



52589

İsmail KONCUK
Adana Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil KARAİSMAİLOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 6/10/2021


İsmail KONCUK
Adana Milletvekili

1973 yılında Boğaziçi Köprüsünün tamamlanması ile işletmeye alınan 1. Çevreyolundan itibaren 2020 yılı sonuna kadar otoyol uzunluğu 3500 km'ye ulaşmış, halen devam eden inşa halindeki yollarla birlikte 4.000 kilometreye plan halindeki yollara birlikte 7.500 kilometreye ulaşacaktır. Karayollarındaki seyrüsefer güvenliği ve ulaşım konforu açısından otoyolların gerekliliği tartışılmaz olmakla birlikte, bu yolların yapımındaki uygun fiyat ve irtikap konusu sürekli bir tartışma konusudur. Atalay COŞKUNOĞLU hadisesi halen hepimizin hafızalarında. Diğer yandan, Dünyanın en saygın Üniversitelerinden biri olan Mc Gill Üniversitesi İnşaat Fakültesinde yapılan bir çalışmada, en ucuz ve en pahalı otoyol yapım maliyetleri karşılaştırılmasında, yol ve sanat yapılarından oluşan Avrupa ortalamasının 4-4,5 milyon dolar arasında olduğu, Çin'de yapılan otoyolların aynı bazda 750 bin dolar ile 1,7 milyon dolar arasında değiştiği rapor edilmiş, yol maliyetlerinin bileşenleri tek tek açıklanmıştır.

Bu bilgilere karşın inşaatı ve sanat yapıları 5'li bir konsorsiyum tarafından gerçekleştirilen ve Otoyol A.Ş. tarafından işletilen İstanbul-İzmir Otoyolu için üstlenici konsorsiyumun açıkladığı toplam maliyet 8 milyar dolardır. Aynı yer için Cumhurbaşkanlığı Bütçe ve Strateji Başkanlığı 2018 Yılı Faaliyet raporunda bu rakam 7,2 milyar dolar olarak yer almıştır. Bu güzergahta bulunan Osmangazi Köprüsünün yapımçı firma IHI'nın mali tablolarında 1.2 milyar dolar olarak yer aldığını dikkate alırsak 420 km olan İstanbul-İzmir otoyolu ile bağlantı yollarının yapım maliyeti 6- 6.8 milyar dolar arasında değişmektedir. Buna göre yolun kilometre maliyeti 16,2 milyon dolar ile 14,3 milyon dolar olarak hesap edilmektedir.

Bu bağlamda;

1. İstanbul-İzmir Otoyolu Avrupa ortalamasının 4 katına mal olmasının sebepleri nelerdir?
2. Türkiye'de otoyol yapımında pek çok işi üstlenen, İtalyan Astaldi Firması, aynı vasıftaki otoyolu İtalya'da 2-2,5 milyon dolara inşa ederken, Türkiye'de İstanbul-İzmir otoyolu örneğinde görüldüğü gibi, neden 8 kat daha pahalı bir fiyata mal edilmektedir?
3. Türkiye'de yapılan ve halen kullanılmakta olan 3.500 kilometrelik otoyolun her bir güzergah ve otoyol genişliklerine göre kilometre başına otoyol yapım maliyeti nedir?
4. Karayolları ile yapılan sözleşmeye göre Mart 2020'de açılması planlanan otoyolların parça parça 2015-2019 yılları arasında açılmasından kaynaklanan fazla ödemeler işletme sürelerinden düşülecek midir?
5. Osmangazi Köprüsünün 3 yıl 9 ay erken devreye alınmasından kaynaklanan 45 ay ve toplam 2,2 milyar dolar tutan fazla ödeme işletme süresinden düşülecek midir? Bununla ilgili belirlenmiş bir Bakanlık Politikası var mıdır?