bunun diğer aşaması da Karaman ile Salda arası, Yeşilova arası. Bu Burdurluların ve esasında Antalyalı hemşehrilerimizin de özenle ve istekle beklediği, ısrarla beklediği bir güzergâh; bunu ifade etmek istiyorum. Yine, bizim Kemer ilçemiz var, bunun ana yola bağlantısı 21 kilometre, bunu sizlere de arz etmiştik, burada da yolun iyileştirilmesi, bir ilçenin bir ana yol, ille bağlantısının standardının iyileştirilmesi beklentisi oldukça yüksek. Yine, Söğüt beldemiz Türkiye'nin çok ciddi domates üretimini sağlayan, Türkiye'de yayla tarımı, yayla domatesi üretiminde Türkiye'de ilk 3'te, ilk 4'te olan bir beldemiz. Buranın bir yol geçişi var -Sayın Genel Müdürümüz de konuyu çok yakinen biliyor- bir kavşaklı geçiş çünkü çok ciddi bir trafik hareketliliği var, ana yol, buna ilişkin de çalışmalar var. Ya, şehrimizde de yine, Burdur'da Antalya ve Fethiye Kavşağı dediğimiz bir kavşak var, burada, bir kavşaklı geçiş projesinin aciliyeti var. Bazen bayramlarda kilometrelerce kuyruklar oluşuyor burada hem şehir, birden fazla yol. Bir de sayın muhalefet milletvekilimiz dillendirdi, geçtiğimiz iki hafta önce üniversite kavşağı... Antalya yolu üzerinde bir üniversite yolu var, günde yaklaşık 4-5 bin araç giriyor, çıkıyor ve burada da bir çözüm ihtiyacı var Sayın Bakanım. Yani ya bir yan yol, ya bir alternatif yol... Bir öğretim üyemiz vefat etti geçtiğimiz günlerde. Bu konuda çalışmalar devam ediyor. İnşallah bu konuda da bir çalışma olur. Yine, köylerde baz sorunları var çekim alanıyla ilgili, o konuları da ifade etmek istiyoruz. Onun için, ben burada gerek ülkemizde yaptığınız, yapılan o ufuk açıcı çalışmalar... Elbette muhalefetimizin eleştirileri olur, ne yaparsak yapalım, yapılmayana "Niye yapmadınız?" yapılan "Niye böyle yaptınız?" gibi bir dil var maalesef ama olsun, bu olacak. Bazen teşekkürler de duyuyoruz, gerçekten bu da bizi umutlandırıyor, bunu da ifade etmem gerekiyor.

Ben bütçenizin hayırlara vesile olmasını diliyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, milletvekilleri söz talepleri karşılandı. Şu an soru kısmına geçiyorum, sonra Sayın Bakana otuz dakika süre vereceğim.

Ekran "full" yeşil arkadaşlar. Sizden istirhamım şu: Önce Komisyon üyeleri, sonra Komisyon üyesi olmayan sayın milletvekillerine söz vereceğiz. Yeşili seviyoruz arkadaşlar, yeşil doğanın rengi ancak buradaki yeşil başka bir şey, buradaki yeşil talep. Dolayısıyla otuz saniyeyle soruyu sorarsanız eğer diğer arkadaşları karşılarım yoksa keseceğim. Bir de, sayın milletvekilleri, selamlama ve teşekkürü ben hepiniz adına yapıyorum Sayın Bakana, doğrudan soruya girelim. Yorum, konuşma alanı değil artık, o işler bitti, lütfen doğrudan soruları soralım.

On beş dakikayı başlatıyorum.

İlk olarak Sayın Kurt...

RESUL KURT (Adıyaman) - Sayın Bakanım, Adıyaman-Çelikhan yoluyla ilgili son aşamada ne gibi işlemler yapılıyor, ne durumdayız, bununla ilgili hangi çalışmalar var? Adıyaman Kuzey Çevre Yolu'yla ilgili projenin tamamlandığını söylemiştiniz, bununla ilgili son durum nedir?

Bir de Gölbaşı-Adıyaman-Kâhta hızlı demir yoluyla ilgili projenin tamamlandığı müjdesini verdi Cumhurbaşkanımız; ne gibi bir çalışma yapılıyor?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gülsoy...

SEYDİ GÜLSOY (Osmaniye) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, deprem bölgesi Osmaniye'mize Karayolları şubelerini kurduk, otobanda batı geçişinin açılışını da beraber yapmıştık, Kanlıgeçit-Nurdağı yolumuz devam ediyor; bunlar için teşekkür ediyorum. Yine, aynı zamanda, Kadirli-Osmaniye yolumuzla ilgili bir çalışmamız vardı. Yine, Kanlıgeçit-Düziçi arasında 4-5 kilometrelik bir yol çalışmamız, bir de Osmaniye girişindeki Karaçay'da bir köprümüz vardı; bunların yapımı ne aşamada?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederim.

Sayın Güneş...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, Uşak Havaalanı'nın pisti dayanıksız çıktı ve güçlendirilmesi gerekiyor. Bu güçlendirme çalışmalarına ne zaman başlanacak ve Uşak Havaalanı ne zaman açılacak?

VELİ AĞBABA (Malatya) - Kim yaptı, Ce-Ha-Pe mi yaptı(!)

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Diğer taraftan, bu Uşak Havaalanı stokaj havaalanı ilan edildi. Bu konudaki çalışmalar ne aşamada?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

CAVİT ARI (Antalya) - Sorumlular hakkında herhangi bir işlem yapıldı mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ari, bir saniye...

Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Samsun Çarşamba Havalimanı var, burada bir genişletilme ihtiyacı var. Buna ilişkin çalışmalarınız ne aşamada? Ve uluslararası uçuşlara da açılması konusu bizim açımızdan çok önemli.

Yine, Samsun trafiği gerçekten çok kötü, hem Batı Çevre Yolu hem de Doğu Çevre Yolu ihtiyacı var. Batı Çevre Yolu'na ilişkin bir acele kamulaştırma kararı çıkmıştı. Buna ilişkin çalışmalarınız ne aşamada?

Bir de telefonlarla ilgili, genel olarak çekme problemi her tarafta var ama bizim Havza'nın Yukarısusuz köyü ve etrafında birkaç tane köyde daha bu telefon teknolojisi oraya gelmedi. İstirham ediyorum; biz bununla ilgili uğraştık da ama bir türlü olmadı. Yani Yukarısusuz köyünde telefon hiç çekmiyor, insanlar artık sabit hat da kullanmıyor. Emin olun, çok ciddi bir sıkıntı var. Oradaki vatandaşlarımız mağdur durumda, bununla ilgilenirseniz sevinirim.

Teşekkürler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, size geçen sefer soru önergesi vermiştim bununla ilgili, cevap da vermiştiniz ama onun son durumunu merak ediyorum. Bildiğiniz üzere, Türk Hava Yollarında "Bosphorus Strait" tanımı kullanılıyordu "İstanbul Strait" yerine. Yunanistan'ın yıllar önce dile getirdiği İstanbul Boğazı'nın NATO belgelerinde "Bosphorus" olarak yer alması talebi, Türkiye'nin İstanbul Boğazı'nı "Bosphorus" olarak tanımlayan hiçbir NATO belgesinin Ankara tarafından kabul edilmeyeceğine yönelik tutum ve ısrarıyla katı biçimde reddedilmişti. Türk Hava Yolları bunu hâlâ kullanıyordu, siz de bana cevap olarak Şubat 2025'ten sonra bunu değiştireceklerini söylemiştiniz ama değişmediğini görüyoruz. Bunu takip ediyor musunuz, onu merak ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Tanhan...

KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'den 6 firmanın lisans aldığı ve bir firmanın dışında diğer firmaların kendi vagonları olmadığı için vagonları Devlet Demiryollarından kiraladığı ifade edilmiştir. Şayet bu doğruysa kira bedeli ne kadardır? Bakım ve onarım maliyetlerini kim karşılayacak ve bu ilgili 6 firma kimlerdir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ağbaba...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Teşekkür ederim.

Akse Sapağı Metrosu inşaatı sırasında, tünel kazma işlemi sırasında yer altı suyu deniz seviyesine denk gelindi mi? Bu sırada yer altı suyu boşaltması yaşandı mı? Bu durum yaşandıysa hangi tedbirler alındı, ilgili kurumlar uyarıldı mı? Yıkılan Arslan Apartmanı'nın hemen yanında bulunan binada oturan bir vatandaş Ulaştırma Bakanlığına 26 Mayıs 2025'te metro inşaatı nedeniyle binada çatlakların meydana geldiği yönünde şikâyetle bulundu; belgesi de burada. Hatta o bina yıkılırken bu şikâyetle bulunan bina da ağır hasar aldı. Ulaştırma Bakanlığı 24 Haziranda gerekli incelemelerin, çalışmaların yapılması için talimat verildiğini o başvurucuya bildirdi, hatta o binaya gelinerek yetkililer inceleme yaptı ve rapor hazırladı. Şimdi, o raporda hangi tespitte bulunuldu, kamuoyuna açıklar mısınız? Ulaştırma Bakanlığı olarak bu riski bildiğiniz hâlde yaşanan yıkım nedeniyle kendi iç bünyenizde soruşturma başlattınız mı, hangi bulguları tespit ettiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Arkadaşlar, otuz saniyeye dikkat edelim, çok fazla kişi var.

Sayın Kısacık...

SADULLAH KISACIK (Adana) - Sayın Bakanım, Ankara-Aksaray-Adana Hızlı Tren Projesi gündeminizde var mı -burada haberler geçmişte vardı- ya da Karaman üzerinden Adana'ya bir hızlı tren projesi var mı?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ ABDULKADİR URALOĞLU - Aksaray-Konya-Karaman, Aksaray-Yenice, Karaman-Yenice-Mersin...

SADULLAH KISACIK (Adana) - O şekilde, Mersin, Mersin'den Adana çünkü Ankara'ya bağlamazsak bu hızlı trenin bir anlamı kalmayacak; teşekkür ederim.

Diğer taraftan, Mersin-Adana-Hatay... "NATO yolu" denirdi biz küçükken ama şimdi bir sahil yolu projesi var mı; Mersin, Adana, Hatay, oradan Halep'e gidecek falan öyle bir sahil yolu projesi?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Ari...

CAVİT ARI (Antalya) - Sayın Başkanım...

