



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu* tarafından Anayasa'nın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 09.08.2022

Kemal BÜLBÜL

Antalya Milletvekili

Yazılı ve sosyal medyada devletin 12 yıl önce yüklenici firmayla sözleşme yaptığı Antalya-Alanya otoyolu projesinin 2018-2020 arasında bitirilmesinin öngörüldüğü, ancak 8 Mart'ta Cumhurbaşkanı imzasıyla yayımlanan kararın ayrıntılarının, yüklenici firmayla devlet arasında maliyetten kaynaklı sorunlar olduğuna işaret ettiği, tamamlanması 2 yıl kadar gecikmiş olsa da AKP'li yöneticiler tarafından “müjde” olarak duyurulan paralı otoyol projesinin en çok merak edilen yanlarından biri de araç başına geçiş ücretlerinin ne kadar olacağına dair haberlere yer verilmektedir.

Haberin ayrıntılarında Antalya-Alanya otoyolu için 2023 yılı hesaplanarak günde 18 bin araç geçişi öngörüldüğü, 2016 yılı rakamlarına göre ise yaklaşık 3 milyar dolar maliyet öngörülen otoyol için araç başına geçiş tutarının oldukça yüksek meblağlara çıkacağı tahmin edilmekte, açılışı yapılan Çanakkale 1915 köprüsünden geçişin 200 TL olarak açıklanmasından sonra gündeme bir kez daha devlet garantili ulaşım rantını getirildiği dile getirilmektedir.

Yap-İşlet-Devret (YİD) usulüyle yapılması planlanan otoyolla ilgili Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 2018 yılında özel bir kuruluşa hazırlatılan nihai ÇED raporunda, projenin KDV hariç maliyetinin 7.011.300.000 TL olarak hesaplandığı belirtilmektedir. Aslında söz konusu rapor 2016'da hazırlanmaya başlandığı için otoyol maliyeti o dönemin Dolar kuru üzerinden hesaplandığında (Mayıs 2016 2,93), yaklaşık 3 milyar dolar civarında bir tutar ortaya çıkmaktadır.

Antalya-Alanya otoyolu projesi için, güzergâh üzerinde bulunan yerleşimlerden biri olan Döşemealtı ilçesine bağlı Ekşili köyünde 7 Nisan 2016 tarihinde yapılan ‘Halkın Katılımı (ÇED) Toplantısına katılanlardan birinin toplantısı sırasında yetkililerin verdiği bilgiler doğrultusunda aldığı notlarda o dönemki kur üzerinden araç başına geçişin 45 dolar olarak hesapladığını tespit edilmiştir.

Yap-İşlet-Devret projelerinin en fazla 10 yıl içinde yatırım maliyetini geri kazanmayı hedeflediği otoyolun maliyetinin 3 milyar dolar olacağı, bunun da yıllık 300 milyon dolar anlamına geldiği, bu meblağa faiz, bakım, kontrol giderlerinin dâhil edilmediği, yatırım maliyetinin geri kazanılması garantilemek için otoyoldan yıl boyunca geçeceği öngörülen 6 milyon 570 bin araç için araç başına 45 dolar gibi bir geçiş ücreti alınmasına ihtiyaç olduğu iddia edilmektedir.

Mayıs 2016’daki 2,9 TL’lik dolar kuruyla hesaplandığında o dönem için öngörülen bu rakam 130 TL civarında iken bugünün kuruyla (14,80) hesaplanınca yaklaşık 666 TL gibi bir rakam ortaya çıkmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün (KGM) hazırlattığı Antalya-Alanya otoyolu projesinin ÇED raporunda, 2023’te Türkiye’de kişi başına düşen milli gelirin 25 bin doların üzerine çıkacağına dair ifadeler yer verilmektedir. Oysa Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) 28 Şubat 2022 tarihinde yayımladığı Ekim-Aralık 2021 dönemine ait Dönemsel Gayrisafi Yurt İçi Hasıla rakamlarına göre 2021 yılında kişi başına GSYH cari fiyatlarla 85.672 TL, ABD doları cinsinden ise 9539 olarak hesaplanmıştır.

Cumhurbaşkanının imzasıyla 8 Mart 2022 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanan kararda, Antalya-Alanya otoyolu ile ilgili olarak “Yapılacak sözleşmede, kamu maliyesine en az yük getirecek şekilde dengeli bir risk dağılımı yapılması gerektiği, proje kapsamında katkı payı ve/veya talep garantisi verilmesi halinde kamu tarafından üstlenilecek koşullu yükümlülüğün bütçe hedef ve dengelerini olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde düzenlenmesi”ne dair ifadeler yer almaktadır.

Yaklaşık 12 yıl önce yapılan sözleşme şartlarının döviz kurlarının TL karşısında 8-10 kat artması ve buna bağlı olarak inşaat maliyetlerinde yaşanan artışın projeye ilgili öngörülerin ve taahhütlerin yeniden gözden geçirilmesini gerekli kıldığı izlenimi doğmaktadır.

69876

KGM'nin verilerine göre; Türkiye'de karayollarında yaşanan trafik kazalarında yılda yaklaşık 5 bin kişi yaşamını yitirirken 180 bin civarında insan da söz konusu kazalar nedeniyle sakat kalmakta, maddi kayıp ise yılda 5 milyar doları aşmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede üretim alanlarıyla pazar arasındaki ulaşımı deniz ya da demiryolu ile örgütlemek yerine nakliye maliyetini birkaç kat daha fazla artıran karayolu taşımacılığına ağırlık vermek, ülke ulaşımını kamusal bir hizmet olmaktan çıkarıp ticari bir kazanç kapısı haline getirmektedir.

Bu bağlamda;

- 1- Antalya – Alanya otobanının 45 Dolar gibi öngörülen geçiş ücretinin dolar kurundaki aşırı artış öngörülerek yeniden gözden geçirilmesi için Bakanlığınız ne tür bir önlem alacaktır?
- 2- Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede üretim alanlarıyla pazar arasındaki ulaşımı deniz ya da demiryolu ile gerçekleştirmek üzere Bakanlığınız herhangi bir ulaşım master planı öngörmekte midir?