

**2010 YILI MERKEZİ YÖNETİM BÜTÇE KANUNU TASARISI  
İLE  
2008 YILI MERKEZİ YÖNETİM KESİN HESAP KANUNU  
TASARISI  
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

BAŞKAN: Mehmet Mustafa AÇIKALIN (Sivas)  
BAŞKANVEKİLİ: Recai BERBER (Manisa)  
SÖZCÜ : Hasan Fehmi KİNAY(Kütahya)  
KÂTİP : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----O-----

**18.11.2009**

**İÇİNDEKİLER**

**-ULAŞTIRMA BAKANLIĞI -Karayolları Genel Müdürlüğü  
-Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu -Denizcilik Müsteşarlığı -Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü**

18 Kasım 2009 Çarşamba  
BİRİNCİ OTURUM  
Açılma Saati: 11.14

BAŞKAN : Mehmet Mustafa AÇIKALIN (Sivas)  
BAŞKAN VEKİLİ : Recai BERBER (Manisa)  
SÖZCÜ : Hasan Fehmi KİNAY (Kütahya)  
KÂTİP : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----O-----

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Değerli Ulaştırma Bakanımız, kamu kurum, kuruluşlarımızın değerli bürokratları, basınımızın ve televizyonlarımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

15'inci Birleşimin Birinci Oturumunu açıyorum.

Bugünkü gündemimizde Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçe ve kesinhesapları bulunmaktadır.

Gündemimizde yer alan bütçe ve kesinhesapların görüşmelerine başlıyoruz.

Değerli arkadaşlar, şimdi konuşmasını yapmak üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

...

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Öztürk.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, bürokrasinin değerli mensupları; bir fıkrayla konuşmama başlamak istiyorum: Gorbaçov zamanında Gorbaçov ile İngiltere Başbakanı bir araya gelmiş. İngiltere Başbakanı, Gorbaçov'a Rusya ekonomisinin nasıl olduğunu sormuş ama "Bana bir kelimeyle ifade edin." demiş. Gorbaçov da "İyi." demiş. "Ama, Sayın Başkan" demiş, "Rusya ekonomisi iyiye gitmiyor, bütün gazete haberleri farklı mı acaba, siz emin misiniz iyi olduğuna", "E, bir kelimeyle özetleyin, dediniz, ben de bir kelimeyle özetledim, iyi dedim." "İki kelimeyle özetlerseniz?" "iyi değil." demiş Sayın Gorbaçov. Şimdi Sayın Bakanın konuşmasını bir kelimeyle özetlersek, iyi; iki kelimeyle özetlersek...

SADIK BADAK (Antalya) – Çok iyi.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Güzel.

"İyi değil" diyerek Sayın Bakanın moralini bozmak istemem, buraya çok güzel tablolar sundu, çok güzel grafikler sundu, rakamlar çok güzel. Gerçekten çok önemli yatırımlar söz konusu. Bunları rakamlar gösteriyor. Bunların değerlendirmesine girmeyeceğim. Olumlu çalışmalar için tabii ki, Sayın Bakanı takdir etmek gerekir. Ancak Türkiye ulaşımında nereye gidiyor, ulaşım politikalarımız gerçekten Türkiye'nin geleceğinde nasıl bir role sahip olacak, temel politika tercihlerimiz doğru mudur, bu politika tercihleri, örneğin, dünyanın en büyük metropollerinden birisi olan İstanbul'u nasıl bir kente dönüştürecek? Bütün bunları çok iyi değerlendirmek, tartmak gerekiyor. Bunların Ulaştırma Bakanlığı açısından, Ulaştırma Bakanlığı nezdinde çok iyi değerlendirildiği kanaatinde değilim. Sayın Bakanın bugün sunduğu tablolardan belki en çarpıcı, en can alıcı, belki en iyi olanı bu yıl ulaştırma sektörüne yapılacak yatırımlardan yüzde 48 oranında bir payın demiryoluna ayrılıyor olmasıdır. En önemli, en dikkat çekici rakam buydu bence. Türkiye temel ulaşım politikaları tercihinde tercihini demiryolundan yapmak zorundadır. Demiryolları hak ettiği öneme gerçekten kavuşursa bu hangi Hükûmet tarafından yapılırsa yapılsın takdir edilecek bir olaydır. Tabii ki, o rakamın gayrisafi yurt içi hasılaya oranı nedir, onları ayrıca oturup tartmış değerlendirmiş değilim, önceki yıllarda neydi ona da bakmak gerekir, ancak bu payın giderek artan ölçüde devam etmesi gerekir.