Sayın Bakanım, sunum kitapçığınızda ülkemiz genelindeki mevcut kent içi ulaşımdan bahsetmişsiniz; örneğin, Antalya'da 19,1 kilometrelik kısmın yapıldığından. Sayın Bakan, bunu defalarca söyledik, bu hattın parasını Antalya Büyükşehir Belediyesinden aldınız. Bu parayı aldınız ve aldığınız hâlde buraya yazıyorsunuz. Bakın, siyaset uğruna o dönem yaptınız, AKP'li Belediye Başkanı

döneminde yapıldı, parasını CHP'li Belediye Başkanından aldınız. Aynı şekilde, Ankara Büyükşehir Belediyesinden, aynı şekilde İstanbul Büyükşehir Belediyesinden bunların parasını aldınız. Eğer bu belediyeler AKP'de olsaydı parasını almayacaktınız...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Açikkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Sayın Bakanım, Malatya-Elâzığ güzergâhında hızlı tren hattına yönelik etüt proje çalışmaları hangi aşamada? Mevcut durumda tamamlanmış kısımlar nerelerdir? Proje ihalemiz ne zaman yapılacaktır?

Bir de Sayın Bakanım, Elâzığ Havalimanımızın uluslararası yolcu kapasitesini artıracak olan yeni dış hatlar terminali projesinin ihale süreci geçtiğimiz aylarda tamamlandı. Yeni dış hatlar terminalinin uygulama projeleri hangi aşamada ve tamamlanması için öngörülen takvim nedir? Bir de bu yeni terminalle birlikte Elâzığ Havalimanının yıllık yolcu kapasitesinin kaç kişiye çıkarılması hedeflenmektedir? Bu yıl 1 milyonu geçecektik Sayın Bakanım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederim.

Sayın Yegin...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Sayın Bakanım, Ankara, Türkiye'nin iç lojistik omurgasıdır. OSB yoğunluğu, kara yolu kesişim noktası, demir yolu merkezliği ve büyüyen e-ticaret hacmi nedeniyle mevcut kapasite yükü aşmış durumdadır. Ankara lojistik üssünün genişlemesi yalnızca fiziki bir büyüme değil, ulusal lojistik ağının güçlendirilmesi anlamına da gelmektedir. Yıllık taşıma kapasitemizi artıracak, OSB'lerin lojistik maliyetini düşürecek, ülke ihracatının büyütecek binlerce istihdam oluşacak bu genişlemeye Bakanlık olarak desteğinizi bekliyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Altınsoy...

HÜSEYİN ALTINSOY (Aksaray) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Aksaray-Ulukışla Demiryolu Hattı'nın ihalesi ne zaman yapılacaktır? Yapımı devam eden Ortaköy-Aksaray duble yolu ne zaman tamamlanacaktır? Turizm bölgemize ulaşımı kolaylaştıracak Aksaray merkez-Kireçlik yolu yapımı ne aşamada?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Tiryaki, buyurun.

MEHMET RÜŞTÜ TİRYAKİ (Batman) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Etüt projeleriyle ilgili olarak 2 tane hatla ilgili size soru sormuştum Sayın Bakan. Bir tanesi Elâzığ-Diyarbakır Hızlı Demir Yolu hattı, diğeri de Ergani-Leylek-Diyarbakır-Bozdemir Demiryolu Hattı'ydı. Şimdi, bu hatlara ilişkin olarak verdiğiniz cevapta diyorsunuz ki: "Yüzde 95 oranında ilerleme sağladık. Etüt proje çalışmalarının 2025 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır." Yani bu projelerin 2018 yılında başlayıp 2024 yılı sonunda tamamlanacağına dair Ulaştırma Bakanlığının kitapçıkları var fakat şimdi diyorsunuz ki: Daha etüt çalışmaları bile tamamlanmadı. Bu hızlı demir yolu hatları için ne zaman somut bir adım atıp çalışmaya başlayacaksınız Sayın Bakan?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, değerli milletvekilleri, süre az kaldı, fazla talep var.

Öncelik sırasına göre söz veriyorum arkadaşlar.

Sayın Çorabatır, buyurun.

SURURİ ÇORABATIR (Antalya) - Sayın Bakan, iç hatlarda su ikramına müdahale ettiniz. Peynirli sandviçin maliyeti 25 TL, satış fiyatı 300 TL; teneke kutu içecek 32 TL, satış fiyatı 200; su 2,20 TL satışı 50 TL; çay 150, kahve 200 TL; fiyat ayarlaması yapılması lazım.

Bir de Türk Hava Yolları -sabah da konuşulmuş- bilet fiyatlarını ne yazık ki yapay zekâ üzerinden yapıyor. Rezervasyona girdiğiniz an almanız bile bileti bilet artış gösteriyor, bilginize.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Genç.

AŞKIN GENÇ (Kayseri) - Sayın Bakan, Ankara-Kayseri Hızlı Tren Hattı inşaatında 2024 yılı sonu itibarıyla fiziki gerçekleşme ne kadardır? 2026 bütçesinde Kayseri yüksek hızlı treni için ayrılan ödenek tutarı nedir? 2028 hedefinin tutturulabilmesi için 2025 ve 2026'da tamamlanması gereken kritik iş kalemleri nelerdir? Demir yolu ödenekleri kullanılmazken Kayseri yüksek hızlı treninin gecikme gerekçesi nedir?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Dinçer...

TALAT DİNÇER (Mersin) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakan, tüm Türkiye'deki esnafı, nakliyecileri büyük sıkıntıya sokan, KOBİ'leri büyük sıkıntıya sokan 3,5 tonun altındaki kamyonet ve hafif ticari araçlara kantar zorunluluğu getirildi, biliyorsunuz. Bunu çözdüyseniz mesele yok.

Diğer soruma geçeyim: Sayın Bakan, özellikle bu Anamur-Gazipaşa arasındaki yolun bitme tarihiyle ilgili bir açıklama yaparsanız sevinirim.

Bir de en önemlisi, Cumhurbaşkanı Yardımcımız ana konteyner limanının Mersin'e yapılacağını söylemişti, sonra parti sözcünüz tuttu "Adana'ya yapılacak." dedi. Bu konuda net kararınızı açıklarsanız sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarı...

SERKAN SARI (Balıkesir) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Balıkesir Kuzeybatı Çevre Yolunu yarım bıraktınız. Sizden bu yatırımı ne zaman tamamlayacağınızı merak ediyorum.

Balıkesir Merkez Havaalanını yıllardır her komisyonda, toplantıda dile getiriyorum. Bir tarifeli uçak dahi inmedi. Burayla ilgili bütçe sorununuzun çözülüp biran evvel Balıkesir'e bu hizmetin kazandırılmasını talep ediyorum.

Bandırma-Bursa yüksek hızlı tren 2000 yılında başladı, "2023'te bitecek" dendi, olmadı; "2025'de bitecek." dendi, olmadı; "2028'de bitecek." deniyor. İnşallah, verdiğiniz sözü zamanında tutabilirsiniz.

Bandırma Hastanesi ve okullar bölgesinde kavşak çalışmasına yoğun ihtiyaç var. Hastaların ambulansları ve çocukların servisleri büyük bir sıkıntıya düşüyor.

Bigadiç, Sındırgı ve Simav yolu, herhâlde Simav ve Sındırgı arasındaki yol Türkiye'nin en virajlı, kavşaklı yoludur. Buraya bir an evvel müdahale etmeniz gerekiyor.

Edremit-Burhaniye-Ayvalık turizm bölgemizde yazın milyonlarca vatandaşın yararlandığı D550 yolu üzerindeki kavşak düzenlemelerinin, bat-çık kavşaklarının yapılarak oradaki trafiğin rahatlatılması gerekmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SERKAN SARI (Balıkesir) - Erdek çevre yoluyla ilgili istimplakların yapılıp tamamlanması gerekiyor.

Kırsal mahallelerimizin birçoğunda da internet problemi yaşamaktayız.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Sarıtaş, buyurun lütfen.

SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ (Siirt) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Kurtalan'da Kurtalan Ekspresi ilçeyi baştan başa ortadan ikiye bölmüş. Devlet Demiryollarına ait bir arazi var hemen Sümer Mahallesi'nde. Bu talep mahalleliden gelmiş direkt, bugün bana iletiler: Belediyemiz göreve geldiğinden beri Bakanlıktan bu alanın yeşil alan yapılması için size başvurmuş. Hibe istemiyor, kiralamak istiyor yeşil alan yapmak için. Mahallelinin ve Kurtalan halkının talebidir, sizden cevap bekliyorlar bu anlamda, biz de cevap bekliyoruz Sayın Bakan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Taşçı...

SELCAN TAŞCI (Tekirdağ) - Sayın Bakan, nisan ayında sizi Halkalı-Edirne hızlı tren hattının Tekirdağ Ergene'den geçen bölümüyle ilgili -orada 2 altyapı çalışmanız var sizin ama- bir yağış durumunda orayla ilgili endişelerimiz olduğundan yola çıkarak bir soru sormuştuk ve bir üst geçit ya da üçüncü bir alt geçit talebi iletmıştık. Siz teknik açıdan mümkün olduğunu ama gerek olmadığını, ihtiyaç olmadığını söylediniz. Şimdi, ilk yağışta o alt geçitlerde durum bu. Orası tarım havzası biliyorsunuz, çiftçinin ne traktörle ne de hayvanıyla buradan mümkün değil ulaşabilmeleri. Dolayısıyla "Teknik açıdan da mümkün." dediniz. O üst geçit talebini dikkate alırsanız seviniriz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Tanrıku.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Evet, Sayın Bakan, hızlı tren Diyarbakır bağlantısının projelendirilmesi, Diyarbakır Güneybatı Çevre Yolunun projelendirilmesi hangi aşamalarda?

Ayrıca, uluslararası uçak seferlerinin Diyarbakır'dan başlatılması lazım Erbil ve Süleymaniye'ye. Bunlar daha önce vardı ama iptal edildiler. Şimdi, bu süreçte başlatılması düşünüyor mu?

Son olarak da şunu ifade edeceğim: Bölgeler arası bir dengesizlik vardı ve gerekçesi de şiddet ve çatışma ortamıydı, terördü. Bölgeler arası dengesizlik de Kürt meselesinin ana meselelerinden bir tanesiydi. Bu yeni süreçte Fırat'ın batısı ile doğusu arasındaki farkın giderilmesi konusunda Bakanlığınız altyapı yatırımları bakımından özel bir çalışma yapacak mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum değerli milletvekilleri.

Evet, şimdi...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sayın Bakanı bu kadar kamera çekmedi.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepinizi de ben çektim buradan.

Sayın Suiçmez...

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) - Sayın Bakan, Trabzon hafif raylı sistem projesi ilk etap çalışmaları ne zaman başlayacak? İlk etabın ne zaman bitirilmesi planlanıyor? İkinci havalimanı yapacak mısınız? 2016 yatırım programında yer verildi mi? Kanuni Bulvarı projelendirilirken Gölçayır, Akoluk Mahallesi'nden dışarı çıkacağını belirtmiştiniz, Çukurçayır'dan öteye niye bir çalışma yapılmıyor? Proje mi değiştirildi Sayın Bakan?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gezmiş...

