



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : **14 Temmuz 2026**
Sayı : **19770**



46721

A. SİBEL YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

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

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) kapsamında Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle özel sektör tarafından işletilen otoyol, köprü ve tünellerin geçiş ücretlerine 1 Ocak 2026 tarihinde yapılan artışın üzerine, 1 Temmuz 2026 itibarıyla yeniden zam yapılmıştır. Böylece, Osmangazi Köprüsü'nün 1 Ocak 2026 tarihinde 995 TL'ye yükseltelen geçiş ücreti, 1 Temmuz 2026 itibarıyla 1.170 TL'ye çıkarılmıştır. Buna karşın, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından işletilen otoyol ve köprülerin geçiş ücretlerinde herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

Osmangazi Köprüsü'nün de içinde yer aldığı Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu'nun ihale edildiği 2009 yılında köprü geçiş ücreti 35 ABD Doları olarak açıklanmıştır. Sözleşme gereği, her yıl geçiş ücretine ABD'deki enflasyon artış oranı da yansıtılmaktadır. 2009-2026 yılları arasında ABD'de oluşan enflasyon oranları dikkate alındığında, işletici firmalara ödenecek garanti hesabına esas geçiş ücretinin 2026 yılı temmuz ayı itibarıyla otomobil başına yaklaşık 60 ABD dolarına ulaştığı ifade edilmektedir.

Basına yansıyan değerlendirmelerde, YİD modeliyle işletilen projelerde geçiş ücretlerine ocak ve temmuz aylarında zam yapılmasıyla, vatandaşın gişede ödediği tutar ile kamu bütçesinden şirketlere yapılan garanti ödemeleri arasındaki farkın azaltılmasının hedeflendiği belirtilmektedir.

Diğer yandan, Bakanlığınız tarafından Osmangazi Köprüsü için verilen günlük 40 bin otomobil eşdeğer araç geçiş garantisinin aşıldığına yönelik övgü dolu açıklamalar yapılmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Osmangazi Köprüsü'nden geçen her otomobil 1.170 TL geçiş ücreti öderken, sözleşme gereği 60 ABD dolarına ulaşan gerçek geçiş ücreti ise günlük kurla yaklaşık 2.800 TL'ye karşılık gelmektedir. Bu çerçevede, her otomobil için 1.170 TL kullanıcılardan alınırken geriye kalan 1.630 TL Hazine tarafından işletici özel şirkete ödendiği doğru mudur?

2. Geçiş ücretinin sözleşmedeki tutarının altında tutulması nedeniyle, günlük 40 bin araçlık geçiş garantisi aşılsa dahi kamu bütçesi üzerinde ödeme yükü oluşmaya devam etmekte midir? Bu bağlamda, köprüden günlük 30 bin araç (garanti altı) geçmesi durumu ile günlük 50 bin araç (garanti üstü) geçmesi durumunda kamu bütçesinden işletici şirkete ödenecek tutarlar nasıl hesaplanmaktadır?
3. Sözleşmede öngörülen ücret ile kullanıcıdan tahsil edilen ücret arasındaki farkın Hazine tarafından karşılandığı dikkate alındığında; garanti sayısı aşılsa dahi işletici şirkete ödeme yapılmaya devam edildiği ve bu nedenle garanti sayısının altında gerçekleşen geçişlere kıyasla Hazine'nin daha yüksek tutarda ödeme yapmak durumunda kaldığı iddiaları doğru mudur?
4. Bakanlığınızca Osmangazi Köprüsü'nde garanti edilen geçiş sayısının aşıldığı yönünde açıklamalar yapılmasına rağmen, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinden bu proje için yapılan YİD garanti ve katkı payı ödemelerinde yaşanan artışların gerekçesi nedir?
5. KGM tarafından işletilen otoyol ve köprülerin geçiş ücretlerinde artış yapılmazken, YİD modeliyle özel sektör tarafından işletilen otoyol, köprü ve tünellerin geçiş ücretlerine yapılan artışın gerekçesi nedir?
6. YİD sözleşmelerine göre yılda bir kez yapılması gereken garanti ödemelerinin bazı projeler için yılda 4 kereye kadar çıkarılarak, ihaleye göre projeleri işleten özel sektör şirketleri üzerindeki bulunan kur riskinin Hazine üzerine alınmasının gerekçesi nedir?