Şimdi, karayolu ulaşımına Türkiye çok büyük ağırlık verdi. Bunun yarattığı sorunları, mahzurları hepimiz biliyoruz. Karayolu gerekli değil midir? Gereklidir tabii ki, otoyollar gerekli değil midir? Gereklidir. Bütün bunlarda Türkiye'nin eksiklikleri tabii ki vardır, bunları yapmak gerekiyordu ancak bu politikalar özellikle İstanbul açısından değerlendirildiğinde İstanbul'u giderek daha yaşanılmaz bir kente dönüştürüyor. Şimdi İstanbul ulaşım sektöründe yatırımlardan çok büyük bir pay alıyor. Bu nüfusuyla, ekonomideki yeriyle, millî gelirdeki payıyla bu yatırımları alması doğal. O açıdan bir değerlendirme yapmıyorum ama bu yatırımlar sürekli olarak İstanbul'un devamlı göç alacağı varsayımı üzerine kurulu.

Bugün Çevre ve Orman Bakanı Genel Kurulda bir konuşma yaptı, tutanaklarını aldım, diyor ki, "Biz her yıl 300-400 bin nüfus alan bir İstanbul'a göre planlarımızı yapıyoruz." Yani İstanbul'a sürekli olarak göç olacak, bu göç nedeniyle sürekli ulaşım yatırımları İstanbul'a gerekecek ve Hükûmetler de bu yatırımları yapacak. Kaynak bulacak,

borç alacak bu yatırımları yapacak. Peki arkadaşlar, nereye gidiyoruz? Yani 20, 25, 30 milyonluk bir İstanbul'a doğru mu gidiyoruz? Metropolden giderek Tekirdağ ve Kocaeli ile birleşmiş bir megapole doğru mu gidiyoruz? Hatta bir canavar kent mi yaratıyoruz acaba? Bunlar değerlendirilmiyor.

Şimdi, üçüncü köprü Türkiye'nin gündeminde. Üçüncü köprünün güzergâhıyla ilgili Sayın Başbakan güzergâh belirleme konusunda bizzat çalışıyor. Belediye Başkanlığı döneminde üçüncü köprüyü "cinayet" olarak nitelendiren Sayın Başbakan bugün üçüncü köprüye karşı çıkanları âdeta gerici olmakla suçluyor. Değerli arkadaşlar, her yeni köprü, diğer köprünün talebini yaratıyor. Köprüler çözüm değil. Evet, 70'li yıllara geldiğimizde birinci köprüye mecbur kalmıştık, yapmak zorundaydık. Ama gerekli politikalar, kentleşme politikaları, imar politikaları, ulaşım politikaları oluşturulamadığı için ikinci köprüyü İstanbul yapmak zorunda kaldı.

