



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Ecz. Özgür ÖZEL
Manisa Milletvekili

"Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi"nin, "Malkara-Çanakkale (1915 Çanakkale Köprüsü dâhil)" bölümünün, Recep Tayyip Erdoğan'ın doğum günü de olan 26 Şubat 2022 tarihinde hizmete açılacağı açıklanmıştır. Ancak gelinen talepler üzerine, açılış tarihi 18 Mart 2022 olarak revize edilmiştir. Bakanlığınızın, Malkara-Çanakkale bölümünü inşa eden ortak girişim gurubu ile Kınıalı-Malkara bölümünün de ihalesiz şekilde yapılması için görüşmelere başladığı kamuoyuna yansımıştır.

Bakanlığınızın yürüttüğü Aydın-Denizli Otoyolu ve Ankara Niğde Otoyolu projelerinin maliyetleri dikkate alındığında, 127 kilometrelik Kınıalı-Malkara otoyolunun maliyetinin de 560 milyon ile 870 milyon avro arasında olacağı hesaplanmaktadır.

Bu kadar yüksek maliyetli bir yol yapım işinin, Malkara-Çanakkale otoyolu bölümüne ek bir iş şeklinde, ihalesiz ve rekabet ortamı oluşturulmadan bir firmaya verilmesi, kamu yararının gözetilmediği kuşkularına yol açmıştır.

Bu bağlamda;

1. Malkara-Çanakkale (1915 Çanakkale Köprüsü dâhil) bölümünü inşa eden Daelim-Limak-SK-Yapı Merkezi Ortak Girişimi ile ilk sözleşme ne zaman imzalanmıştır? İlk sözleşmede, maliyet, işletme süresi ve trafik garantileri ile ilgili hükümler nasıldır? Sözleşmede, 15 Aralık 2021'e kadar, maliyet artışı, ilave işletme süresi ve garantilerle ilgili bir değişiklik yapılmış mıdır? Yapılmış ise tarihleri ve kapsamı nedir?
2. Yaklaşık 127 kilometrelik, Kınıalı-Malkara Otoyolu'nun ayrı bir iş olarak ihale edilmesi yerine, neden "ek iş" olarak yaptırılması tercih edilmiştir? Görüşmeler hangi aşamadadır? Rekabeti sağlayacak şekilde bir ihale yapılmamasının gerekçesi nedir?
3. Bakanlığınızın "ek iş" için bir üst limiti var mıdır? Yaklaşık 10 Milyar TL maliyetli bir işin, ek iş olarak değerlendirildiği başka örnekler var mıdır? Bunlar hangileridir?

60095

4. Daelim-Limak-SK-Yapı Merkezi Ortak Girişimi ile yapılan ilk sözleşmede, 40 kilometreye kadar ek işlerin yapılabileceğine ilişkin bir hüküm bulunduğu doğru mudur? Bu limitin 3 katına çıkarılmasındaki kamu yararı nedir?
5. Söz konusu Ortak Girişim Grubu ile yapılacak görüşmelerde; işletme süresi ve trafik garantisi verilmesi ile ilgili çerçeve Kınalı-Malkara Otoyolu ile sınırlı mı olacaktır? Malkara-Çanakkale (1915 Çanakkale Köprüsü dâhil) bölümünde de işletme süresi uzatımı, trafik garantisi miktarlarının artırılması da söz konusu mudur?
6. Kamu yararının ve milletin kıt kaynaklarının korunmadığı belirlemeleri doğrultusunda; Kınalı-Malkara yolunun ek iş olarak yaptırılmasından vazgeçilecek midir? Rekabeti sağlayacak şekilde bir ihale yapılması sağlanacak mıdır?