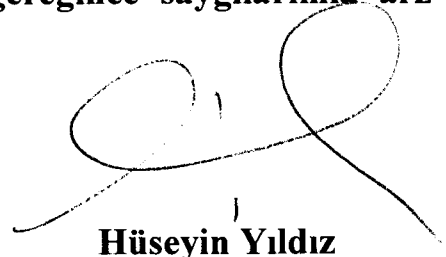


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu tarafından yazılı olarak cevaplandırılması hususunu; Anayasanın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. maddeleri gereğince saygılarımla arz ederim. 07.06.2021.



Hüseyin Yıldız

Aydın Milletvekili

Denizli - Aydın otoyolunun temeli 16 Kasım 2020 Pazartesi günü Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu tarafından atılmıştı. Ege Bölgesi'nin 163 kilometrelik otoyol projesi olan ve İzmir ile Antalya'yı birbirine bağlayacak projenin 2 yıl içerisinde tamamlanması bekleniyordu. İhalesi 8 milyar 776 milyon 809 bin liraya gerçekleşen Denizli – Aydın otoyolunun güzergâh zor bir güzergâh. Aydın - Denizli arası bir kere Aydın Ovası tarım açısından baktığımız zaman dünyada ender zenginliği olan bir bölge. Burada maalesef çiftimizin gözbebeği olan arazilerden yol geçecek. Kuyucak ve Buharkent'in tarım alanları yok ederek halkın rızası dışında işlem yaparak sadece kar güdüsüyle güzergâh belirlenmiştir. Hiçbir şekilde yöre halkının çıkarları öncelikli olarak göz önünde bulundurulmamış. Oysa tam tersi yapılmalıydı.

İlk olarak Buharkent'in doğusunda bulunan Eyüp bükü mevkisin uygun görülmüştü. Sonra bu değiştirilerek ikinci bölge olarak Feslek Mahallesi Organize Sanayi Bölgesi(OSB) girişi belirlendi. Burası hem arazi verimi açısından hem de organize ile otoyolu birleştirmek adına doğru bir tercihti. Sonra üçüncü bir değişikliğe gidilerek, Karaman bükü alanında Buharkent'in en verimli arazilerine yapmaya karar verdiler. Biz muhalefet partisi ve vatandaşlar olarak "Yol medeniyettir, güzelliştir." diyoruz. Yol ilk plana bağımlı kalınarak kırsal kesimden, dağın dibinden geçsin ve bu evler yıkılmasın. Köyün içine girecek otoban da insan sağlığını olumsuz biçimde etkileyecek. Hatırlarla dolu evler, 50 yıllık incir, zeytin ağaçları yok edilmesin. Mahalle sakinleri ve bizler otoyol yapımına karşı olmadığımızı tekrar belirtmek isterim, ancak halkın mağdur olmayacakları güzergâhların tercih edilmesini istiyoruz. Milli ekonominin temelini tarım olduğu unutulmamalıdır.

Geçen yıl ihalesi tamamlanan Aydın- Denizli otoban inşaatının yapımı Fernas şirketine verilmiş olup şirketin ihalede önceden hazırlanan projeye sadık kalmayarak maliyetin yüksek olduğu sonucuyla yol güzergâhını Eylül 2020 de hızlı kamulaştırma kararı çıkartarak güzergâhları değiştirmektedir. Köyümüzde 2500 zeytin, incir ve muhtelif meyve ağaçları, 150 dönüm arazi, 5 ev, 5 ahır kaybı olacaktır.

Toplam 47 köy bu değişiklikten mağdurdur. Köylerin isimleri şunlardır; Efeler ilçesi; Çeştepe, Tepecik, Gölhisar, Şahnalı, Mesutlu, Armutlu, Kozalaklı, Karahayıt, Yeniköy, Dereköy, Dalama, Kırıklar, Gödrenli, Alanlı, Köşk ilçesi ve Çiftlikköy, Yenipazar ilçesi; Hamzabalı, Dereköy, Çulhan, Alhan, Çarşı, Yeni, Karaçakal, Doğu, Donduran, Direcik, Bozdoğan ilçesi; Alamut, Sultanhisar ilçesi; Atça, Nazilli ilçesi; uzgur(çamdibi), Karapınar, Kuyucak, Pamucak, Ören, Başaran, Azizabat, Yamalak (20 bin ağaç 450 dönüm arazi kaybı), Bucakköy, Karacasu ilçesi; Yenice, Buharkent ilçesi; merkez mahallesi.