Şimdi üçüncü köprü Türkiye'nin gündeminde, ağır araçlar için gerekli deniliyor. Şimdi İstanbul'un köprülerden geçen araç trafiğinin rakamlarına baktığımızda ortaya konan bu gerekçenin doğru olmadığı anlaşılıyor. Fatih Sultan Mehmet Köprüsünden geçen araçların sadece yüzde 19'u ağır vasıta. Her iki köprüyü birlikte düşündüğümüzde yüzde 10'a düşüyor bu oran. Yani her iki köprüden geçen toplam aracın sadece yüzde 10'u ağır vasıta. O da zaten ikinci köprüden, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünden geçiyor. Bu, ünlü ekonomist Jean Baptiste Say'ın mahreçler kanunu diye bir kanunu vardır, bana onu hatırlatıyor. Mahreçler kanunu, her arzın kendi talebini yarattığını söyler. Yani her köprü kendi talebini yaratıyor. Talep köprüyü yaratmıyor, her köprü kendi talebini yaratacak ve giderek biz İstanbul'da üçüncü köprüden sonra dördüncü, beşinci, altıncı köprüleri yapmak zorunda kalacağız. New York Manhattan'daki köprü sayısını kendimize örnek alacağız veya Paris'in Seine Nehrindeki köprülerin sayısını alıp onlarla boğaz köprülerinin sayısını kıyaslayacağız. Bu, bizi bir çıkmaza götürüyor. Hükûmet her şeyden önce İstanbul'a başka bir kentleşme modeli uygulamak zorundadır. Şehir içinde yapılan tüneller şehir için, İstanbul için tam bir faciadır. Yani karayoluna dayalı bir ulaşımın, ulaşım anlayışının uzantısıdır İstanbul Belediyesinin ihale ettiği şehir içi tünel geçişleri. Bunların hepsi sakıncalıdır. Türkiye ulaşımında gerçekten kendi özeleştirisini yapmaz ise kısa bir süre sonra İstanbul onu takiben belki diğer büyük kentlerimiz yaşanılmaz bir hâle gelecektir. Bu ulaşım politikalarının, bu yatırımların bugün taşınmazlardaki değer artışına yol açması gibi bir algılama bir süre sonra yanılgıya dönüşecektir, herkes kaybedecektir. İstanbul'da herkes kaybedecektir.

Bölünmüş yol uygulamasına geliyorum, Sayın Bakan burada bize rakamlar verdi. Bölünmüş yolla ilgili ben farklı bir bakış açısını sizlere sunmak istiyorum. Sayın Bakan ölümle sonuçlanan trafik kazalarına ilişkin örnekler verdi. Bölünmüş yolların ekonomiye katkısı konusunda değerlendirmelerde bulundu. Ben bu konuda daha farklı rakamlar vereceğim. Karayolları Genel Müdürlüğünün verilerine göre yıllık ortalama günlük taşıt trafiği 2003-2008 döneminde yaklaşık 7.500 kilometre yol yapılmış durumda, buna eğer 2009'u da ilave ederseniz herhâlde Sayın Bakanın verdiği rakamlara geliyor. Bu durumda beş yılda 15 bin kilometre yol taahhüt etmişti Adalet ve Kalkınma Partisi, bir kere onun ancak yarılarında diyelim. Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre 2007 itibarıyla yıllık ortalama günlük taşıt trafiği 6 bin aracın üzerinde olduğunda yapılması gereken bölünmüş yol uzunluğu, 6.700 kilometre, 4 bin aracın üzerinde ise kriteri öyle alırsak 11 bin kilometre

olmalı Türkiye’de yapılması gereken bölünmüş yol miktarı. Projenin başladığı 2002 yılı itibarıyla toplam bölünmüş yol uzunluğunun 4.326 kilometre olduğu dikkate alındığında, yapılması gereken bölünmüş yol uzunluğu taşıt trafiğinin 6 binden büyük olması durumunda ilave 2.457 kilometre, 4 bin olması durumunda ise 6.600 kilometre olmalıdır. Her halükârda, her iki hâlde de hedef olarak alınan 15 bin kilometrenin oldukça altındadır. Bir kere bu noktayı değerlendirmek lazım. Yani kaynak israfı yapıyoruz gibi gözüküyor.

Ayrıca bölünmüş yol uygulamasında öncelik taşıması gereken Adapazarı-Bilecik, Kütahya-Afyon-Antalya, Ankara-Afyon-İzmir, onu belki yeni açtılar, Konya-Afyon, Gerede-İlgaz, Merzifon-Şanlıurfa-Habur gibi anayol güzergâhları yoktur veya bunlar ikinci planda kalmıştır.