ELVAN IŞIK GEZMİŞ (Giresun) - Teşekkür ederim.

Giresun sahil yolu alarm veriyor Sayın Bakan. Tam on yıl önce müjdesi verilen Giresun çevre yolu için on yıldır bekliyoruz. Yoğun trafik nedeniyle şehir içi trafiğinde ulaşım imkânsız, hemşehrilerimizin can güvenliği tehlikededir. Diğer illere yapılan çevre yolu Giresun'a neden yapılmamıştır Sayın Bakan? 49 kilometre uzunluğundaki bu projenin 2026 yılı yatırım programına kademeli olarak da olsa dâhil edilmesini istiyoruz. Bu konuda 2026 yılında bir çalışmanız olacak mı?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Süre doldu değerli arkadaşlar. 3 sayın milletvekili kaldı, o kadar rica ettim şunu zamanında bitirelim diye ama mikrofonu alan bırakmıyor ya. "İlla bir dakika konuşacağım." Ya, yazık, şimdi 3 kişi kaldı, ne olacak şimdi?

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) - Siz söz verirsiniz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Yüce gönüllü bir insansınız Sayın Başkan.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, ben yüce gönüllü olmak istemiyorum artık ya.

Sayın Türkkan...

Sayın Türkkan, telefonda konuşuyor, bitti.

Sayın Tahtasız...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - 2002 yılında yüzde 24'ü tamamlanan Çorum Havalimanı inşaatında yirmi üç yıldır inekler otuyor Sayın Uraloğlu. Bu inekler kaç yıl daha otlayacak, Çorum'a havalimanı yapacak mısınız? Çorum Çevre Yolu şehir içinde kaldı, sürekli ölümlü kazalar oluyor. Sayın Bakan, son Çorum ziyaretinizde Genel Müdürünüze yeni bir çevre yolu için ön çalışma yapılması talimatı verdiniz. Sonuç nedir, Çorum kuzey ve güney çevre yolu yapacak mısınız? Milletvekili Ahlatçı, İlim Yayma Kavşağı'nda proje ihalesinin tamamlanacağı, gıda toptancılar sitesi, hastane kavşağı için de akıllı kavşak yapılacağı müjdesini verdi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayın Kaya...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Çorum-İskilip-Osmancık-Alaca-Ortaköy yolumuz...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, mikrofona önce siz konuşmanızı yapın ya.

AYKUT KAYA (Antalya) - Sayın Bakanım, Elmalı-Akçay-Gömbe-Kaş yolu halk arasında "ölüm yolu" diye anılıyor; dar ve tehlikeli, sık sık kazalar yaşıyor. Bu yolu ne zaman genişleteceksiniz? Mahmutlar-Kuş Yuvası arasındaki yol ne zaman tamamlanacak? Kuş Yuvası'ndaki uçurumlu bölgelerde bariyerler eksik, buralarda insanlar hayatını kaybediyor. Eksik olan bariyerleri ne zaman tamamlayacaksınız? Çubuk Bel Tüneli'ni ve Alacabel Tüneli'ni ne zaman bitireceksiniz? Kaş ilçemizde Kınık Hal Kavşağı, Yeşilköy Kavşağı, Ova Kavşağı ve Çavdır Kavşağında birçok ölümlü kazalar meydana geliyor. Yol yapım çalışmaları bir an önce bitirilerek bu kavşakların güvenli hâle getirilmesi gerekiyor. Sayın Bakanım, Antalya'ya geldiğinizde siz bizimle iletişime geçin, biz size gerçek Antalya'yı gösteririz, misafir de ederiz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ederim.

AYKUT KAYA (Antalya) - Siz beni bir arayın, bizi bir arayın, biz sizi bir gezdirelim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkan...

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Sayın Bakan, bu metro inşaatı sırasında -Gebze'den bahsediyorum- yer altı suyu boşaldı mı? Bu nedenle, o binanın altında karstik bir boşluk oluştu mu? Ulaştırma Bakanlığına 26 Mayıs'ta yapılan "Binamızda çatlaklar oluşuyor." ihbarına rağmen -böyle bir ihbar olmuş- neden önlem almadınız? Zira, Büyükşehir Belediye Başkanı bu yıkımın oradaki biriken yer altı suyundan olduğu iddiasında. Bu konuyu cevaplamanızı rica edeceğim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, Sayın Türkan'la beraber bugünü de tamamladık değerli arkadaşlar.

Şimdi, Sayın Bakana söz vereceğiz.

Sizden istirhamım şu değerli milletvekilleri: Ya, o cevap böyleydi, bu böyle değildi... Şimdi, herkes konuştu, Sayın Bakan da konuşmasını bitirsin sükunetle, oylamaya geçelim çünkü bakın, hastayım, zor konuşuyorum. Biz gece gideceğiz, sabah bir daha geri geleceğiz.

Evet, Sayın Bakanım, otuz dakika süreniz var.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; sabah başlayan maratonda ben birkaç defa zorunlu ihtiyaç dışında dışarı çıkmadan herkesi dinledim ve kendim not aldım; benim aldığım notlar tam 25 sayfa oldu, kendi aldığım notlar. Arkadaşlarım, arkada, koridorda da olmak üzere birçok arkadaşım -onlarca arkadaşım var- onlar da sizin sorularınıza bana cevap yetiştirmeye çalıştılar. Şimdi, bana tanınan süre içerisinde ben sizlere cevap vereceğim.

Öncelikle, yaptığınız her türlü eleştiri için ben teşekkür ediyorum. Nezaket kuralları içerisinde yapılan her türlü eleştiri bizim kabulümüzdür. O anlamda, teşekkürleriniz için de ben teşekkür ediyorum. Ben, huzurlarınızda, bütün bu hazırlığı yapan arkadaşlarıma da ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Süre ne kadar yeterse, o süre yettince ben sizlerin sorularınızı -kendime göre cevaplayayım diye düşündüğüm bir öncelik sıralaması yaptım- cevaplayacağım, olmayanları da yine size Sayın Başkanımın söylediği gibi yedi gün içerisinde inşallah tamamını yazılı olarak iletmiş olacağım.

Ben tekrar sabrınız için teşekkür ediyorum.

77 kişi söz alınmış soru-cevap hariç, 77 kişi; bu rekormuş. O da bizim Bakanlığın demek ki bu anlamda takip edildiğiyle ilgili bir göstergedir. Ben onun için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Birçok milletvekilimiz, Komisyon üyemiz, özellikle yap-işlet-devret projelerini, KÖİ projelerini ya da PPP projelerini -farklı adlarla adlandırıldı- konu etti. Ben genel anlamda bir cevaplama yapayım müsaadenizle. Burada hesaplama girmeyeceğim ama her türlü hesaplamayı da yapabiliriz, ona da açık olduğumuzu da söylemek isterim.

Siz 2 yer arasında bir yol yapacaksınız bunun önce fizibilitesini yaparsınız, sonra bütçenize bakarsınız orada kaynak var mıdır, oradan mı alayım diye, kaynağınız yoksa bir alternatifiniz dış kredi almaktır, bir başka alternatifiniz de yap-işlet-devret projesiyle bunu yapmaktır. Tabii, biz bunların hepsini kullandık esasında. Yani 300 milyar dolarlık ulaştırma alanında yatırım yaptık. Bütün bu üç yöntemin üçünü de kullandık. Hibe kredileri de belki sayarsak dördüncü yöntem de diyebiliriz ona. Yap-işlet-devret projeleri aynı zamanda yapım ve finansman projeleridir. Öncelikle burada ben dilim döndüğü kadar, çok da konuyu dağıtmadan sizi bilgilendirmeye çalışacağım.

Bakın, yap-işlet-devret projeleri yaklaşık 90 milyar liralık projedir bizim Bakanlıkta olanlar. Yapıldığı tarihteki rakamı 51 milyar dolardır, bugün 90 milyar dolar yani biz 300 milyar doların yaklaşık üçte 1'ini bu projelerle yaptırдық. Eğer biz bunları kullanmasaydık, bu imkânı kullanmasaydık Van-Hakkâri yolundaki Güzeldere Tüneli'ni ve Çamlık Viyadüğü'nü yapamayacaktık. Biz Honaz Tüneli'ni, Eğiste Hadimi Viyadüğü'nü yapamayacaktık, Ankara-Samsun yolunu, Adana 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nü, Zigana Tüneli'ni, Rize-Artvin ve Ordu-Giresun havalimanlarını, Ankara'daki Başkentrayı, Konak tünellerini, Sabuncubeli tünellerini Marmarayı ve Avrasya tünellerini biz yapamayacaktık. Dediğim gibi, burada emtia fiyatlarının artmış olması bu projelerde bizim doğru yatırım yapmış olduğumuzun da altını çizmiştir. Bunlar sadece bir ulaşım projesi de değildir.

Bakın, İstanbul-İzmir Otoyolu'nda 12 tane OSB açılmıştır. Bunlar aynı zamanda bir gelişim projesidir. Biz yine millî bütçe düşünmüş olsak Kuzey Marmara Otoyolu'nu yapamayacaktık. Bugün Yavuz Sultan Selim Köprüsünden ortalama 155 bin araç geçiyor. Gerçekten nereden geçirecektik? Avrasya Tüneli'nden 85 bin araç geçiyor. Yine, Marmaray günde 300 tren seferiyle yaklaşık 650-700 bin insan taşıyor. Bunları yapmasaydık gerçekten bırakın İstanbul'u Türkiye kilitlenmiş olurdu. Yine, biz projeleri yapmasaydık 100 milyon taşıt/kilometredeki ölüm sayısını 5'ten 1'e düşüremezdik gerçekten, yüzde 81 azaltarak.

Bakın, Avrupa ülkeleriyle ilgili örnek geldi. Mesela, geçtiğimiz günlerde Portekiz bakanı benim ziyaretçimdi ve yap-işlet-devret projeleri noktasında Türkiye modelinden faydalanmak istediklerini söylediler.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Eyvah! Aman, Portekiz'e de kıymayın, yazıktır.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Avrasya Tüneli'nde... Bakın, sadece buraya ödediğimiz, rakamlardan bahsediliyor. Aldığımız rakamlardan da ben bahsedeyim size: Bakın, İstanbul Havalimanı'ndan biz 1 milyar 650 milyon euro yani yaklaşık 82,5 milyar lira para almışız. Yine Avrasya Tüneli'nden son üç yılda 250 milyon lira hazineye katkı almışız garantileri sağladığı için.

