



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ve talep ederim. 02/01/2019


Dr. Ali ŞEKER

CHP İstanbul Milletvekili

2010 yılının Ekim ayında Yap-İşlet-Devret modeli ile yapımına başlanan ve 2016 yılının Temmuz ayında hizmete açılan Osmangazi Köprüsü halk aleyhine düzenlemeler içeren yapım sözleşmesi ve fahiş geçiş ücretleri ile kamuoyunda yoğun tartışmalara sebep olmuştur. Günlük ortalama 40 bin araç geçişinin garanti edildiği sözleşmede garanti edilen geçiş sayısının altında kalan geçiş ücretleri sözleşme gereğince dolar bazında Hazine tarafından Nurol-Özaltın-Makyol-Astaldi-Yüksel-Göçay Grubu'nun oluşturduğu Otoyol Yatırım ve İşletme AŞ'ye ödenmektedir. Bugüne dek garanti edilen geçiş ücretine hiçbir şekilde ulaşmayan Osmangazi Köprüsü 2019 yılının ilk gününde geçiş ücretlerine yapılan %43.6 oranında zam ile tekrar gündeme gelmiştir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve diğer devlet otoyollarına 2019 yılı için zam yapılmazken Osmangazi Köprüsü için ödenen en düşük geçiş ücreti 71.75 TL'den 103.05 TL'ye çıkmıştır. Devletin açıkladığı resmi enflasyonun çok üzerinde yapılan bu fahiş zam ile garanti edilen geçiş ücretinin daha da altında kalınacağı, Hazine'ye yani vatandaşın sırtına çok daha ağır bir ödeme yükü yükleneceği açıktır. AKP döneminde yapılan diğer Yap-İşlet-Devlet modellerinden olan elektrik enerji santralleri, şehir hastaneleri, köprüler, otoyollar gibi Osmangazi Köprüsü de döviz bazında yükümlülük altına sokulan vatandaşın ağır bedeller ödetecektir. Bu çerçevede;

1. Osmangazi Köprüsü geçiş ücretlerine yapılan bu fahiş zammın gerekçesi nedir?
2. Enflasyonla Topyekun Mücadele kapsamında firmalardan ve vatandaşlardan fedakarlık isteyen AKP iktidarı Osmangazi Köprüsü geçiş ücretlerine ilişkin olarak da döviz kuru üzerinden Nurol-Özaltın-Makyol-Astaldi-Yüksel-Göçay Grubu'nun oluşturduğu Otoyol Yatırım ve İşletme AŞ'den bir fedakarlıkta bulunmasını talep etti mi?
3. Devlet tarafından yapılan ve işletilen köprü ve otoyollara zam yapılmazken Osmangazi Köprüsü geçiş ücretlerine bu denli fahiş zam yapılabilmesi Yap-İşlet-Devlet modelinin vatandaş aleyhine bir sistem olduğu anlamına mı gelmektedir?
4. Açıldığı günden bugüne dek Osmangazi Köprüsü'nden geçen araç sayısının aylara ve yıllara göre dağılımı nedir?
5. Bu süre zarfında garanti edilen toplam araç sayısı ve garanti edilen bu sayıya ulaşamadığı için Hazine tarafından ilgili şirkete ödenen miktar ne kadardır?
6. Bahse konu bu fahiş geçiş ücreti zammına ilişkin atmayı düşündüğünüz bir adım var mı?
7. Kamu Özel ortaklığı ile ülke genelinde yapılan şehir hastanelerinin sözleşmeleri gereğince, 2019 yılı için Hazine üzerinde yaratması beklenen maddi yükün ne kadar olacağı öngörülmektedir?
8. Kamu Özel ortaklığı ile ülke genelinde yapılan elektrik enerji santrallerinin sözleşmeleri gereğince, 2019 yılı için Hazine üzerinde yaratması beklenen maddi yükün ne kadar olacağı öngörülmektedir?
9. 2019 yılı için Yavuz Sultan Selim Köprüsü geçiş ücreti ne kadar olacaktır?

8463

10. 2018 yılında Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçen araç sayısı kaçtır? Sözleşme gereğince garanti edilen araç geçiş sayısının ne kadar altında kalmıştır? Zorunlu geçiş uygulamasına rağmen, garanti edilen araç geçiş sayısına ulaşamadığı için Hazine tarafından ilgili şirkete ne kadar ödeme yapılmıştır?
11. Şehir içlerinde bulunan ve ücretsiz olması gerekirken ücrete tabi tutulan gişelerin kaldırılması düşünülmekte midir?