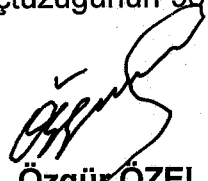




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını Anayasanın 98. Maddesi ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. Maddeleri gereğince saygıyla arz ederim.


Ecz. Özgür ÖZEL
Manisa Milletvekili

Kumkapı ile Koşuyolu arasında kıtalararası geçişi sağlayan 5 kilometrelik Avrasya Tüneli ile Boğaz geçişinin daha kısa sürede tamamlanması hedeflenmiştir. Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. (ATAŞ) 2009 yılında Avrasya Tüneli'ni gerçekleştirmek üzere kurulmuş, projenin finansman, inşaat ve yaklaşık 25 yıl boyunca işletmesinden sorumlu kılınmıştır. ATAŞ'ın ortakları Türkiye'den Yapı Merkezi ve Güney Kore'den SK E&C şirketleridir.

Avrasya Tüneli'ne yıllık 25,6 milyon araç geçişi garantisi verilmiş, araç geçiş garantisi sağlanmamışsa, devletin şirkete geçmeyen araç geçişinin bedelini ödemesi, garantinin aşılması durumunda ise, garantiyi aşan gelirin yüzde 30'unun şirket tarafından devlete ödenmesi kararlaştırılmıştır.

20 Aralık 2016'da hizmete açılan Avrasya Tüneli'nden 2017 yılında 15,6 milyon araç geçmiş, aradaki 10 milyonluk araç farkının yarattığı 123 milyon TL kamu tarafından karşılanmıştı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2018 yılının ilk 11 ayında ise tüneli yaklaşık 16 milyon araç kullanmış ve garanti rakamına ulaşılmamıştı.

1 Temmuz 2018'de yapılan ve halen yürürlükte olan düzenleme ile tek yöne geçiş ücretleri otomobiller için 23,30 TL, minibüsler için 34,90 TL olarak belirlenmişti.

Araç geçiş garantisinin sağlanması için günlük ortalama 68 bin 500 aracın tünelden geçmesi gerektiği şirket yetkililerinin beyanları ile anlaşılmaktadır. Avrasya Tüneli, 24 Mart 2019 günü Adalet ve Kalkınma Partisi ile Milliyetçi Hareket Partisi'nin Yenikapı'da düzenlediği miting nedeniyle kapalı kalmıştır. Bu da araç geçişi olmadığı için araç geçişinin planlanan düzeyde gerçekleşmesi durumunda elde edilecek yaklaşık 1,6 milyon TL düzeyindeki gelirden mahrum kalınması ve bu ücretin Hazine'den şirket kasasına aktarılması anlamına gelmektedir.

Bu bağlamda,

1. Avrasya Tüneli'nin hizmete açılmasından soru önergesi yanıtlanana kadar geçen sürede aylık olarak belirtilmek üzere kaç araç geçişi sağlanmıştır?
2. Avrasya Tüneli için imzalanan sözleşmede taahhüt edilen yıllık araç geçiş garantisi ne kadardır?

10639

3. Bugüne kadar, araç geçiş garantisi sağlanamadığı için, ATAŞ'a devlet tarafından ödenen fark, 2017 ve 2018 yılları ayrı ayrı belirtilmek üzere ne kadardır?
4. 2019 yılındaki ilk 3 aylık geçişleri dikkate alındığında, 2019 yılı sonunda garanti edilen araç geçişi yakalanacak mıdır? Yakalanamazsa, şirkete ödenmesi planlanan miktar ne kadardır?
5. ATAŞ'ın Avrasya Tüneli'nin işletmesini 25 yıl daha sürdüreceği düşünüldüğünde, geçiş garantisi sağlanamadığı için ATAŞ'a 25 yıl boyunca Hazine'den aktarılması öngörülen miktar ne kadardır?
6. Avrasya Tüneli'nin 24 Mart tarihinde iki siyasi parti tarafından düzenlenen miting nedeniyle kapatılmasının gerekçesi nedir? İki siyasi partinin düzenlediği miting nedeniyle, sağlanamayan geçiş ücretinin Hazine'den karşılanması etik midir? Bu ücret 2 partiye rücu edilecek midir?
7. Avrasya Tüneli, hizmete açıldığı günden bugüne kadar hiç kapatılmış mıdır? Kapatıldıysa hangi günlerde ve neden kapatılmıştır?
8. Avrasya Tüneli'nden bugüne kadar kaç adet kaçak geçiş yapılmıştır? Kaçak geçişin azaltılması noktasında alınan tedbirler nelerdir?
9. Avrasya Tüneli gibi geçiş garantisi verildiği bilinen Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Osmangazi Köprüsü'nde ayrı ayrı belirtilmek üzere geçiş garantisi sağlanmış mıdır?
10. Geçiş garantisi sağlanmadıysa Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Osmangazi Köprüsü'nde ayrı ayrı belirtilmek üzere şirketlere ödenen gelir ne kadardır?