Şimdi, bir başka konu, Gebze'de çöken bina. Öncelikle şunu söylemek isterim: Bizim şimdiye kadar susmuş olmamız oradaki yürütülen adli soruşturmayı etkilememe gayretidir, çok net olarak. Hiçbir şeyi saklama gayreti söz konusu değildir.

Bakın, oraya AFAD Başkanımız gitti, Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcımız gitti ve Çevre ve Şehircilik Bakanımız da gitti. Ben de ilk günden itibaren genel müdür ve heyetimle beraber takip ettim orayı. Öncelikle bir binada tünelin kazı ve destekleme aşaması bizim için risk zamanıdır. Eğer bir deformasyon olarsa o zaman olmasını bekleriz. 2.229 binayı da bu yapım sürecinde biz kontrol etmişiz, 2.229 binayı birebir kontrol etmişiz ve burada, bu binalarda bizim önlem almamızı gerektiren bir deformasyon görmemişiz. Burada 71 binanın kamulaştırılmasıyla ilgili bir sürecin olduğundan ve bunun ihmal edildiğinden bahsediliyor.

Bakın, burada projede gerek o binaların olduğu kesimde gerekse istasyonda ciddi değişiklikler yapıldı ve proje tamamen sağlam kayadan geçiyor. Orada kırıcılarla geçilmiştir, kötü zemin yoktur orada. Dolayısıyla her şey bitmiş ve bugüne geldiğimizde, orada maalesef 4 vatandaşımızın hayatını kaybettiği bir elim olay olmuş. Tünelde en ufak bir deformasyon yok, altını çiziyorum, tünelde en ufak bir çatlak yok ve tünelde en ufak bir su sızıntısı yok; özellikle bunu söylemek istiyorum. Burada biz yüzlerce kilometre metro yaptık ve bu anlamda da yeterince tecrübeye sahibiz. Hukuki süreç tamamlandıktan sonra bizim yapmamız gereken bir şey varsa da biz onu sizlerle paylaşacağız ve bunun gereğini de yapacağız.

Bir başka konu, Sayın Ulaş Karasu'nun özellikle gündeme getirdiği Çorum hızlı tren hattında kazık atıldı, kazık çakıldı şeklinde haberler de var. Bakın, müteahhit ortada yok. 2022 fizibilite raporunda 100 kilometre demir yolu var, ihaleye çıktığımız 120 kilometre; ilave hat 20 kilometre, ihaleye çıktığımız 51 kilometre; ilk projede tünel 7,1 kilometre, şimdi 9,5 kilometre; güvenlik tünelleri de ayrıca 1,5 kilometre; viyadük 3,2 kilometre, şimdi 4,77 kilometre; aç-kapa tünel 820 metre; 3 tane ilave istasyonu da biz buna kattık ve sadece bunlar yüzde 53'lük bir artışı getirdi. 2024'ten bu tarafa olan eskalasyonu da koyduğunuz zaman tamı tamına 85 milyar yapıyor. Dolayısıyla hesabımızda bir hata yoktur; bunu bilgilerinize sunuyorum.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Fiyat 4 katına çıktı Sayın Bakan. 500 milyon dolardan 2 milyar dolara çıkmış.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yine şöyle hızlıca müsaadenizle devam edeyim.

Aydın-Denizli Otoyolu'nda uluslararası rekabete açık bir ihale yapıldı ve iki buçuk yılda tamamlandı. Kırkdilim bu sene inşallah bitiyor. Geminbeli Tüneli'nde biraz sıkıntımız oldu, onu da inşallah önümüzdeki yılın ilk aylarında bitirmiş olacağız. Kırıkkale-Çorum-Delice Otoyolu'ndan bahsettim. İnşallah, biz Aksaray-Ulukışla ihalesini yapmış olacağız.

Sayın Ulaş Karasu'ya da bahis noktasında... Yani lütfen bahis oynamayın. Sizin dedikleriniz, bakın, Kırıkkale-Çorum Demiryolu'nda tutmadı. Burası için de lütfen oynamayın. Biz müsaadenizle yolumuza devam edeceğiz.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Bahis oynamıyorum, firma tuttu, geçen yıl aynısını söyledim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ajanlık işinden bahsetti Sayın Ulaş Karasu. Ben size ajanlık işini tam olarak söyleyeyim: Bakın, İstanbul'daki iddia da bunu ortaya koymuştur. İstanbullunun 4,7 milyon bilgisi İngiltere'ye sızdırılmıştır. Ajanlık arıyorsanız...

ULAŞ KARASU (Sivas) - 85 milyon insanın bilgisi çalındı.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Ya, Türkiye'de 100 bin...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Sen şimdi bırak İstanbul'u.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bakın, nerede yemek yemiş, bak, nerede yemek yemiş, hangi bilgiler paylaşıldı? Sizin bütün yaşam bilgileriniz paylaşıldı maalesef. Onun için...

ULAŞ KARASU (Sivas) - Cevap veremiyorsunuz değil mi?

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Sayın Bakan, bırak İstanbul'u.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Siz Bakansınız ya, elinizde belge olmadan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yok, belgeyle ben konuşuyorum. Yok, yok, belgeyle konuşuyorum ben.

CAVİT ARI (Antalya) - Gösterin de biz de bilelim Sayın Bakan.

ULAŞ KARASU (Sivas) - Kaç milyon insanın bilgisi çalındı ya?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Belgeyle konuşuyorum. 4,7 milyon veri satılmıştır, yurt dışına çıkarılmıştır.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, sakın...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Ya, hepimizin bilgileri çalındı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakırlioğlu, lütfen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Van çevre yolu...

CAVİT ARI (Antalya) - Bir bakana iftira atmak yakışmaz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben net cevap verdim.

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Sorduğumuz sorulara cevap vermiyor Sayın Başkan.
BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakırlioğlu, ben her soruyu alıyorum.

Bir saniye...

Teşekkürler.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Çağırın sizsiniz, çağırın. İngiliz istihbaratının başındaki adamı çağırıyorsunuz da ajanlıkla...

ULAŞ KARASU (Sivas) - Oradan yardım isteyen sizsiniz.

(CHP sıralarından gürültüler)

ORHAN YEGİN (Ankara) - Oralarda gidip meşruiyet...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ayıp ya!

ULAŞ KARASU (Sivas) - 200 liraya satılıyor internette bilgiler.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bunu ilave ederseniz süreme...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Şikâyet edip meşruiyet...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Hayret bir şey! Bunu troller söylüyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Sayın Onur Düşünmez Milletvekilimizin, Hakkâri Milletvekilimizin Van çevre yoluyla ilgili verdiği... 41 kilometrelik çevre yolunun 28 kilometrelik kesimini bu sene inşallah bitiriyoruz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Bakana yaklaşıyor mu?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, tamam.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "Doğu ve güneydoğuya adaletsizlik..." dediniz.

Esasında Nissibi, Ağın Köprülerini -biraz önce bahsettim- Güzeldere Tüneli'ni de bitirdik. Bizim oradaki havalimanı projelerimize lütfen bakın.

Yine, Selahaddin Eyyubi Havalimanı'nda ILS'yi bitirdik, onu hizmete aldık ama coğrafi olarak zor bir yerdir orası, dolayısıyla onda bir sıkıntı olabilir.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Bakın, biraz önce yargıya intikal eden bir konu olduğu için sessiz kaldığınızı söylediniz ama şimdi yargıya intikal etmiş bir konu hakkında görüş ortaya koyuyorsunuz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, lütfen... Kanaatleriniz bitti, lütfen...

Sayın Bakan, devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Valla, ben sabırla dinledim ya, hiç kimseye müdahale etmedim.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Bakın, biraz önce siz söylediniz, biraz önce. Dediniz ki: "Yargıya intikal eden bir konu hakkında..."

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ben sabırla dinledim.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, bir saniye...

Değerli arkadaşlar, bir saniye...

ORHAN YEGİN (Ankara) - Yargıyı etkileme yok burada.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ne söyleyecek daha? Yargıya etki ediyor. BTK kime bağlı? BTK'nin yatak odasına girilmiş, imzalar çalınmış.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ağbaba, bir saniye...

Sayın Bakanım, biz şunu yapabiliriz: Bunlara canlı, bu şekilde cevap vermekten vazgeçip ben doğrudan oylamalara geçebilirim, yazılı alabiliriz bunları.

Lütfen değerli arkadaşlar...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ne demek böyle bir şey ya Sayın Başkan?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Lütfen...

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Yargıyı etkilemek ne demek?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tanrikulu, söylediniz, kanaatinizi belirttiniz.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - Biraz önce söylemedi mi Sayın Muş, söylemedi mi biraz önce? "Yargıyı etkilememek için konuşmuyorum." dedi ama şimdi yargıyı nasıl etkiliyor? Tam da o kurumun başında kendisi.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, söylediniz bitti, tamam. Söylediniz, kayda girdi, tutanaklara geçti; tamam. Ben şimdi burada hâkim değilim, savcı değilim.

MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU (Diyarbakır) - İki dakikada kendini tekzip etti, iki dakikada.

ORHAN YEGİN (Ankara) - Ya, yargıyı etkileyecek bir şey yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, buyurun lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - 23 Nisan depreminde İstanbul'da gelen çağrılar yüzde 99,5'i karşılanmıştır. Dolayısıyla, aldığımız önlemlerin işe yaradığını özellikle söylemek isterim.

Yine Hakkâri Vekilimiz "Cumhuriyet Mahallesi'nde internet yok." dedi. Arkadaşların anlık verdikleri bilgide "Orada var." dediler. Bir yanlışlık varsa onu biz düzeltiriz Değerli Vekilim.

Tavan fiyat uygulamasını biz hayata geçirdik, çok tartışıldı "Kaç liraya uçuyoruz?" diye; bakın, söyleyeyim size: Çukurova-Ankara uçuşlarında bu yılın ortalaması 1.500 lira; 1.500 lira, sadece ortalamasını söylüyorum. Mesela, Rize-Artvin'in İstanbul'dan uçuşu 2.500 lira, Ankara'ya 2.000 lira. Şöyle rakamları kısaca söyleyeyim: Ankara-Diyarbakır 1.900 lira. Türkiye'de 2025 yılında bugüne kadar ortalama bilet fiyatı 2.560 liradır, ortalama bilet fiyatı 2.560 liradır.

Van Havalimanı'nı pazartesi günü hizmete açtık, orada bir sıkıntı yok.

Siirt Kurtalan-Batman yolu bölünmüş yol olarak bitti, devamında BSK çalışmalarına devam ediyoruz.

Şanlıurfa-Ovaköy otoyolunun yapılması noktasında trafik sayılarının yeterince doluluğa gelmesini bekliyoruz.

Yine, Cengiz Topel Havalimanı'nın, tabii, Sabiha Gökçen Havalimanı'na 67 kilometre uzaklıkta olması bir dezavantaj oluşturuyor, bunu kabul etmek lazım.