Kaza istatistiklerinde Sayın Bakan ölümle sonuçlanan, ölü sayılarını bize veriyor. Bu yanıltıcıdır. Toplam kaza sayısını almak gerekir. 1999-2003 arasında kaza sayısı yıllık 350-450 bin arasında değişiyor, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma kaza istatistiklerine göre. Bölünmüş yol uzunluğunun artırılmaya başlandığı 2003 yılından sonra kaza sayısı hızla artmaya başlamıştır. 2004 yılında 500 bin, 2005 yılında 550 bin, 2006 yılında 750 bin olmuş, 2007 yılında ise 850 bin rakamına yaklaşmıştır. Kazalar olağanüstü ölçüde artıyor. Bu süre içerisinde bölünmüş yol yapımına ilgi göstermeyen Avrupa Birliği ülkelerinde kaza sayısının azaldığını görüyoruz. Nitekim Eurostat verilerine göre 2005-2006 yılları arasında Türkiye’de trafik kazalarından kaynaklanan ölü sayısı yüzde 2,8 artarken Avrupa Birliğinde ise ortalama yüzde 5,2 oranında azalmıştır. Şimdi taşıt sayısı trafik, yolun uzunluğu gibi unsurları dikkate alarak ölü sayısında oransal azalma ölçüsü doğru değil. Yani araç sayısı arttı, ölü sayısı artıyor aslında, azalması gerekir. Yolun uzunluğunu dikkate alarak ölü sayısında oransal azalma var demek, gerçeği görmemek demek olur. Ölü sayısı artıyorsa, araç sayınız ne kadar artarsa artsın, sonuçta ortada başarılı bir uygulama yok demektir. Bölünmüş yol Türkiye’nin güvenliği, insanımızın güvenliği açısından doğru değildir. Ayrıca ihtiyacın üzerinde bölünmüş yol yapılmaktadır. Bölünmüş yol nedeniyle karayolu ulaşımının teşvik edildiği düşünülürse bu teşvik nedeniyle petrol fiyatlarındaki yükseliş de dikkate alınarak Türkiye’nin ne kadar büyük bir maliyete katlandığı ortaya çıkacaktır.

Son bir iki değerlendirmemi yaparak konuşmamı tamamlıyorum. PTT, görevini yapmıyor değerli arkadaşlar. PTT’nin görevini yapmadığı bugün Sayın Bakanın ağzından itiraf edilmiştir. Bankacılığa soyunmuş PTT. Böyle bir şey olabilir mi? Kişi banka olmayan yerlerde hesabına para yatıracak, hesabından para çekecek. Bakın böyle bir uygulamayı Sayın Bakan bize tanıttı. Bu, Bankacılık Kanunu’na aykırı. PTT peki mektupları taşıyabiliyor mu? Hayır, o alanı kurye şirketlerine bırakmış durumda. Her yıl söylüyorum ama Sayın Bakan başka konulara gösterdiği ilgiyi, ayırdığı zamanı nedense bu PTT’ye ayırmıyor. İstanbul’dan PTT vasıtasıyla gönderilen mektuplar on beş günden daha kısa sürede gelmiyor. Banka ekstresi bakın, bana PTT ile geliyor, on beş günü geçiyor bana ulaşması. Bunu PTT Genel Müdürüne sorduğumda bana söylediği personel bu konuda bir direnç içerisinde. Yani bu konuyu yürütemiyorum diyen bir yönetim anlayışı. Kurye şirketlerini söylüyorum, burada bir örnek verdim. Kurye-Net Şirketi, mektup taşıyor, bir bankanın kredi kartlarını taşıyor. Bunu Sayın Bakan “denetleyeceğim” dediği hâlde daha sonra PTT Genel Müdürüyle görüşmemde “ya denetlememiz çok da doğru olmaz. Şimdi uygun da değil.” Sayın Bakanım, PTT niye vardır? O kanun PTT’ye mektuplaşmada,

