



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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


A. Sibel YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

Aydın-Denizli Otoyolu, Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında özel sektör tarafından işletilmektedir. Otoyolun bir bölümü 2023 yılında, tamamı ise 2024 yılında trafiğe açılmıştır. Ancak otoyolun tamamının hizmete açılmasının üzerinden kısa bir süre geçmesine rağmen, bazı kesimlerde yapım ve bakım çalışmaları nedeniyle şeritler kapatılmıştır. Bu süreçte trafiğin aynı platform üzerinden iki yönlü olarak sağlanması, trafik güvenliği açısından risk oluşturmaktadır.

Otoyolun bazı kesimlerinin sık sık trafiğe kapatılması, 590 TL geçiş ücreti ödeyen sürücülerin tepkisine yol açmaktadır. Sürücüler, bu uygulamalar nedeniyle yolculuk konforunun azaldığını ve trafik güvenliğinin tehlikeye girdiğini belirtmektedir. Özellikle gece saatlerinde, trafiğin şerit kapamaları nedeniyle aynı platform üzerinden iki yönlü olarak sağlanması ve yeterli uyarıların yapılmaması, otoyollarda nadiren görülen kafa kafaya çarpışma riskini artırmaktadır.

Kamuoyuna yansıyan bilgilere göre, Aydın-Denizli Otoyolu için günlük yaklaşık 500 bin avro tutarında geçiş garantisi verilmektedir. Garanti edilen trafik düzeyine ulaşılamaması hâlinde aradaki fark kamu kaynaklarından karşılanırken, yüksek geçiş ücretine rağmen güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım hizmeti sunulamaması kamu yararı açısından ciddi soru işaretleri doğurmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Aydın-Denizli Otoyolu'nun geçici ve kesin kabul işlemleri hangi tarihlerde yapılmıştır? Otoyol trafiğe açıldığında tamamlanmamış yapım işleri veya giderilmemiş eksiklikler bulunmakta mıdır?
2. Otoyolun garanti ödemelerini başlatmak amacıyla eksikleri tamamlanmadan açıldığı; garanti trafik sayısının birinci kesimde 35 binden 53 bine, ikinci kesimde 30 binden 48 bine çıkarıldığı ve sözleşme süresinin uzatıldığı doğru mudur? Bu değişikliklerle işletmeci şirkete 1,5 milyar avro ilave kazanç sağlandığı ve kamu zararına yol açıldığı iddiasına ilişkin Bakanlığınızın değerlendirmesi nedir?

3. Otoyolun hangi kesimlerinde, hangi tarihler arasında ve hangi gerekçelerle şerit kapaması yapılmıştır? Bu çalışmalar bakım ve onarım kapsamında mıdır, yoksa yapım döneminden kalan eksikliklerin giderilmesine mi yöneliktir?
4. Otoyolun hizmete açıldığı tarihten bu yana, şerit kapaması yapılan kesimlerde kaç trafik kazası meydana gelmiştir? Bu kazalarda kaç kişi hayatını kaybetmiş veya yaralanmıştır? Kazaların nedenlerine ilişkin teknik bir inceleme yapılmış mıdır?
5. Hizmet ömrü yirmi yıl olarak öngörülen otoyol üstyapısının, Aydın-Denizli Otoyolu'nun açılmasından 1-2 yıl sonra yenilenmesinin gerekçesi nedir? İlgili teknik şartname ve tasarım esaslarına aykırılık tespit edilmiş midir? Edilmişse sorumlular hakkında hangi işlemler yapılmıştır?
6. İşletmeci şirketin bakım, trafik güvenliği ve kaza müdahalesi için bulundurması gereken personel, araç ve ekipman yükümlülüklerini yerine getirip getirmediği denetlenmiş midir? Kazalara belediyeler veya diğer kamu kurumlarının müdahale etmek zorunda kaldığı olaylar bulunmakta mıdır?
7. Şerit kapamaları nedeniyle otoyolun sözleşmede öngörülen hizmet ve güvenlik standartlarını sağlayamadığı dönemlerde geçiş ücretinin tam olarak tahsil edilmesinin hukuki ve sözleşme dayanağı nedir? Bu dönemler için ücret indirimi, iade veya işletmeci şirkete yaptırım uygulanması değerlendirilmiş midir?