Acele kamulaştırmaların ve otobanın geçeceği bölgelerin Ege'nin verimli tarım arazileri üzerinde olmasına dikkat çeken doğa katliamı da yaşanacağı uyarısında bulundu. "Devlet, şirketlere kefil olmak yerine, kefil olduğu borcu kendisi alıp işi Karayollarına yaptırsaydı hem maliyet düşer hem de geçiş ücreti daha ucuz olurdu "Kaldı ki sermaye şirketi AKP iktidarı kamu kaynakları ile gerçekleştirdiği hizmeti yine kamuya parayla satmaktadır. Vatandaşın cebine hem işin başında hem de sonunda el atılmaktadır. Öte yandan tartışmalı 'Benzin tasarrufu' iddiası da gerçeği yansıtmıyor. Otobanda 120 kilometrenin üzerinde bir hızla seyredileceği için yakıt daha fazla tüketiliyor. Asıl yakıt tasarrufu, kara yollarından kurtulacak projelerle gerçekleşebilir. 154 kilometre uzunluğundaki otoyolun yatırım bedeli 5,3 milyar TL (ihalenin yapıldığı günkü kurla 820 milyon dolar) olarak belirlendi. Otoyolun yapım süresi 3 yıl, işletme süresi de 17 yıl 9 ay ve 18 gün olarak duyuruldu. İhalede otoyolun Aydın-Kuyucak kesimi için günlük 35 bin otomobil, Kuyucak-Denizli kesimi için de günlük 32 bin otomobil geçişi garantisi verildi. Geçiş ücretleri otomobil bazında kilometre başına 5 avro cent olarak ücretlendirilecek.

Otoyolu boydan boya geçen bir otomobil 8,43 dolar ve 33.500 otomobil de 282.244 dolar ödeyecektir. Bu durumda, işletme süresince verilen trafik/gelir garantisinin bugünkü tutarı ise 1,8 milyar dolar ya da 11,8 milyar TL'dir. Bu trafik garantisi, diğer ulaştırma YİD projelerinde olduğu gibi proje kredisinin sağlandığı para cinsinin ait olduğu ülkedeki enflasyona göre her yıl güncellenecektir.

46991

Bu bağlamda;

1) Aydın-Denizli otoyolu projesi neden Kuyucak'ta iki, Buharkent'te üç kez değişikliğe uğradı? Bu değişikliğin 2. yol güzergâhında ki bazı tarım arazilerinin AK Parti iktidarına yakın isimlere ait olmasıyla ilgisi var mıdır?

2) Aydın-Denizli otoyol projesi güzergâhı nedeniyle evlerini ve verimli tarım arazilerini kaybedecek olan vatandaşın sorunları neden görmezden geliniyor? Bu yol güzergâhı niçin vatandaşı mağdur etmeden yapılmıyor?

3) Aydın-Denizli Otoyolu Projesinin yap-işlet-devret (YİD) modeliyle yapılması, yerine devlet eliyle karayollarına yaptırılması daha ucuza mal olmaz mıydı? Otoyol geçiş garantisi tüm Türkiye'nin cebine neden yansıtılıyor? Otoyolu kullanacak vatandaşlarımız bu ağır ücretleri ödeyebilecek mi?

4) Buharkent'e 14 km mesafedeki Sarayköy ve 13 km mesafedeki Kuyucak girişlerinin yeterli olacağını belirten bölge halkı, Buharkent'te yapılması planlanan otoyol girişinin iptal edilmesini talep etmektedir. Ayrıca otoyol güzergâhının yaklaşık 200 m kuzeye alınarak, verimli tarım arazilerinin yok edilmesinin önlenmesi mümkündür. Hangi gerekçeyle o yol Kuyucak Çamdibi köyünden geçmektedir?

5) Tarım arazilerini yok edecek bu değişikliğin, yüklenici firmanın maliyetlerini azaltmak veya bazı özel arazilerin fiyatını yükseltmek için yapıldığı iddiaları doğru mudur?

6) 14 bin dönüm verimli araziden bahsediyoruz hepsi incir, zeytin, badem ağaçları ile dolu ülke ekonomisinde oluşturacağı kaybı nasıl gidereceksiniz? Şirket yetkilileri imza atmazsanız devlet size 1tl ödemeyecek diyerek vatandaş korkutuyor, ayrıca imza atılıp kesim yapılan alanlarda 3 aydır 1tl ödeme yapılmadı bunu nasıl açıklarsınız?

7) Ayrıca köylü arazisini, evini ve ahırını kaybedince şehre göç etmek zorunda kalmayacak mı? Şehirde yaşamamış ailelerin şehir yaşamına adaptasyonu için nasıl çalışmalar yapmayı planlıyorsunuz? Devlet olarak son dönemde amaçlanan şehirdeki vatandaş köylere taşıma çabası değil miydi? Bu durumda şehirlerde oluşacak nüfus artışını nasıl kontrol edeceksiniz? İşsiz kalan köylü vasıfsız işçi olduğu için nerelerde çalışacak? Nasıl ailesini geçindirecek?