haberleşmede tekel hakkı veren o kanun niye vardır? Ya bu kanunu değiştirin ya bu kanunu uygulayın. Bir parlamenter burada açık seçik bir şikâyet ortaya koyuyorsa, bu şikâyeti inceletmemek gibi bir yetkiniz var mıdır? İlgili bürokratin böyle bir yetkisi var mıdır? Bankacılıkla övünmeyi PTT bir kenara bıraksın da, şu vatandaşın mektubunu zamanında kendisine ulaştırın. Önce o görevi yapsın, ondan sonra karşımıza gelsin.

Sayın Başkan, sorularımı da sorabilir miyim?

BAŞKAN – Daha sonra.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Peki, yalnız sorularımı sona bırakacağım, sorular bölümünde sormamak için bir konuya burada değineyim. Karayolu ulaşımıyla ilgili gayret eden bir Genel Müdürlüğümüz var. Trabzon-Maçka karayolunda sürekli kaza olmaktadır. Sürekli ölümle sonuçlanan kazalar olmaktadır. Bir kez benim başıma da geldi yani o dar yolda karşıdan gelen araç, sollanmaması gereken yerde solladığı için, sağ tarafta kaçma mesafesi olmasaydı ben de bir kazaya kurban gitmiş olabilirdim veya bir kazaya uğrayabilirdik. Orada Karayolları araçları çalışıyor, onu görüyorum, özellikle kısa bir süre önce olan kazadan sonra. Durum nedir? Trabzon-Maçka kara yolu çok acilen ele alınıp...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Sayın Başkan, soruları da sorabilir miyim?

BAŞKAN – İsterseniz sonraya bırakın.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – ...bir yoldur, bu yol aynı zamanda tabii ki Erzurum'a giden yoldur, öyle ifade edeyim. Yani ilçeyle bağlantıyı sağlayan özelliği yanında Erzurum yoludur, çok yoğun bir trafiği vardır. Çok acilen bu yolun genişletilmesi, bitirilmesi gerekmektedir.

Sözlerimi burada bitiriyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Hamzaçebi.

...

SORULAR VE CEVAPLAR

...

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sorularım şunlar: Birçok milletvekili arkadaşımız, yatırım önerilerinde bulunuyor. Tabii ki bunların bütçe imkânlarıyla sınırlı olduğunu biliyorum. Ancak şu projelerle ilgili Sayın Bakandan bilgi rica ediyorum ben de.

Birincisi, Trabzon-Araklı-Dağbaşı-Uğrak kara yolu, 1964'te programa girmiş durumda, 1990 yılında işe başlandı ancak hâlen bu iş bitirilebilmiş değil. Son birkaç yıldır bir ödenek aktarımı da oldu, yoldaki faaliyetten anlıyorum onu. Trabzon'un Bayburt'la bağlantısını sağlayacak olan bir yoldur. Sayın Bakan, acaba bu yola bir ivedilik vermeyi düşünür müsünüz?

İkinci sorum: Trabzon-Erzincan demir yolu düşüncesi. Projesi demiyorum çünkü bu bir düşüncedir, finansmanı olmadığı için, yatırım programına girmediği için "proje" adını almış değil. Buna yönelik olarak, ben, size 2009 yılı bütçe kanun tasarısını görüşürken 2008'in Kasım ayında burada sormuştum. Şu andaki imkânların yeterli olmadığını ifade etmiştiniz "İsteriz ama imkân yok." demiştiniz. Buna yönelik olarak

herhangi bir gelişme var mı, ne durumdadır?

Üçüncü sorum: Bir Zonguldak milletvekili arkadaşım “Sen, Plan ve Bütçe Komisyonunda Karadeniz’in temsilcisisin.” dediği için Zonguldak şehir geçişiyle ilgili projenin ne aşamada olduğunu soruyorum. Zonguldak’ı büyük ölçüde rahatlatacak olan bir proje.