İletişim faturaları noktasında yine 5 gigabayt -ben bugün biraz önce baktım- 120 lira; 60 gigabayt 350 lira. İnternet hızlarında ve GSM kapsama alanında 5G ihalesi ve TELEKOM'un imtiyaz hakkıyla inşallah bunları hepimizin gündeminden çıkarmış olacağız.

Trabzon demir yoluyla ilgili, hafif raylı sistemi inşallah önümüzdeki yılın hemen ilk günlerinde ihale edeceğiz ama demir yolu noktasında birazcık daha proje çalışmalarını devam ettireceğiz.

Taksi ve şoför esnafının araçlarının yenilenmesi de bir avantaj. Ne yapabiliriz, buna bakacağım. Yine, D2 belgelerinde kolaylık noktası da bizim konumuz, bunu yakın takip edeceğiz.

Bayburt-Gümüşhane Havalimanı'na isim verilmesi konusunu Bayburtluların ve Gümüşhanelilerin takdirine sunacağız, ona göre bir karar vereceğiz.

"Bursa hızlı tren hattının da tamamı bitti." diye ifade ettim. Düzeltiyorum, orada 4 istasyonundan -o, sunumda doğru, benim sözlerimde yanlış oldu- 1 tanesi bitti, gerisine devam ediyoruz.

Yine "Bolu'daki misafirhanede sıkıntı var." dedi Mehmet Atmaca Vekilimiz, bunu da yakından takip edeceğiz.

Akdeniz Sahil Yolu'nun 440 kilometrelik kesiminin 404 kilometresi bitti, geri kalanın neredeyse tamamı tünel ve viyadük; o 36 kilometre bittiğinde de tamamen bitirmiş olacağız işin açıkçası. Aksaray-Yenice Tren Hattı'nın ihalesini yapacağız, bundan bahsettim.

Şöyle hızlıca devam edeyim müsaadenizle: İstanbul-İzmir Otoyolu; yine, bundan bahsetmiş olduk. Otoyolların özelleştirilmesiyle ilgili şu anda yapılan çalışma bizim varlık değerimizin ortaya konulmasıdır. Bu anlamda verilmiş olan bir karar yoktur. Onun için, mevcut otoyollarımızın bir varlık değerini anlayıp ona göre ileride bir tasarrufumuz olacaksa konuşacağız. Bu vesileyle, ben 2028 yılından itibaren Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü dâhil olmak üzere onların da idareye, devlete teslim edileceğini özellikle söylemek isterim. Onlar devletin malıdır, işletenler sadece işletmecidir orada.

Akşehir-Şarkikaraağaç inşallah 2025 yılında, Alacabel Tüneli 2026 yılında, Sertavul Tüneli 2028 yılında, Konya-Gar arasındaki tren 2026 yılında, yine Konya Çevre Yolu'nun ihalesini inşallah yapmış olacağız. Konya Havalimanı, tabii, askerî havalimanı olduğu için bazı kısıtlar var ama ILS sistemini orada hayata geçirmiş olacağız.

KÖİ projelerinde aşağı yukarı -90 milyar demiştim- borç üstlenim taahhütleri yapılarak kredi sağlanıyor, firmaların öz sermayeleri buna dâhil değildir; bunu özellikle söylemek isterim.

Karabük Lojistik Merkezi'yle ilgili karar alındı, inşallah onun ihalesini yapmış olacağız. Filyos Limanı'nın kullanımıyla ilgili, tam kapasite kullanımı noktasında yine bir gayret içerisindeyiz Enerji Bakanlığımızla beraber.

Diyarbakır'daki şehir içi trafik ile ilgili, elbette çevre yolu noktasında bizim bir projemiz var, onu imkânlar ölçüsünde hayata geçirmeye gayret edeceğiz. Ama bizim sorumluluğumuzda olan bazı kavşaklara da 2026 yılı içerisinde inşallah temas etmiş olacağız.

Vekilimiz PTT'de mobbing olduğunu söyledi. İsim verirse bize bire bir üzerine gitmek isterim, bunu özellikle söylemek istiyorum.

Demir yolunda 2024 yılından bu tarafa bir gelişme olmadığını söyledi Vehbi Bakırlioğlu Vekilimiz. Şu anda 4 bin kilometrelik demir yolunda çalışmalar devam ediyor, inşallah önümüzdeki yıldan itibaren 2028 yılına kadar yaklaşık 17.500 kilometreye çıkarmış olacağız. TÜRASAŞ ihalesiyle ilgili yine Bakırlioğlu Vekilimin kendisini de bilgilendirdik -burada mı bilmiyorum- gerçekten kendisine verilen bilgilerin tamamı yalandı, kendisi de geldi "Ben sizin verdiğiniz okudum." dedi. Nedir? Söyleyeyim, kayıtlara geçsin burada. Bakın "Adrese dayalı ihale yapılacak ve ihalede de TÜRASAŞ bile teklif veremeyecek." deniliyor. Ya, ihaleyi zaten TÜRASAŞ yapıyor, 6 tane uluslararası kuruluş var. "İhale yarın yapılacak." dedi, o da doğru değil, bir kuruluş "Ben hazırlanmak istiyorum." deyip on dört gün süre istedi, o süreyi de verdik. Dolayısıyla, burada devamı yoktur bunun, tek bir cer zinciri ihalesidir bu. Bunu özellikle söylemek istiyorum. Yine, Manisa Otogar Farklı Seviyeli Kavşağı'nda hızla devam ediyoruz. Turgutlu yolunda devam ediyoruz. Kula-Alaşehir yolunu inşallah ihale edeceğiz, kararını aldık.

Antalya-Alanya Otoyolu'nda çevreyle ilgili varsa -Mustafa Erdem Vekilimizin söylediği- elbette proje değişebilir, onda bir beis olmadığını söylemek isterim.

CAVİT ARI (Antalya) - Çok yerde var Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Antalya farklı seviyeli kavşakları esasında belediyenin yapması öngörülmüştü. Bizim sorumluluğumuzda olmasına rağmen, böyle...

CAVİT ARI (Antalya) - Sizin sorumluluğunuzda Sayın Bakan, yanlış konuşmayın!

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yok, bizim, bizim.

CAVİT ARI (Antalya) - Sizin sorumluluğunuzda.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Biz bunun 2'sini bitirdik, 2'sini de yapıyoruz. Belediye orada uygulamaları yapacaktı...

CAVİT ARI (Antalya) - Her fırsatı değerlendirip belediyenin üstüne atmaya çalışmanız size yakışmıyor Sayın Bakan. Burası Bakanlığın sorumluluğundaydı, yıllarca yapamadınız, en sonunda yapmak zorunda kaldınız; her seferinde bunu mu söyleyelim?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Öyle söyledi zaten "Bizim sorumluluğumuzda." dedi.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - AK PARTİ belediyesi "Bunları biz yapacağız." demişti, AK PARTİ belediyesi...

CAVİT ARI (Antalya) - Siz bürokrasiden gelen birisisiniz, size böyle yalan konuşmak, siyaset yapmak yakışmıyor.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yalan konuşmuyorum.

Bakın, AK PARTİ belediyesi "Ben yapacağım." demişti...

CAVİT ARI (Antalya) - "AK PARTİ belediyesi yapamadı." deyin o zaman.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - ...şimdi yönetim değişince biz yapmış olduk onu.

CAVİT ARI (Antalya) - Siz lütfet yapmadınız, görevinizi yaptınız Sayın Bakan, Antalya halkı hak ettiği hizmeti aldı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, ya, bu memleket Antalya'dan ibaret değil ama ya.

CAVİT ARI (Antalya) - Yanlış konuşuyor ama Sayın Bakan. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, arkadaşlar, bakın, bir saniye...

CAVİT ARI (Antalya) - Yanlış konuşuyor, siyaset yapıyor ama ağzına yüzüne bulaştırıyor. Siyaset yaptığınızı mı zannediyorsunuz Sayın Bakan? Ne kadar ayıp ya! (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, bir saniye...

Kimin yanlış konuştuğuna, kimin doğru konuştuğuna biz karar veremeyiz ya, lütfen...

(AK PARTİ ve CHP sıraları arasında karşılıklı laf atmalar)

CAVİT ARI (Antalya) - Belediyeyi suçlamaya çalışıyor itiraz etmesek, yok öyle yağma, yok öyle yağma! Orası Bakanlığın sorumluluğundaydı, yıllarca yapamadınız, en sonunda yapmak zorunda kaldınız.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Siz bu hizmetlerin onda 1'ini bile yapamazdınız!

CAVİT ARI (Antalya) - Yok öyle yağma, kusura bakmayın! Belediyenin üstüne atmaya çalışmayacak, yapamadığınız işi yıllar sonra yaptınız, hepsi bu.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Arı, lütfen ya...

Yani bakın, değerli arkadaşlar, bir istirahat ediyorum ya...

CAVİT ARI (Antalya) - Siz oraya söyleyeceksiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, siz başlatıyorsunuz bu işi.

CAVİT ARI (Antalya) - E, ben başlatacağım. Haksız yere belediyeyi itham ediyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, bir saniye...

SİBEL SUIÇMEZ (Trabzon) - Zabıtlara bakalım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye arkadaşlar... Ya, değerli arkadaşlar...

CAVİT ARI (Antalya) - Haksız yere itham ediyor, böyle bir şey yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bakın, değerli arkadaşlar, on iki saattir konuşuluyor burada. Efendim, belediyelere...

CAVİT ARI (Antalya) - Olabilir de yani haksız eleştiriyi kabul mu edelim?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, bir saniye Sayın Arı, bir saniye lütfen ya...

CAVİT ARI (Antalya) - Haksız eleştiriyi kabul mü edeceğim yani? Böyle bir şey yok.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ya, bakın, kimin haklı olup kimin haksız olduğuna siz karar veremezsiniz.

CAVİT ARI (Antalya) - Ben karar veririm, ben biliyorum.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Veremezsiniz, veremezsiniz.

CAVİT ARI (Antalya) - Yanlış konuşuyor.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bir saniye... Halk karar verir, halk; siz veremezsiniz, halk karar verir.

CAVİT ARI (Antalya) - Halkla ne ilgisi var Sayın Başkan ya?

AYYÜCE TÜRKER TAŞ (Adana) - Halk görmüyor ki burayı.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kimin haklı, kimin haksız olduğuna siz karar veremezsiniz.

CAVİT ARI (Antalya) - O yolu yapamadı, sonra "Belediye yapmadı." diye ifadede bulundu.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam, lütfen... Bakın, Sayın Arı...

