



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih : 09 Nisan 2025

Sayı : 10534

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

26980

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılması için gereğini saygılarımla arz ederim.

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Yap-işlet-Devret Modeli ile yapılarak özel sektör tarafından işletilen otoyollar arasında bulunan Kuzey Marmara Otoyolu gişelerinde birkaç gün ara ile 2 trafik kazası meydana gelmiş ve 5 vatandaş hayatını kaybetmiştir.

İki kaza da ücret toplama gişelerinde ücret ödemek için duran TIR'lara arkadan gelen aracın çarpması neticesinde meydana gelmiştir.

Daha önce Bakanlığınızca; Karayolları Genel Müdürlüğü'nce işletilen otoyollarda gişeli ücret toplama sistemlerinin tamamının kaldırılarak bunların yerine, araçları durdurmadan teknolojik sistemler üzerinden ücret toplama işlevini yerine getiren **Serbest Geçiş Sistemine** dönüştürüleceği açıklanmıştır.

Buna karşın, özellikle YİD modeli ile yapılan ve işlettirilen otoyollarda hala bu sistemin kurulmadığı bilinmekle birlikte, son kazaların meydana geldiği Kuzey Marmara Otoyolunda da 1-2 kilometre ara ile art arda birçok gişeli geçiş sisteminin bulunmaktadır. Bu çerçevede; oluşan kazalar ve SGS ile ilgili olarak;

1. Teknolojinin en üst seviyede kullanıldığı SGS'ye geçiş maliyeti nedir?
2. Ülkemizde Yap-İşlet-Devret modeliyle hayata geçirilen ve halen özel sektör tarafından işletilen hangi otoyollarda SGS bulunmaktadır? Hangilerinin sözleşmelerinde bu sisteme geçiş hükmü bulunmaktadır?
3. SGS sisteminin olmadığı ve bu sisteme geçiş için bir hüküm bulunmayan otoyollarda, otoyol işletmecileri ile bu hükmü de içerecek şekilde yeni bir sözleşme veya sözleşmeye ek yapılması bakanlığınızın gündeminde midir? Olacak mıdır?
4. Gişe ücret toplama sistemindeki amacın, öncelikle şirketlerin vatandaştan nakit para tahsil etmeye yönelik sıcak para elde etme hırsı olduğu iddiası doğru mudur?
5. Aynı şirketler tarafından işletilen aynı güzergah otoyolları üzerinde, bir şirketin işlettiği otoyoldan diğer bir şirketin işlettiği otoyola geçildiği sınır gişelerinin arka arkaya 2 gişe olması yerine bunların ortak tek bir gişe olarak işletilmemesinin gerekçesi nedir?
6. Aynı otoyol üzerinde olan ancak farklı şirketler tarafından işletilen otoyollarda (Örneğin Kuzey Marmara Otoyolu'nda); bir şirketten geçen garanti trafik sayısı ile diğer şirket trafik sayısının kontrol edilerek sağlanması nasıl gerçekleştirilmektedir? Bir başka deyişle özel firmaların, devletten daha çok garanti ödemesi almak adına SGS'ye geçmeyip trafik sayılarını manipüle ettikleri iddiası doğru mudur?
7. Bakanlığınızın bu sistemin zorunlu kılınması için yaptığı/yapacağı çalışmalar var mıdır, olacak mıdır? Olacaksa Türkiye genelindeki otoyollarda bu sistem ne zaman tam olarak hayata geçirilecektir?