Diğer sorum, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığına. Bir hâkimin vermiş olduğu karar uyarınca Türkiye İletişim Başkanlığında yapılmak istenen tespit, ilgili görevliler tarafından engellenmiştir. Her ne kadar o hâkimle ilgili olarak Adalet Bakanlığınca soruşturma açıldığı yönünde bilgiler var ise de sonuçta ortada bir mahkeme kararı vardır. Bu mahkeme kararına göre işlem yapmayan ilgili görevli hakkında soruşturma açılmış mıdır, açılmamışsa açılacak mıdır ve açılmamışsa neden açılmamıştır, onu sormak istiyorum. Mahkeme kararlarına Anayasa hükmü uyarınca bütün kamu kurumları, kamu görevlileri uymak zorundadır.

Diğer bir sorum: Trabzon’un Of ilçesindeki bir taş ocağı işletmesiyle ilgili olarak bir sorun. Bunu Sayın Bakanım, uygun görürseniz, ben, sizin Teftiş Kurulu Başkanınıza daha sonra iletirim çünkü bir hayli kapsamlı bir konu. O taş ocağının çevreye verdiği zarar ve güvenlik açısından yarattığı tehlike nedeniyle oldukça yoğun şikâyetler var. Bakanlığınıza intikal etmiş bir konu. Bir yandan Teftiş Kurulu Başkanlığını, bir yandan DLH’yi ilgilendiren bir konu. Hem ilgili genel müdür, hem Teftiş Kurulu Başkanına ben bu toplantının bitimini müteakip iletirim.

Son sorum da... Yeniçam Tersanesiyle ilgili bilgi verdiniz. Yeniçam Tersanesinde üç parsel oluşturmuş durumda Denizcilik Müsteşarlığı. Bunlardan bir parseli orada hâlen tersane işiyle uğraşan yerel yatırımcılara tahsis edilmiş durumda. Diğer bir parsel, oraya teknoloji getirmek amacıyla, yeni teknolojinin getirilebilmesi amacıyla bir başka yatırımcıya tahsis edilmiş durumda. Üçüncü parselle ilgili henüz bir tahsis yoktu bir süre öncesine kadar. O ne durumdadır? Oradaki mevcut küçük yatırımcılar, küçük müteşebbisler, o parselin de kendilerine verilmesini istiyordu. Esasen oraya bu tersanenin kurulmasının temelinde oradaki o küçük müteşebbislerin rolü olmuştur. Onlar orada bu işi başlatmış olmasaydı tersane fikri doğmayacaktı. Mevcut alan onlara yeterli gelmeyecek. Bu diğer parseli onlara tahsis ederseniz uygun olur diye düşünüyorum. Bu konudaki düşünceniz ve Denizcilik Müsteşarlığının çalışması nedir, onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

...

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Bakan açıklamanız dolayısıyla.

Son söz, kısa bir açıklama yapmak üzere, Sayın Hamzaçebi’nin.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, açıklamalarınız için çok teşekkür ediyorum.

Açıklamalarınızın bir yerinde Atatürk döneminden bahsettiniz ve Atatürk dönemi ile şimdiki dönemin taleplerinin değişmediğini, o zaman da yol talep edildiğini, şimdi de vatandaşların, halkın yol talep ettiğini söylediniz ve seksen altı yılı kastederek “Bundan herkes nasibini alsın.” diyerek bir anlamda 1923 yılından bugüne kadar bütün dönemleri eleştirdiniz, özellikle sizden önceki dönemleri eleştirdiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Kendimizi de kattım ben.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Ama niyet önceki dönemlerdir tabii ki.

