



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih: **10 Şubat 2026**

Sayı: **16943**

40852

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn. Abdulkadir URALOĞLU** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Av. Dr. M. Sezgin TANRIKULU
Diyarbakır Milletvekili

Devletin tasarrufu altındaki stratejik otoyolların özelleştirilmesi süreçlerinde temel öncelik "kamu yararı" ilkesi olmalıdır. Yıllık net geliri 177 milyon dolar seviyesinde olan ve halihazırda Hazine'ye düzenli ve yüksek kaynak sağlayan bu 7 otoyolun, 25 yıl gibi uzun bir süreyle özel sektöre devri, kamu maliyesi açısından ciddi soru işaretleri barındırmaktadır.

Bu Bağlamda:

1. Özelleştirme kapsamına alınan 7 otoyolun 25 yıllık işletme hakkı devrine ilişkin fizibilite ve değerlendirme raporları hangi uluslararası veya yerli danışmanlık şirketlerine hazırlanmıştır? Bu raporlar için ilgili şirketlere ödenen toplam danışmanlık ücreti ne kadardır?
2. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine göre; söz konusu otoyolların son 5 yılda Hazine'ye sağladığı toplam net gelir (bakım-onarım giderleri düşüldükten sonra) ne kadardır? Yıllık ortalama 177 Milyon Dolar gelir getiren bir varlığın satılması, "kamu yararı" ve "ekonomik verimlilik" ilkeleriyle nasıl açıklanmaktadır?
3. İhaleyi kazanacak firmaya/konsorsiyuma, Yap-İşlet-Devret projelerinde (Osmangazi, Yavuz Sultan Selim Köprüleri vb.) olduğu gibi "Araç Geçiş Garantisi" verilecek midir? Verilecekse, bu garantiler Döviz (Dolar/Euro) bazında mı yoksa Türk Lirası bazında mı belirlenecektir?
4. Özelleştirme sonrası geçiş ücretlerinin belirlenmesinde, Bakanlığınızın belirlediği kesin bir "Tavan Fiyat" (Üst Sınır) uygulaması olacak mıdır? Yoksa fiyat belirleme yetkisi tamamen, kar maksimizasyonu hedefleyen özel şirketin inisiyatifine mi bırakılacaktır?
5. Basına yansıyan %300'e varan zam ihtimali karşısında; vatandaşın bu maliyeti karşılayamaması durumunda devletin "sübvansiyon" (fiyat farkını Hazine'den ödeme) mekanizması devreye girecek midir? Bu durum, otoyolu kullanmayan vatandaşın vergisinin de özel şirkete aktarılması anlamına gelmeyecek midir?
6. 25 yıllık işletme süresi boyunca; otoyolların ağır bakım ve onarım (asfalt yenileme, viyadük güçlendirme vb.) sorumluluğu kime ait olacaktır? Özel şirketin maliyetten kaçınmak için bakımları aksatması durumunda, sözleşmeyi tek tarafı feshetme ve cezai yaptırım uygulama yetkiniz var mıdır?

7. Halihazırda bu otoyollarda görev yapan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) personeli ve işe görevlilerinin akıbeti ne olacaktır? Bu personelin "havuz"a alınarak başka illere tayin edilmesi veya işten çıkarılması söz konusu mudur?
8. İhalede elde edilecek gelirin; Hazine ve Maliye Bakanlığı bütçesine mi, yoksa Varlık Fonu'na mı aktarılması planlanmaktadır? Bu gelirin, diğer Yap-İşlet-Devret projelerinden kaynaklanan "garanti ödemelerini" finanse etmek için kullanılacağı iddiaları doğru mudur?
9. Söz konusu otoyolların güzergahları üzerinde bulunan ve yüksek ticari değere sahip dinlenme tesisleri, akaryakıt istasyonları ve reklam alanları da bu özelleştirme paketine dahil midir? Bu yan gelirlerin değerlendirilmesi ayrı bir kalem olarak hesaplanmış mıdır?
10. Stratejik öneme sahip bu ana arterlerin işletmesinin, yabancı ortaklı konsorsiyumlara verilmesi durumunda; ulusal güvenlik ve lojistik arz güvenliği açısından herhangi bir risk analizi yapılmış mıdır?