



TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Sayı : 19267

Tarih : 30.03.2026

10/4454

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye'de köprü ve otoyol projelerinde uygulanan finansman ve işletme modellerinin kamu bütçesine etkilerinin, kamu yararı bakımından sonuçlarının, Yap-İşlet-Devret projelerinde verilen garanti uygulamalarının, kamu tarafından işletilen stratejik ulaştırma altyapılarının işletme haklarının devrine yönelik hazırlıkların ve bu alanlarda alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis Araştırması açılmasını arz ederiz.

Serhat Eren

Diyarbakır Milletvekili

GEREKÇE

Türkiye'de son otuz yılda ulaştırma altyapılarının finansmanında kamu yatırımı, Yap-İşlet-Devret modeli ve işletme hakkı devri gibi farklı yöntemler uygulanmıştır. Bu süreçte milyarlarca dolarlık köprü ve otoyol projeleri hayata geçirilmiş, kamu uzun vadeli mali yükümlülükler üstlenmiş ve stratejik ulaştırma altyapılarının işletilmesine ilişkin farklı modeller benimsenmiştir. Buna karşın bu modellerin kamu bütçesine etkileri, kamu yararı bakımından sonuçları, uzun vadeli mali sürdürülebilirliği ve ülkenin ulaştırma politikalarına katkısı TBMM tarafından bütüncül biçimde değerlendirilmemiştir.

Son günlerde kamuoyuna yansıyan bilgiler, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü başta olmak üzere kamu tarafından işletilen bazı köprü ve otoyolların işletme haklarının yeniden özel sektöre devredilmesinin değerlendirildiğini göstermektedir. Benzer bir süreç 2012 yılında da yaşanmış, Boğaz köprüleri ile sekiz otoyolun işletme hakkının 25 yıllığına devri amacıyla yapılan ihalede yaklaşık 5,72 milyar ABD doları tutarında en yüksek teklif verilmesine rağmen ihale iptal edilmiştir. Aradan geçen sürede söz konusu altyapıların ekonomik değeri, trafik yoğunluğu ve kamuya sağladığı gelir önemli ölçüde artmıştır. Buna rağmen yeni bir işletme hakkı devrinin hangi ekonomik analizlere, hangi değerlendirme yöntemine ve hangi kamu yararı değerlendirmesine dayandığı kamuoyuyla paylaşılmamıştır.

15 Temmuz Şehitler Köprüsü 1973 yılında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise 1988 yılında hizmete açılmıştır. Her iki köprü de kamu kaynaklarıyla inşa edilmiş, yaklaşık yarım asırdır Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilen ve İstanbul ulaşımının temel omurgasını oluşturan stratejik altyapılar arasında yer almaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2024 yılı faaliyet verilerine göre kurumun işlettiği köprü ve otoyollardan yaklaşık 575 milyon araç geçişi gerçekleşmiş, bu altyapılardan yaklaşık 12,6 milyar TL net gelir elde edilmiş, bunun yaklaşık 9,7 milyar TL'si köprülerden sağlanmıştır. Bu veriler, kamu tarafından işletilen köprülerin yalnızca ulaşım hizmeti sunan yapılar değil, aynı zamanda düzenli kamu geliri üreten stratejik varlıklar olduğunu göstermektedir.

Buna karşılık Osmangazi, Yavuz Sultan Selim ve 1915 Çanakkale köprüleri Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında inşa edilmiştir. Bu projelerde sırasıyla günlük 40 bin, 135 bin ve 45 bin araç geçiş garantileri verilmiş, sözleşmeler kapsamında kamu uzun yıllara yayılan mali yükümlülükler üstlenmiştir. Yap-İşlet-Devret modeli büyük altyapı yatırımlarının kamu bütçesine doğrudan yük getirmeden gerçekleştirileceği ve yatırım riskinin özel sektör tarafından üstlenileceği gerekçesiyle uygulanmıştır. Ancak zaman içinde garanti ödemeleri, sözleşme değişiklikleri ve işletme süreleri kamuoyunda yoğun biçimde tartışılmaya başlanmıştır.