Yine konuşmanızın bir başka yerinde bütün kamu bütçesini bu yatırımlara tahsis etsek dahi, yani bu Ulaştırma Bakanlığının görev alanındaki yatırımlara tahsis etsek dahi bu yatırımların on yılda bitirilemeyeceğini ifade ettiniz. Yani devlet ne personel maaşı ödeyecek ne öğretmen maaşı ödeyecek...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Hayır, onu kastetmedim. Kamu yatırımları...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Kamunun yatırım bütçesi diyelim o zaman.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Doğrudur.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – O zaman devlet hiçbir yatırımı yapmasa yol yatırımlarını yapsa dahi...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Yol artı demir yolu...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Evet, yani Ulaştırma Bakanlığının görev alanındaki yollar diyelim. On yılda bitmeyeceğini ifade ettiniz.

Tabii ki siz başarılarınızı, kendinizi başarılı gördüğünüz alanları anlatacaksınız, bu en doğal hakkınız. Önceki dönemleri de devraldığınız Türkiye ile şimdiki Türkiye'yi kıyaslıyorsunuz, bu da sizin doğal hakkınız. Bütün hükümetler bunu yapar ama seksen altı yılı, yani cumhuriyetin başlangıcından bugüne kadar bütün hükümetleri eleştirme yönündeki anlayışınızı doğru bulmadım. Yani Türkiye'nin iyi yönetildiği dönemler olmuştur, o kadar iyi yönetilemediği dönemler olmuştur, sonunda vatandaş tercihinin yapar, oylarını verir, hükümetleri değiştirir. Bugün siz demir yolunda güzel bir şey söylediniz, "Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demir yollarına önem verildiği dönemlerdeki gibi şimdi biz bu yıl 2010 yılı bütçesinde demir yoluna önem veriyoruz." dediniz. Çok güzel ifade ettiniz, cumhuriyetin ilk dönemlerinde, Atatürk döneminde özellikle demir yoluna olağanüstü bir önem verilmiştir. Yani seksen altı yolu eleştirirken biraz insafsız oldunuz, o cumhuriyetin ilk yıllarını, o yoktan var edilen Türkiye Cumhuriyetini, o kısıtlı olanaklarla 1930'lu yıllardaki Türkiye'nin o büyük kalkınma hamlesini ihmal ettiniz, onu eleştirdiniz, bunu çok acımasız, çok insafsız buldum.

Bu konuyu düzeltmek, ifade etmek için söz aldım, teşekkür ederim Sayın Başkan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, kısa bir açıklama...

...

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Erzincan) - Efendim, bir kere Sayın Hamzaçebi'ye teşekkür ediyorum.

Bir açıklama, bir yanlış anlamayı düzeltme fırsatı verdi. Benim oradaki o ifademın amacı şudur: Yani talepleri karşılayamamışız. Ben hassaten bir dönemi katmadım, seksen altı yıl bugünü de ihtiva ediyor. Yani karşılayamamışız. Nedenlerine girersek onları da konuşuruz ama anlatmak istediğim bu kadar yoğunlukla talepler devam ediyorsa, demek ki bunun iyi bir planlamasını yapamamışız. Bunu ifade etmek için bunu kullandım.

Demir yollarındaki hamleyle ilgili de hassaten zaten konuşmamda değinmiştim. Bunu, yanlış anlaşıldıysa düzeltmek isterim.

Üçüncü Boğaz köprüsü gündemimizde olan bir projedir. Boğaz köprüsüne karşı çıkan var, yapılsın diyen var. Burada da bu görüşler kısmen dile geldi.

Proje yakın vade hedeflerimiz arasındadır. Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilecektir.

Şu anda ne aşamadır dersiniz, yapılan güzergâh çalışmalarının ilgili belediyelerin meclis onaylarından geçme süreci devam ediyor. Ondan sonra ihale için çalışmayı başlatmış olacağız.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlar, kurum bütçeleriyle ilgili görüşmelerimiz tamamlanmıştır. Sayın Bakanımıza ve değerli katkılarda bulunan üyelerimize teşekkür ediyorum.

Kurum bütçelerini oylamaya geçiyoruz.

...

Oturumu yarın saat 10.00'da açmak üzere kapatıyorum.

Kapanma Saati : 20.54