



**T.B.M.M.**  
CUMHURİYET HALK PARTİSİ  
Grup Başkanlığı  
Tarih : 18 Temmuz 2017  
Sayı : 11786

15770

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Anayasanın 98 ve TBMM İçtüzüğü'nün 99. Maddeleri gereğince Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı **Sayın Ahmet ARSLAN** tarafından yazılı olarak yanıtlandırılmasını arz ederim.

**Serdal KUYUCUOĞLU**

**Mersin Milletvekili**

Yeni yapılan köprü ve otoyolların yapım yöntemi ve verilen taahhütlere ilişkin haberler her gün kamuoyu gündeminde önemli sıralarda yer almaktadır. Özellikle köprüyü ve otoyolları kullanmadığı halde vatandaşlarımızın cebinden şirketlerin kasalarına aktarılan paralar ve Devletimizin uğradığı zararlar tartışma konusu olmaya devam etmektedir. Osmangazi köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tünelinin toplam maliyeti 6 Milyar 555 Milyon USD iken, hazineden her yıl için 2 Milyar 410 Milyon USD, verilen taahhütler nedeniyle zarar ödemesi yapılmaktadır. Hesaplamalar bu gidişle hazinenin toplamda 50 Milyar USD zarar edeceğini ortaya koymaktadır. Sayın Bakan'ın açıkladığı rakamlarla araştırma sonuçları ise maalesef birbirinden farklıdır.

Dünyanın birçok ülkesinde tüneller ve otoyollar yapılmaktadır. Bunlardan birçoğu ücretsiz olduğu gibi, birçoğu da makul geçiş ücretlerine tabiidir. Örneğin ABD Golden Gate Köprüsü 7.5 Dolar, Çin - Xihoumen köprüsü 1.5 Dolar, İngiltere - Humber Bridge köprüsü 3.5 tona kadar 2.1 Dolar gibi verilebilecek çok örnek vardır. Osmangazi köprüsüne en yakın geçiş ücreti olan ve 2 köprü ve 1 tünelin birleşiminden oluşan ve uzunluğu 7 km civarında olan Danimarka-storebæltsforbindelsen geçişinin ücreti ise 35 dolardır. Osmangazi köprüsünün uzunluğu ise 2,7 km'dir.

Bu rakamlar dünyanın en pahalı geçişinin ülkemizde olduğunu göstermektedir. Elbette bu rakam ülkelerin kişi başına düşen milli gelirleri ve benzeri bazı verileri de kattığımızda daha da pahalı hale gelmektedir.

Bu bağlamda;

- 1- Geçiş uzunluğu ve ülkemizin ekonomik koşulları dikkate alındığında dünyanın en pahalı otoyol ve köprü geçiş ücretlerine sahip olduğumuz hususuna katılıyor musunuz?
- 2- Köprü ve otoyol geçişlerini halkımız lehine yeniden revize etmek için herhangi bir çalışmanız var mıdır?
- 3- Sözleşme süreleri içerisinde verilen taahhütlerden daha fazla araç geçişi olması halinde gelir, hazineye mi yoksa şirketlere mi aktarılacaktır?

15770

- 4- Osmangazi Köprüsü 20 Mart 2020 tarihinde bitirilmesi gerekirken, Temmuz 2016 tarihinde işletmeye açılmış ve ücretli geçişler başlamıştır. 4 yıl önceden işletmeye açılan ve ücretlendirilen bölüm için firmaya 19 yıl üzerinden mi ödeme yapılacak yoksa 15 yıl taahhüdü korunacak mıdır?
- 5- Şirketlere verilen taahhütler gereği yapılan ödemeler 2017 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin hangi tertibinden karşılanmaktadır? O tertibe konulan ödenek miktarı ne kadardır?