



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: **26 Haziran 2025**

Sayı: **12125**

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

30317

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

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu'nun ihalesi 9 Nisan 2009 tarihinde yapılmıştır. O tarihte 1 USD 1,57 TL'dir. İhale, Nurol-ÖzaltınMakyol-Astaldi-Yüksel-Göçay Grubu'nun oluşturduğu Otoyol Yatırım ve İşletme AŞ'ye Yap-İşlet-Devret modeli ile yapıp işletmek ve en sonunda devlete devir etmek üzere 22 yıl 7 ay süre ile verilmiştir. Bu sürenin 7 yılı yapım ve 15 yıl 7 ayı da işletmeden oluşmaktadır. Hazine'nin garanti vermesi ile başlayacak olan süre, 15 Mart 2013 tarihinde garantinin onaylanmasıyla başlamıştır.

Sözleşmeye göre Osmangazi Köprüsünde araç başına 35 Dolar köprü geçişi olmak üzere, günlük 40.000 araç geçişi garantisi verilmiştir. Yani, günlük 40 bin araç köprüden geçse de geçmese de şirket "tıkır tıkır" parasını almıştır ve halen almaya devam etmektedir. Ancak sözleşmedeki 35 Dolar, Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleşecek enflasyon oranına endeksli olduğu için her yıl artmaya devam etmiştir.

Köprü, 1 Temmuz 2016 tarihinde, verilen 7 yıl yapım süresinin yarısı dahi henüz dolmadan trafiğe açılmıştır. 7 yıldan, arta kalan 3 yıl 3 aylık süre 15 yıl 7 ay olan işletme süresine eklenmiştir. Böylece işletme süresi 18 yıl 10 aya uzamıştır. Daha sonraki süreçte, Sayıştay raporlarına da yansdığı üzere, bu süre en son 21 yıla uzatılmıştır.

En başta 9 Nisan 2009 olarak belirtilen ihalenin yapıldığı tarihte köprünün maliyeti, o günkü ilgili bakan ve yöneticilerin de açıklamalarına da yansdığı üzere o günkü kurlarla 1,5 Milyar Dolar olmuştur.

ABD'de oluşan enflasyonun köprü geçiş ücretlerine yansıtılması başlangıçta 35 Dolar olan geçiş ücretleri günümüzde 55 Doları geçmiş durumdadır. Günlük 40 bin araç garantisi ile bu tutarın çarpılması halinde, ilgili firmanın kasasına günlük 2 milyon 200 bin Dolar "garanti" olarak gitmektedir. Bir yılda 365 gün olduğundan hareketle firmaya yılda yaklaşık 800 milyon Dolar ödeme yapılmaktadır. İşletme süresinin de 21 yıl olduğu dikkate alındığında, köprü için ödenen garanti de 17 milyar ABD Dolarını bulmaktadır.

Özetle 1,5 Milyar Dolara mal olan köprü devlete, bugün için 17 Milyar Dolara mal olmuştur. Şirket, 1.5 milyar dolar koyup, 15.5 milyar dolar, yani yüzde 1030 kar etmiştir. Bu tutar, bugünkü kur ile 600 milyar TL'yi aşmaktadır. Bu gerçekler çerçevesinde;

1. Açıldığı günden, önerenin yanıtlandığı tarihe kadar olan dönemde Osmangazi Köprüsü'nden geçen araç sayısının yıllara göre dağılımı nedir?
2. Açıldığı günden, önerenin yanıtlandığı tarihe kadar olan geçen süre zarfında garanti edilen araç sayısı ve garanti edilen bu sayıya ulaşamadığı için Hazine tarafından ilgili şirkete ödenen miktar ne kadardır?

3. İşletmeci şirkete, sözleşme uyarınca ödenen garanti bedeli ile kaç tane daha Osmangazi Köprüsü yapılabilirdi?
4. Sözde enflasyonla mücadele adına vatandaşlardan fedakarlık istenirken, işletme süreci boyunca Amerika'da oluşan enflasyonu bile geçiş ücretlerine yansıtan Otoyol Yatırım ve İşletme AŞ'den herhangi bir fedakarlıkta bulunmasını talep edilmiş midir?