(CHP sıralarından laf atmalar, gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, şu söz kesme işini de bir bırakalım bir tarafa ya! Bir saniye değerli arkadaşlar... Yani şimdi konuştuk, bak, aha tutanaklara da yansıdı, sizi duydu stenograflar. Başımız göğe erdi.

Sayın Bakan, devam edin lütfen.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Biz Çukurova Havalimanı'nı hizmete açarak gerçekten modern bir havalimanını bölgeye kazandırmış olduk. Adana Kuzey Çevre Otoyolu'nun projesini başlattık, onu da inşallah hayata geçireceğiz.

Yine, operatör açma kapama bedeli GSM'ler için gündem olmuştu. Birincisine bir bedel ödenmiyor ama ikincisi olduğu zaman bunun bir bedeli var. Yine, telefon görüşmeleri kesinlikle mahkeme kararları dışında herhangi bir şekilde dinlenemiyor. Bizim böyle bir yetkimiz de yok, işin açıkçası niyetimiz de yok. Ben bunu özellikle söylemek isterim.

Malatya Çevre Yolu inşallah 2026 yılında bitecek. Malatya-Arapgir yolunun projesini yaptık, imkânlar ölçüsünde bunu değerlendireceğiz. Doğanşehir'de deprem konutlarının yolları bizim sorumluluğumuzda değil ama ben not aldım; ne yapabiliriz, bakacağız. Yine, havaalanı terminal binası, depremden 2'nci defa etkilendi maalesef, onu yeni baştan neredeyse yapıyoruz. 2026'da bitireceğiz orayı ama mevcut o 6 Şubat depremlerinde yeniden yıkıldı diyebiliriz. Beylerderesi Viyadüğü'nü bitirdik, onu yatırım programına aldırma uğraşıyoruz. Onunla ilgili de yine gayret edeceğiz.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Projesi mi bitti?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Projesi bitti, yatırım programına aldırma gayret ediyoruz onu.

Uşak geçişinin hızlı trene başlanması noktasında İsmail Güneş Vekilimizin bir gündemi var. Buna ne yapabiliriz, bakacağız. Uşak Çevre Yolu'nu 2026'da inşallah bitiriyoruz Sayın Vekilim.

Yine, Ümit Özlale Vekilimiz, sabit internetin düşük olduğundan, veri merkeziyle ilgili... Mesela Google ve Turkcell 1 milyarlık bir veri merkezi ihalesini yarın açıklayacak. Biz de TÜRKSAT olarak bu noktada belli bir inisiyatif alacağız. İzmir'in ikinci çevre yolu projesini bitirdik. Bunu da yap-işlet-devret olarak yapabilmek için yatırım programına önerdik.

Bir başka soru: Bingöl Havalimanı, Kamuran Tanhan Vekilimizin söylediği; pist uzunluğunu inşallah 3.000 metreye çıkarmış olacağız ve açık ihaleyle bunu yapmış olacağız. Şanlıurfa-Mardin hızlı tren hattıyla ilgili de yine çalışmalarımız bu anlamda devam ediyor. Pertek Köprüsü'nün projesini bitirme aşamasındayız, devamında yatırım programına almaya gayret edeceğiz ama çok büyük bir proje olduğunu söylemek isterim.

Yine, Yaşar Kırkpınar Vekilim, İZBAN'dan bahsetti. 136 kilometreyle gerçekten dünyanın en uzun hafif raylı sistemlerinden, banliyö hatlarından bir tanesidir. İzmir'in ikinci çevre yolu dediğim gibi Sayın Vekilim.

Yine kara yolu yerine demir yolu yapma noktasında elbette gayret edeceğiz.

Mesela, bir soruda "1993 ile 2003 arası ile 2003-2025 arasında ne fark var?" dediniz. Kara yollarında 5 kat, demir yollarında 10 kat, hava yolunda 5 kat, deniz yolunda 3 kat, haberleşmede 4 kat fazla yatırım yapmışız işin açıkçası.

Yasal olmayan VPN'leri asla biz tavsiye etmiyoruz çünkü veri sızıntılarının olduğu yerler burasıdır. Lütfen kimse kullanmasın. Ben sizlerin aracılığıyla özellikle bunu duyurmak istiyorum.

Tahsin Ocaklı Vekilimin söylediği: Şu anda Türkiye'nin taşıdığı DWT ton azalmadı, 12 milyondan 53 milyon DWT'a yükselmiştir.

Denizcilik Bakanlığı değil de Denizcilik Başkanlığı kurulmasıyla ilgili bir çalışmamız vardır, onu söylemek isterim.

Yine, lojistik merkezi İyidere'yi inşallah 2026'da bitiriyoruz, aslında bitti diyebiliriz ama ufak tefek eksiklikleri kaldı. Oradaki kafes balıkçılığıyla ilgili konuyu tekrar inceleyeceğiz. Ovit bağlantı yolunun ihalesi yapıldı, çalışmalara da devam ediyoruz.

Orhan Yegin Vekilim özellikle bizim raylı sistemlerden bahsetti. Sayın Vekilim, 225 kilometre millî elektrikli hızlı trenimizi inşallah önümüzdeki yılın ilk aylarında raylara da koyuyoruz. Türk mühendis arkadaşlarımız yaptı. Onun için kendilerine huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Yine, Ahmet Kılıç Vekilimiz, Bursa'yla ilgili inşallah cuma günü İnegöl KöprülÜ Kavşağını gelip açmış olacağız.

Cavit Arı Vekilimizin söylediği birkaç nokta: Sayın Vekilim, hesap çok kolay. Antalya-Alanya Otoyolu bağlantı yollarıyla beraber 122 kilometre, ana gövde 84 kilometre ve otoyoldaki hız 140 kilometre.

CAVİT ARI (Antalya) - Bitince beraber gidelim Sayın Bakan. Nasıl geçiyorsunuz, ben de merak ettim.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yani biz burada içler dışlar çarpımı yapıyoruz.

CAVİT ARI (Antalya) - Matematik değil trafik konuşuyoruz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - "84x60/140" dediğinizde 36 dakika. Bu da yasal hız sınırlarıyla olmak üzere, 140'ı da geçmemek üzere; 36 dakika.

CAVİT ARI (Antalya) - Siz yolu kısaltarak...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yolu kısaltmadık. Dolayısıyla ana gövde 84 kilometredir. 84 kilometreyi de 36 dakikada geçebileceksiniz.

CAVİT ARI (Antalya) - Alanya-Antalya yolu 133 kilometre. Sizinle her türlü iddiaya girerim, o yolu nasıl yaparsanız yapın, 36 dakikada geçemezsiniz.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Antalya-Alanya güzergâhı yine uzun zaman süren gayretler sonucunda tespit edilmiştir.

CAVİT ARI (Antalya) - Nasıl bir hesap yapıyorsunuz, ben anlamıyorum. Hangi mühendis bu sonucu size söylüyor?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Yine, uçak rotaları noktasında Avrupa'daki zamanında kalkış ortalaması yüzde 70'tir.

CAVİT ARI (Antalya) - 133 kilometre 36 dakikada gidilemez.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) - Formülü söyledi bak, dinlesen...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Bunu özellikle söylemek istiyorum, bunu lütfen dikkatinize sunuyorum. Avrupa'daki zamanında kalkış oranı yüzde 70'tir. Türkiye'deki zamanında kalkış oranını yüzde 85'tir. Avrupa'daki aksama bizi de etkilemektedir. Bunu özellikle söylemek istiyorum.

Tadım Kavşağını söyledi Kırıkkale Vekilimiz, Kalecik Kavşağı; bunları inşallah yapacağız.

"Gebze-Darica metrosu ne zaman bitecek?" İnşallah 2026 yılında bitireceğiz.

Çirişli Tüneli'nin de ikmal ihalesini yaptık ve yeniden çalışmaya başladık. Dallıkavak Tüneli'nde hedefimiz bu sene bitirmektir ama önümüzdeki yılın ilk aylarında bitireceğiz. Kırık Tüneli 35 kilometreyi baypas ediyor ama gerçekten çok zor bir tünel, günde 10 santim, 15 santim ancak ilerleyebiliyoruz. Biraz zaman alacak işin açıkçası.

Ortaköy Çevre Yolu'nu bitireceğiz. Ortaköy'den Aksaray'a doğru devam edeceğiz. Kireçlik yolunu 2026 Yatırım Programı'na teklif ettik.

Yine, Kahramanmaraş Kuzey Çevre Yolu'nun ihalesini yaptık ve orada çalışmalara başlıyoruz. Maraş'ı biz Kayseri'ye, Adıyaman'a, Gaziantep'e, Osmaniye'ye bölünmüş yollarla da bağladık. Yine havalimanında da "localizer"i devreye aldık ancak coğrafi şartları çok zor olduğu için o nispeten işe yarıyor ve haftalık da 84 sefer olduğunu özellikle söylemek istiyorum.

Kütahya OSB yolunun Bakanlığımızca ele alınması noktasında Ahmet Erbaş Vekilimizin bir talebi oldu; inceleyelim onu. Dumlupınar'a bir istasyon ilave ediyoruz, hızlı trenle ilgili, bunda sıkıntı olmayacak. Çay-Bolvadin yolunun açılışını inşallah önümüzdeki günlerde yaparız.

Yine, İlhami Aygun Vekilimiz Tekirdağ'da bazı problemlerden bahsetti. Biz oraya otoyol yaptık, eksik olan kesimini de inşallah bitirmiş olacağız. Ona da başladık. "Bu Negmar'a kim ortak?" dedi. Vallahi ben kimin ortak olduğunu bilmiyorum ama Negmar taşıdığı yükün parasını alıyor, yattığı zamanın biz parasını vermiyoruz. Bunu özellikle söylemek isterim.

Şöyle, tamamlıyorum ben de aşağı yukarı Değerli Başkanım.

Yine, bu ticari araçların mülkiyet hakkı noktasında...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, beş dakika ekliyorum. Ondan sonra önergeye geçeceğim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Tamam, ben de bitirmiş olayım.

Taksici esnafının veya diğerlerinin mülkiyet hakkıyla ilgili bir düzenleme önerisi Meclise grubumuz tarafından gönderildi.

Bu konuda çalışıyoruz.

Samsun Batı Çevre Yolu'nun acele kamulaştırmaları da yapılıyor, yakın zamanda inşallah başlamış olacağız.

"Trump'ın yanında utaniyorsunuz." lafı var. Vallahi benim Cumhurbaşkanım Trump'ın yanında en delikanlı duran adamdır.

Ben onun için onunla gurur duyuyorum.

Hakkâri-Van-Güzeldere, bundan bahsetmiştim.

Halkapınar-Otogar metrosunu yine Hüsmen Kırkpınar Vekilimiz gündeme getirdi. Biz hızlı tren hattını Kemalpaşa üzerinden İzmir'e de ulaştırmayı hedefliyoruz dolayısıyla o kapsamda bunu değerlendireceğiz.

