7/539 205 3-

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
A N K A R A

S Ü R E L İ

04/11/1999

SAYI : B.09.0.APK.0.22.00.00.17/ 957
KONU : İstanbul Milletvekili
Abdulkadir AKSU'nun
Yazılı Soru Önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ : T.B.M.M Genel Sekreterliği'nin 07.10.1999 gün ve A.01.0.GNS.0. 10.02-7/539-1857/5077 sayılı yazısı.

İlgi yazı ekinde alınan İstanbul Milletvekili Abdulkadir AKSU'nun, Köprü geçiş ücretlerine yapılan son zam hususunda, Bakanlığıma yöneltilmiş olduğu T.B.M.M. 7/539 esas sayılı yazılı soru önergesi incelenmiş olup, konuya ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilgi ve gereğini arz ederim.

Koray AYDIN
Bakan

EKLER :
EK-1 Cevap Yazısı (1 Adet-2 Sayfa)
EK-2 1999 Enflasyon Değerleri Tablosu
(1 Adet - 1 Sayfa)

DAĞITIM :
Gereği :
- T.B.M.M. Başkanlığına

Bilgi :
- Başbakanlık

İSTANBUL MİLETVEKİLİ
ABDULKADİR AKSU'NUN
T.B.M.M. 7/539 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
DAİR SORULAR VE CEVAPLARI

SORU 1) 20.09.1999 tarihinden geçerli olmak üzere Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleri geçiş ücretlerine yapılan %100'lük zammın gerekçesi nedir?

CEVAP 1) Boğaziçi Köprüsünün İstanbul Metropolitanı'nda çevre yolu uzunluğu Avrupa ve Asya kıtalarında toplam 22 km., Fatih Sultan Mehmet Köprüsünde ise, 37 km.dir. her iki köprüden alınan geçiş ücretleri çevre yollarını da kapsamaktadır. Ayrıca, her iki köprüde tek yönde ücret toplanmakta olup, bu ücret iki yönlü geçiş karşılığı olarak alınmaktadır.

Devlet İstatistik Enstitüsünün tüketici fiyatlarına (TEFE) göre, 1998 yılı Ağustos ayından 1999 yılı Eylül ayına kadar geçen sürede oluşan enflasyon oranı %78.4'dür. Otoyol geçiş ücretlerine ortalama %50 Köprü geçiş ücretlerine %100 zam uygulanmıştır.

Buna ilişkin olarak, Ülkemizdeki 1999 yılı enflasyon değerleri tablosu ekte sunulmaktadır.

Köprülerimizden alınan ücretler dünyada ki emsalleri ile kıyaslandığında aşağıdaki durum ortaya çıkmaktadır.

Mesela, Newyork'ta Verazono-Narrows Köprüsünde 7$, yine Newyork'da Bayonne, George Washington, Outerbridge, Goethals köprülerinden otomobiller için 4 $ ücret alınmakta,

Japonya'da ise;

Meikou-Nishi Köprüsünden 410 Yen (1.750.000.TL.), Sakai-Suidou Köprüsünden 310 Yen (1.350.000.TL.), köprü+otoyol olan Kobe-Naruto Route'den 6.050 Yen (26.000.000.TL), Ohnaruto Köprüsünden 1.300 Yen (5.500.00.TL.) alınmaktadır.

SORU 2) Köprü geçiş ücretlerine yapılan zamlarda hangi bilimsel kriterler dikkate alınıyor? Bozuk para alışverişi kriter olabilir mi?

CEVAP 2) Otoyollar üzerinde ki Ücret Toplama Sistemi kapalı devre olduğundan, kullanıcıların otoyol giriş noktasının belirlenebilmesi amacıyla, girişte manyetik kart alıp, çıkışta da katettiği mesafeye ve araç sınıfına göre ücret ödemeleri gerekmektedir. Otoyol geçiş ücretleri prensip olarak katedilen mesafe arttıkça, birim km. başına azalmaktadır. Ancak, bu düşüş

./..

belirli bir mesafeye eriştikten sonra km. başına düşen ücret sabitleşmektedir. Geçiş ücretleri trafiğin yoğun olduğu kesimlerde yüksek, trafiğin az olduğu kesimlerde ise düşük tutulmaktadır.

Köprü geçiş ücretlerine enflasyon oranı üzerinde zam uygulanmasının en büyük nedeni, köprülerde trafiğin çok yoğun olması ve para alışverişindeki süreyi ve bozuk para temini sorununu ortadan kaldırmaktır.

SORU 3) Ağustos/1998-Ağustos/1999 dönemi enflasyon oranı yaklaşık %65 civarında iken, köprü geçiş ücretlerinin %100 artışının mantığı nedir?

CEVAP 3) Ülkemizde Köprü ve Otoyol Geçiş Ücretlerinde, belirli dönemler itibariyle zorunlu olarak değişiklik yapılmakta olup, en son fiyat artış uygulaması ise bundan yaklaşık 14 ay önce 16 Ağustos 1998 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Otoyollar maliyeti çok yüksek yapılar olduğu için, bu gibi yatırımların bütçe öz kaynakları ile karşılanması mümkün olmadığından yeni finansman imkanlarının yaratılması kaçınılmaz hale gelmektedir. Otoyolu ve Köprülerden alınan geçiş ücretleri ile tesislerin amortisman, bakım, işletme ve idame masrafları karşılanmakta ve benzeri tesisler için finansman sağlanmaktadır. Yıllık enflasyon oranının, işçilik ve malzemelerdeki artışların, bakım işletme ve yeni yapım maliyetlerinin hızla yükselmekte olduğu bir ortamda, gelirin mertebe olarak korunması gerekmektedir. Bu da, ancak yapılan zamla karşılanabilmektedir.

SORU 4) Büyük deprem felaketi nedeniyle İstanbul'a giriş-çıkışların yoğunlaşması (talep artışı) söz konusu zamda etkili olmuş mudur?

CEVAP 4) Otoyol ve köprülere yapılan son zammın, Ülkemizde yaşanan Marmara deprem felaketiyle herhangi bir ilişkisi bulunmamaktadır.

BİR ÖNCEKİ YILIN AYNI AYINA GÖRE DEĞİŞİM (%)

AYLAR

YILLAR	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİR.	TEMM.	AĞUST.	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
1994												
1995	125.8	122.4	119.6	88.4	79.8	80.9	80.8	83.4	86.0	84.3	81.5	76.0
1996	78.1	77.5	79.3	80.8	82.9	82.9	81.2	81.9	79.3	79.6	80.4	79.8
1997	75.7	77.7	77.3	77.2	77.5	78.0	85.2	87.8	89.9	93.2	95.8	99.1
1998	101.6	99.3	97.2	93.6	91.4	90.6	85.3	81.4	80.4	76.6	72.8	69.7
1999	65.9	63.9	63.5	63.9	63.0	64.3	65.0	65.4	64.3			

ONİKİ AYLIK ORTALAMALARA GÖRE DEĞİŞİM (%)

AYLAR

YILLAR	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİR.	TEMM.	AĞUST.	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
1994												
1995												89.1
1996	86.0	83.2	80.9	80.5	80.8	81.0	81.0	81.0	80.5	80.2	80.1	80.4
1997	80.0	79.9	79.6	79.3	78.9	78.5	79.1	79.8	80.9	82.3	83.9	85.7
1998	88.0	89.9	91.4	92.6	93.4	94.0	93.6	92.6	91.4	89.6	87.3	84.6
1999	81.5	78.5	75.8	73.5	71.3	69.5	68.2	67.1	66.1			