



**Erhan USTA**  
İYİ Parti Samsun Milletvekili  
Ekonomi ve Kalkınma Politikaları Başkanı

### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.



**Dr. Erhan USTA**  
Samsun Milletvekili  
Plan ve Bütçe Komisyonu Üyesi  
İYİ Parti Ekonomi ve Kalkınma Politikaları Başkanı

Yap-İşlet-Devret (YİD) finansman modeliyle yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun (Odayeri-Paşaköy kesimi) temeli 29 Mayıs 2013 tarihinde atılmıştır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü 26 Ağustos 2016 tarihinde, Kuzey Marmara Otoyolu ise 2020'de hizmete açılmıştır.

29 Mayıs 2012'de yapılan ihaleyi kazanan İçtaş – Astaldi Ortak Girişimi'ne "10 yıl 2 ay 20 gün" yapım ve işletim süresi verildiği dönemin Ulaştırma Bakanı tarafından kamuoyuna açıklanmıştır. Bu süre baz alınarak yapılan hesaplama göre işletme hakkının 29 Ağustos 2023'te sona ermesi gerekmektedir.

Dönemin Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan, 2017 yılında yaptığı açıklamada işletme süresinin "7 yıl 9 ay" olduğunu belirtmiş, bu da işletme hakkının Mayıs 2024'te sona ermesi gerektiğini ortaya koymuştur.

2025 yılı Ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün 2028'de, Kuzey Marmara Otoyolu'nun tamamının ise 2030'da kamuya devredileceğini açıklamıştır. Böylece aynı proje için farklı dönemlerde farklı tarihler (2023, 2024, 2027, 2028 ve 2030) kamuoyuna yansımış, bu durum ciddi bir belirsizlik doğurmuştur.

Ayrıca kamuoyuna ve hatta TBMM üyelerine kapalı tutulan YİD sözleşmelerinin sonradan değiştirildiğine yönelik iddialar büyük soru işaretleri oluşturmaktadır. Yürürlüğe giren sözleşmelerin sonradan değiştirilmesi, orijinal ihale koşullarından uzaklaşılmasına, yapılan ihalelerin sonuçlarının anlamını kaybetmesine yol açmaktadır. Bu durum, saydamlığı, rekabeti,

güvenirliliği, kamuoyu denetimini ve kamu kaynaklarının verimli kullanılmasını engellemektedir.

Genellikle ihaleyi kazanan şirketler, bilahare ihale koşullarını kendi lehine çevirebilmek amacıyla sözleşme ve şartnamelerde değişiklik talep edebilmekte; bu da kamu zararına yol açmaktadır. Ayrıca, teklif verip ihaleyi kaybeden firmalar için “eğer şartların değişeceğini bilseydik, daha farklı bir teklifle ihaleyi biz de kazanabilirdik” diyecekleri bir durum oluşmakta ve bu durum ihale mantığına tamamen ters düşmektedir.

İhalede ortaya konulan şartların ikna edici gerekçeler olmaksızın ve şeffaf olmayan şekilde değiştirilmesi; ihalenin başlangıç koşullarının fiilen değiştirilmesi anlamına gelmekte ve Türk Ceza Kanunu’nun 235 ve 236. maddelerinde düzenlenen “ihaleye fesat karıştırma” ve/veya “edimin ifasına fesat karıştırma” suçları kapsamında dahi değerlendirilebilecek ciddi bir tablo ortaya çıkarmaktadır.

Kamuya devredilmesi gereken stratejik bir yatırımın işletme süresinin hangi hukuki dayanaklarla ve hangi gerekçelerle uzatıldığı, kamu zararına yol açıp açmadığı ve kesin devir tarihinin neden hâlâ belirsiz olduğu kamuoyu adına açıklığa kavuşturulmalıdır.

Bu bağlamda;

1. Sözleşmenin orijinal haline göre Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu’nun kamuya devrinin hangi tarihte yapılması öngörülmüştü? Farklı etaplar için ayrı süreler öngörülmüş ise bunların ayrıntılı dökümü nedir?
2. İşletme süresi ve sözleşme şartlarında bir değişiklik yapılmış mıdır? Yapıldı ise hangi kanuni dayanak ve gerekçelerle yapılmıştır? Bu değişiklikler yatırım maliyetlerini, garanti sürelerini veya araç sayısı taahhütlerini artırmış mıdır? Kamuya ilave maliyet yüklemiş midir?
3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu’nun (varsa etaplar bazında) kesin kamuya devir tarihi nedir? Neden bu tarih kamuoyuna açık ve net bir biçimde ilan edilmemektedir?
4. İşletme süresine dair kamuoyuna yansıyan farklı tarihler (2023, 2024, 2027, 2028, 2030) hangi resmi sözleşme, ek protokol veya mutabakatlara dayanmaktadır?
5. 2025 yılı Ocak ayında Bakan Abdulkadir Uraloğlu tarafından yapılan “köprü 2028’de, otoyol 2030’da devredilecek” açıklaması, hangi hukuki belgelere dayanmaktadır?
6. Sözleşmede yer alan araç geçiş garantisi rakamlarında sonradan değişiklik yapılmış mıdır? Yapıldı ise yıllar itibarıyla yeni garanti sayıları ve bugüne kadar şirketlere ödenen toplam garanti tutarları nedir?