AJet'in bilet iptalleri noktasında, promosyonsuz olduğu takdirde gerekli ödeme yapılıyor, aksi bir bilgi varsa biz de takip edelim onu.

Halkalı-Arnavutköy Metrosu'nda test sürüşüne başladık, bu sene bitireceğiz demiştik, inşaatı bitirdik ama testleri yetiştiremedik, onu da inşallah birkaç ay içerisinde açmış olacağız.

Şamil Ayrım Vekilimizin sorusuna cevap: İstanbul'un trafik problemine biz sorumluluk nispetinde katkı vermeye çalışıyoruz. Zengezur'un bizim taraftaki ihalesini yaptık, Nahçıvan ve Ermenistan tarafı kaldı, onu da takip ediyoruz.

Tatvan Çevre Yolu'nun ikmal ihalesini yaptık, Karşıyaka Kavşağı'nı bitirdik, orada kavşağın kollarındaki çalışma devam ettiği için OSB'yle ilgili bir problem var, inşallah onu da çözmüş olacağız.

Polatlı'da hastane ile AVM arasında bir üst geçit talebi, buna bakalım.

Yine, siber güvenlik noktasında biz Avcı, Azad, Kasırga, Kule, Atmaca'yla; yerli yazılımlarla günde 17 milyon IP adresini düzenli olarak denetliyoruz. 75.603 büyük dolandırıcılık işini engelledik. Sadece son bir haftada, Değerli Komisyon üyeleri, değerli milletvekillerimiz; bakın, sadece son bir haftada 78,6 milyon zararlı erişimi engelledik. Eğer biz bunu engellememiş olsaydık gerçekten ne hâle gelirdik, onu hani hep beraber yorumlamamız lazım.

Sururi Çorabatır Vekilimizin söylediği Antalya Havalimanı Kulesi'nin 9 Kasım'da temelini attık ve çalışmalara başladık. İstanbul'un 4'üncü pistini muhtemelen 7'nci ayda bitirerek hizmete almış olacağız.

Çamlıbel Tüneli'nin ihalesini yaptık. Yine, Almus yolunun ihalesini yaptık, Tokat Vekilimizin gündeme getirdiği.

Hemşehrim Sibel Suiçmez Milletvekilimizin söylediği Güney Çevre Yolu'nda 6 tünelde, 12 aynada ve 7 viyadükte çalışmalara devam ediyoruz. Allah size uzun ömürler versin, "Ben görebilir miyim?" dediniz, inşallah hep beraber görürüz Değerli Vekilim. Soçi Limanı'na giden geminin maalesef geri gelmesiyle ilgili: Tabii, Rusya bir savaş hâlinde ve maalesef orada sıkıntı oldu; müteakibiye uygulayarak aynı şeyi yapacağız, ondan şüpheleniz olmasın Değerli Vekilim. Yomra-Özdil yolunu bir tünel hariç, yeni karar verdik ona, bitirdik, devamını da yaparız inşallah.

Çerkeş-Kızılcahamam yolunun ihalesini yaptık -Pelin Yılık Vekilimiz söyledi- orada devam edeceğiz. Çubuk-Şabanözü yolunda yine çalışmalarımıza devam edeceğiz, yakından takip ediyoruz.

Zafer Havalimanı'nda bizim 17 personelimiz var, sadece kulede, diğer personel müteahhidin personeli olduğu için sayı o anlamda düşük gözüküyor, Uşak'ta da 100 civarında bir personel var.

Yine, Serik Kavşağı'nı biz bitirdik, burada genel bir memnuniyet var. Sayın Aykut Kaya Vekilimizin hani özel bir tespiti varsa onu da bilmek isteriz.

AYKUT KAYA (Antalya) - Tabii, paylaşalım Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Konya Çevre Yolu'nun 3'üncü kesiminin ihalesini yapacağız. Değerli Vekilim, Yunak-Polatlı yolunun açılışını yapıp bütçe imkânlarında oranın devamının da inşallah ihalesini yapmış olacağız.

Ben, teşekkür ediyorum.

ELVAN IŞIK GEZMİŞ (Giresun) - Sayın Bakanım, Giresun Çevre Yolu...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Onlara yazılı cevap vereyim...

ELVAN IŞIK GEZMİŞ (Giresun) - Bir soru sorduk Sayın Bakanım ya...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakanım, diğerlerini yazılı alacağız.

Teşekkür ediyorum.

Şimdi, gündemimizdeki kurumların bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum...

Bir saniye... Sayın Bakanım, kasımın sonu aralığın ilk haftası, öyle anlaştık.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Evet.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Tamam, tutanaklara girdi, teşekkür ediyorum, Bakanla bir konu konuştum da, ben de bir şey yapayım da burada.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Samsun...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - E, Samsun, benim seçim bölgem de Samsun.

LÜTFÜ TÜRKKAN (Kocaeli) - Sen mi Bakan oluyorsun?

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hayır canım, gözüm yok ki, ben ne anlarım Ulaştırma Bakanlığından. Kasımın sonu, aralığın ilk haftası diye konuştuk, Sayın Bakanımızla da anlaştık, o da "Tamam." dedi.

Tutanakçılar, yazdınız değil mi?

Şimdi, sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutacağım.
İlk olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesini okutuyorum.
(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi okundu)
BAŞKAN MEHMET MUŞ - 8 önerge vardır, okutup işleme alacağım.
İlk önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına
Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	160.000.000.000 TL

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

Gerekçe:

Günümüzün en temel ihtiyaçlarından biri de internettir ancak Türkiye'de internet hizmeti pahalı olduğundan pek çok hane internet hizmetinden mahrum kalmakta, internet bağlantısına sahip haneler ise yüksek faturaları ödemekte zorluk yaşamaktadır.

Bizler DEM PARTİ olarak kamunun yurttaşların en temel ihtiyaçlarından olan elektrik, su, doğal gaz ve internet hizmetini yurttaşlarına ücretsiz olarak sağlaması gerektiği savunuyoruz. Türkiye'deki her bir haneye adil kullanım kotası oranında ücretsiz internet hizmeti verilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinde ödenek artırımına gidilmelidir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.
Müteakip önergeye geçiyorum:

Plan ve Bütçe komisyonu Başkanlığına
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	05.04	6.000.000.000 TL

Sadullah Kısacık
Adana

Gerekçe:

Evrensel Hizmet Kanunu ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca ülkenin tüm yerleşim yerlerinde kesintisiz, güvenilir ve erişilebilir mobil haberleşme hizmetinin sağlanması devletin temel yükümlülükleri arasındadır. Bilgiye erişim hakkı, afet ve acil durumlarda iletişim güvenliği, ekonomik ve sosyal hayata tam katılım gibi pek çok kritik alan mobil iletişim altyapısının ülke sathında eksiksiz biçimde kurulmasına bağlıdır ancak mevcut durumda nüfusu az olan kırsal yerleşimlerde özel sektör açısından yatırımın fizibil görülmemesi nedeniyle GSM operatörleri yeterli altyapıyı kurmamakta; devlet ise bu konuda gerekli yönlendirmeyi, denetimi ve teşviki sağlayamamaktadır. Bu nedenle birçok köy, mezra ve kırsal yerleşimde hâlen mobil kapsama alanı bulunmamakta veya hizmet son derece sınırlı düzeyde kalmaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 bütçe teklifinde yer alan Bilgi ve İletişim Programı kapsamında iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli ve her yerde erişilebilir kılınmasının stratejik hedef olarak belirlendiği görülmektedir. Evrensel hizmet kapsamına alınan sayısal yayıncılık, elektronik haberleşme ve iletişim altyapılarının ülke genelinde yaygınlaştırılmasına yönelik programlar açıkça belirtilmektedir. Belgeye göre, ulusal iletişim altyapısının güçlendirilmesi ve yaygınlaştırılması yalnızca ekonomik

gelişmişlik için değil, aynı zamanda dijital dönüşüm, güvenlik ve uluslararası yükümlülükler açısından da zorunluluktur. Bununla birlikte, mevcut ödenek düzeyi, hem yeni baz istasyonu kurulumlarını hem de kapsama dışı alanların hızlı şekilde hizmete kavuşturulmasını karşılamada yetersiz kalmaktadır.

Bu nedenle, Bilgi ve İletişim Programı kapsamında ayrılan kaynağın 6 milyar TL artırılması Türkiye'nin en ücra yerleşim yerlerine kadar kapsama hizmeti götürülmesini mümkün kılacak, yatırımın özel sektör açısından düşük cazibeli olduğu bölgelerde devletin etkin rol üstlenmesine imkân sağlayacaktır. Bu artış, afet ve acil durumlarda iletişimin kesintisiz sürdürülmesini, dijital uçurumun azaltılmasını ve toplumsal eşitliğin güçlenmesini sağlayarak kamu hizmetinin evrenselliği ilkesine uygunluğu temin edecektir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.
Müteakip önerge geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2026

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
15	15.36	01	01.03	30.000.000.000 TL
42	15.41	01	01.03	30.000.000.000 TL

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

Gerekçe:

Taşeron işçiler çalışma yaşamında başta kadrosuzluk ve güvencesizlik olmak üzere ücretlerin hem düşük olması hem de geç ödenmesi, fazla çalıştırma, ayrımcılık ve yıllık izinlerin kullanılamaması gibi büyük sorunlar yaşamaktadır. Çalışma yaşamında karşılaşılan bu sorunlar işçilerin haksızlığa uğramasına ve mağdur olmasına neden olmaktadır.

Bu bağlamda, Posta ve Telgraf Teşkilatı ve Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde taşeron olarak çalışan yaklaşık 18 bin taşeron işçi kadro talep etmektedir. Bu kurumlarda taşeron olarak çalışan işçiler her işi yapıyor olmalarına karşın yan yana çalıştıkları memurlardan ve kadrolu işçilerden hem daha düşük maaş almaktalar hem de birçok özlük hakkından mahrum kalmaktadırlar, bu da iş barışını bozmaktadır. Aynı koşullarda çalışan emekçiler için bu ayrımcı şartların ortadan kaldırılması amacıyla taşeron işçilerin kadroya alınması gerekmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.
Müteakip önerge geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

YIL: 2026

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Tarım Programı (39)	15.38	01	06.07	1.000.000.000

Ümit Özlale
İzmir

Mustafa Erdem
Antalya

Cevdet Akay
Karabük

Tahsin Ocaklı
Rize

Veli Ağbaba
Malatya

Cavit Arı
Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

CAVİT ARI (Antalya) - Bakanlığın faaliyetlerinin uygulamada daha etkin olmasını sağlamak için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin Tarım Programı'nın ilgili alt tertibinde yer alan 37 milyon 500 bin TL tutarındaki yetersiz ödeneğin 1 milyar TL artırılması amacıyla söz konusu önerge verilmektedir.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir. Müttekip önerge geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına
Aşağıda gösterilen değişikliğin gerekçesiyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
63	15.38	01	03.08	5.000.000.000 TL

Adalet Kaya
Diyarbakır

Kamuran Tanhan
Mardin

Hakkı Saruhan Oluç
Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Tanhan, buyurun.
KAMURAN TANHAN (Mardin) - Teşekkür ediyorum.