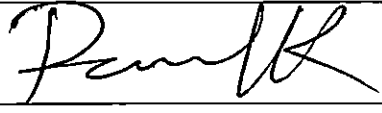
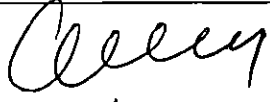
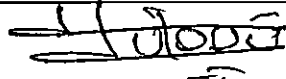
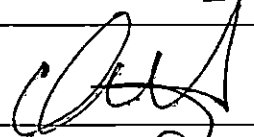
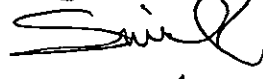
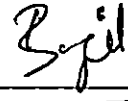
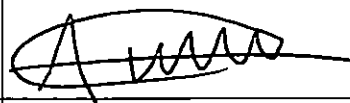
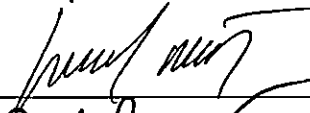
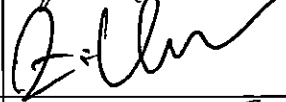
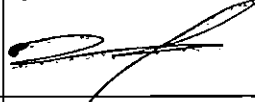
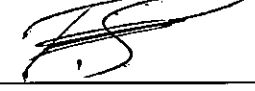
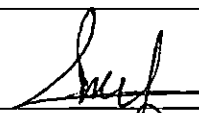
Sayıştayın Karayolları Genel Müdürlüğüne ilişkin 2024 yılı denetim raporunda, Yap-İşlet-Devret projeleri kapsamında yapılan garanti ödemelerinin yaklaşık 60,3 milyar TL'ye ulaştığı görülmektedir. Aynı raporda hizmet imtiyaz varlıklarının muhasebeleştirilmesine ve uzun vadeli mali yükümlülüklerin mali tablolarda izlenmesine ilişkin önemli tespitlere yer verilmiştir. Bu bulgular, ulaştırma yatırımlarının yalnızca yapım maliyetleriyle değil, gelecek yıllara yayılan bütçe etkileri ve kamu maliyesi üzerindeki sonuçlarıyla birlikte değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Gelinen aşamada dikkat çeken temel çelişki şudur. Kamu tarafından inşa edilmiş, yapım riski ortadan kalkmış ve uzun yıllardır düzenli gelir üreten köprülerin işletme haklarının yeniden özel sektöre devredilmesi gündeme gelirken, Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilen projelerde garanti uygulamaları ve işletme süreleri devam etmektedir. Bu durum, farklı finansman ve işletme modellerinin kamu yararı, mali sürdürülebilirlik ve bütçe hakkı açısından yeniden değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Köprü ve otoyollar yalnızca gelir sağlayan ekonomik varlıklar değildir. Bu altyapılar ulaşım güvenliğini, lojistik ağlarını, afet ve acil durum yönetimini, bölgesel kalkınmayı ve kamu hizmetlerinin sürekliliğini doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle işletme hakkı devirlerinin, garanti uygulamalarının, sözleşme değişikliklerinin, işletme sürelerinin, kamuya devir süreçlerinin ve uzun vadeli mali etkilerinin yalnızca ekonomik açıdan değil, kamu yararı ve stratejik planlama bakımından da incelenmesi gerekmektedir.

Bugün cevap bekleyen temel sorular bulunmaktadır. Kamu yatırımla inşa edilen köprülerin işletme haklarının devrine neden ihtiyaç duyulmaktadır? Yap-İşlet-Devret projelerinde üstlenilen mali yükümlülüklerin bütçeye toplam etkisi nedir? İşletme süreleri hangi gerekçelerle belirlenmiş veya değiştirilmiştir? Kamu tarafından işletilen köprülerin devrine ilişkin değerlendirme çalışmaları hangi esaslara göre hazırlanmıştır? Özelleştirme yoluyla elde edilmesi planlanan gelir ile uzun vadede kamuya sağlayacağı gelir arasında nasıl bir değerlendirme yapılmıştır? Stratejik ulaştırma altyapılarının yönetimine ilişkin uzun vadeli kamu politikası nedir?

Bu nedenlerle Türkiye'de köprü ve otoyol projelerinde uygulanan finansman ve işletme modellerinin, kamu yatırımı ile Yap-İşlet-Devret uygulamalarının, garanti sisteminin, işletme hakkı devirlerinin, kamu bütçesine etkilerinin, şeffaflık ve hesap verebilirlik mekanizmalarının, kamu yararı bakımından sonuçlarının ve alınması gereken önlemlerin bütün yönleriyle araştırılması amacıyla Meclis Araştırması açılması gerekli görülmüştür.

1.	PERİHAN KOCA DOĞAN	MERSİN	
2			
3	OSMAN CENGİZ ÇANDAR	DİYARBAKIR	
4	ÖMER FARUK HÜLAKÜ	BİNGÖL	
5	ONUR DÜŞÜNMEZ	HAKKARİ	
6	SEMRA ÇAĞLAR GÖKALP	BİTLİS	
7	BURCUGÜL ÇUBUK	İZMİR	
8	CELAL FIRAT	İSTANBUL	
9	SİNAN ÇİFTYÜREK	VAN	
10	HEVAL BOZDAĞ	AĞRI	
11	ZÜLKÜF UÇAR	VAN	
12	YILMAZ HUN	IĞDIR	
13	NEJLA DEMİR	AĞRI	
14	FERİT ŞENYAŞAR	ŞANLIURFA	
15	ALİ BOZAN	MERSİN	
16	DİLAN KUNT AYAN	ŞANLIURFA	
17	GÜLDEREN VARLI	VAN	
18	MEHMET KAMAÇ	DİYARBAKIR	
19	SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ	SİİRT	
20	MEHMET ZEKİ İRMEZ	ŞIRNAK	