Kötü hava şartlarının sıklıkla yaşandığı bölgelerdeki havalimanları başta olmak üzere, aletli iniş sistemi olmayan havalimanlarına aletli iniş sisteminin yapılması için ödenek artışı zorunludur.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir. Müttekip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına
Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	AKTARILAN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	25.000.000.000 TL

Ayyüce Türkes Taş
Adana

Erhan Usta
Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, Sayın Bakan, bu önergemiz Samsun, daha doğrusu, Ankara-Samsun hızlı tren yoluyla ilgili. Ben 2015 yılında milletvekili oldum, o günden beri bunu söyleye söyleye biz bugüne kadar geldik. Çok şükür, şimdi Delice-Çorum arası yatırım programına girdi, etüt, fizibilitesi bitti fakat 85 milyar lira proje bedeli. Mesela 2025'te sadece 4 milyar lira konulmuş. 2030'da bitmesi öngörülüyor fakat bu hızla giderse, bu trendle yirmi yılda ancak biter bu. Buranın hızlanması lazım. Bizim buraya ilave ödenek talebimiz var.

İkincisi, Çorum-Samsun arasına ilişkin, daha henüz ortada bir fizibilite de yok. Yani bunların gerçekten hızlandırılması lazım. Yani Karadeniz'in Samsun'a, limanla... Ankara'yı da limana bağlamamız lazım Samsun üzerinden. Bu önemli bir projedir. Dolayısıyla, buraya ilişkin bir ödenek artırma meselesidir. 25 milyar lira koymuş olsak aslında işi iyice hızlandırmış oluruz. Sizin de hoşunuza gideceğini biliyorum ama bakalım, AK PARTİ'li ve MHP'li arkadaşlarımız buna ne diyecek.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli arkadaşlar, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

(Gürültüler)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Hepsini yapacağız, hepsini yapacağız, merak etmeyin. Mütetkip önergeye geçiyoruz.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına
Cetvelde gösterilen değışikliğin aşğıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	AKTARILAN MİKTAR
64	15.38	01	06.05	20.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş
Adana

Erhan Usta
Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş...

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Sayın Bakanım, bu, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hikâyesi Samsun'unkinden daha kötü durumda. Adana'nın gerçekten acil, hemen yarın bitmesi lazım. O yüzden buraya kesin ek ödenek gerekiyor. Bakın, Sadullah Kısacık Bey de beni destekliyor. O yüzden 20 milyar TL ek ödenekle bu işi halledersiniz. Bölgedeki hafif raylı sistem, metroya da katkısı olur diyorum.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ABDULKADİR URALOĞLU - Ona ek ödenek olmuyor.

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Öyle mi? Olsun ama Adana'da başka şeylere de ihtiyaç var, başka şeylere de. Krediyi ödersiniz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Evet, teşekkür ediyorum.

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

Sayın Aydın, ben hani nezaketen böyle bakıyorum ama sizin oylarınızı saymıyorum Komisyon üyesi olmadığınız için ama siz gene oy verebilirsiniz, problem değil.

Evet, teşekkür ediyorum.

Mütetkip önergeye geçiyorum.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinde aşğıdaki değışikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
YIL: 2026
ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Demiryolu Ulaşımı Programı (64)	15.38	01	06.09	300.000.000 TL

Ümit Özlale
İzmir

Mustafa Erdem
Antalya

Cevdet Akay
Karabük

Tahsin Ocaklı
Rize

Veli Ağbaba
Malatya

Cavit Arı
Antalya

Ahmet Vehbi Bakırlıoğlu
Manisa

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Bakırlıoğlu...

AHMET VEHBİ BAKIRLIOĞLU (Manisa) - Demir yolu altyapısının geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, demir yolu taşımacılık sektörünün sektördeki ağırlığının artırılmasıyla ilgili projelere yön vermekten sorumlu bulunan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bu faaliyetlerinin uygulamada daha etkin olmasını sağlamak için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesinin Demiryolu Ulaşımı

Programı'nın ilgili alt tertibinde yer alan 1 milyon lira tutarındaki yetersiz ödeneğin 300 milyon liraya artırılması amacıyla söz konusu önerge verilmektedir. 1 milyon lira çok az hakikaten.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Teşekkür ediyorum.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.
(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2026 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2024 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2026 yılı bütçesi okundu)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - 3 adet önerge vardır, okutup işleme alacağım.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2026

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
42	51.33	02	06.05	5.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş
Adana

Erhan Usta
Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Türkeş Taş, buyurun lütfen.

AYYÜCE TÜRKES TAŞ (Adana) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, yine bu bizim "ölüm yolu" diye adlandırdığımız, otuz beş yıldır tamamlanamayan, böyle çok kısa bir mesafe olan Kozan-Mansurlu-Yahyalı yolunun bir an önce tamamlanması için 5 milyar lira size motivasyon ödeneği talep ediyoruz.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçeyle kabulünü arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2026

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	DÜŞÜRÜLEN MİKTAR
42	51.34	02	05.04	101.302.000.000 TL

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	ARTIRILAN MİKTAR
42	51.33	02	06.05	5.000.000.000 TL

Ayyüce Türkeş Taş
Adana

Erhan Usta
Samsun

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, bu kamu-özel iş birliği projeleriyle ilgili "Bir hesaba girmeyeceğim burada, sadece genel olarak söyleyeyim." dediniz, keşke hesaba girseydiniz çünkü biz net hesap yaptık. Artık şimdi olmadı, hiç olmazsa, yazılı olarak, en azından şu Osmangazi Köprüsü'nün bize bir hesabını Allah aşkına verin. Bunun hesabını sizden öncekiler veremedi, sizin verebileceğinizi tahmin etmiyorum ama belki yeni bir hesap yaptıysanız, bence bunu bir verin, bir görelim bunu. Bu, önemli bir şeydi. Şimdi, burada kamu-özel iş birliği projelerine, biz projeye falan karşı değiliz, buradaki ranta karşılız yani burada yaratılan, işte 3 milyar dolarlık maksimum için 14 milyar dolar getiri getirmesi. Yanlış olan budur. Kimi zaman da tabii, öncelikli olmayan işlerin bu modelle yapılması öncelikli işlerin geriye kalmasıdır itiraz ettiğimiz nokta. Şimdi, burada o yüzden bir de Sayın Cumhurbaşkanını biliyorsunuz, şunu dedi bize hep: "Bu yap-işlet-devret projelerine biz beş kuruş ödemeyeceğiz." Karayollarında Sayın Cumhurbaşkanının sözünü tutalım, 101,3 milyar lira ödenek koymuşsunuz, o ödeneğin azaltılmasını öneriyoruz biz. Madem beş kuruş vermeyecek...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) - ...bugüne kadar verdik, hiç olmazsa bu yıl vermeyelim, şu 101,3 milyar lirayı Karayolları bütçesinden silelim.

Bunun karşılığında Samsun'a ilişkin bir talebimiz olacak Sayın Başkan. Şimdi, bizim birkaç tane yol var. Ben bunu hakikaten yıllardır söylüyorum. Ya, şu ölüm yolu her tarafta var demek ki bizim de Havza-Vezirköprü-Boyabat yolu, burası ölüm yolu yani şu yol nasıl bir şeydir, yüzde 80 Vezirköprü'den oy alıyorsunuz, bu yol bitmedi Sayın Bakan, Allah aşkına, şu yolu bitirin artık ya, bu yol 30-40 kilometre bir yol. Sonra, Çarşamba-Ayvacık yolu, Ayvacık-Taşova-Erbaa yolu; bakın, bunlar içeriye sahile bağlayacak yani sadece Samsun'a değil, Taşova'ya, Erbaa'ya da hizmet edecek yollar. Bunlar yapılamayacak işler falan değil; her tarafa para var, Samsun'da bu yol, kara yolu meselesine gelince para yok. Bunu anlamak mümkün değil. Dolayısıyla 101 milyar lira tasarruf ediyoruz, sadece 5 milyar lira ilave ediyoruz. Dolayısıyla çok mantıklı bir önerge'dir. Sayın Cumhurbaşkanının da yaklaşımına uygundur bu, beş kuruş vermememiz lazım.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Usta, anlaşılmalıdır önergenin mahiyeti.

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

ERHAN USTA (Samsun) - Samsun'a siz de herhâlde Sayın Başkan...

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Ben, gereken çalışma ve desteği sağlıyorum Samsun'a.

Evet, müteakip önergeyi okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinde aşağıdaki değişikliğin gerekçesiyle birlikte kabul edilmesini arz ve teklif ederiz.

KURUM: KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YIL: 2026

ÖDENEK (A) CETVELİ

PROGRAM	KURUMSAL	FİNANSMAN	EKONOMİK KOD	EKLENEN TUTAR (TL)
Karayolu Ulaşımı Programı (42)	51.65	02	01.03	16.000.000.000 TL

Ümit Özlale
İzmir

Mustafa Erdem
Antalya

Cevdet Akay
Karabük

Tahsin Ocaklı
Rize

Malatya

Cavit Arı
Antalya

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sayın Ocaklı...

TAHSİN OCAKLI (Rize) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, burada biz Cumhurbaşkanının, bazı bakanlarımızın verdiği sözlerin yerde kalmamasını sağlamak üzere, 25 bin Karayollarında çalışan taşeron işçinin 20 binine kadro verilmesini sağlamak üzere karşıda beni dinleyen AKP, iktidardaki milletvekillerinin bizim bu önergemize destek olarak hem sizin sözünüzü yerine getirmesini hem de bu işçilerin haklarının sağlanmasını istiyoruz. Bütün mesele budur. Bakalım, size şimdi kim destek çıkacak? Bizim önergemiz mi kıymetli, AK PARTİ'nin ve MHP milletvekillerinin mi, ne dediğini görelim. Mesele budur.

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2026 yılı bütçesi oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2024 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bütçesini okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2026 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2024 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun bütçesini okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2026 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Kesin hesabını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2024 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN MEHMET MUŞ - Değerli milletvekilleri, böylece gündemimizde yer alan kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir. Hayırlı, uğurlu olsun.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Gündemimize göre 20 Kasım Perşembe günü saat 10.00'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 23.13