



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih: Şubat 2026

Sayı: 16821

40846

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

AKP iktidarı, her fırsatta “ekonominin iyiye gittiğini”, “enflasyonun kontrol altına alındığını” ve “büyümenin sürdüğünü” iddia etmektedir. Ancak yurttaşın mutfağında yaşanan gerçekler, emekçilerin maaş bordroları ve alım gücü bu söylemlerle örtüşmemektedir. Hayat pahalılığı artarken, ücretler yerinde saymakta; milyonlarca çalışan geçim mücadelesi vermektedir.

Bu çelişkinin en somut örneklerinden biri, kamu-özel iş birliği modeliyle hayata geçirilen ve gelirleri Hazine garantisiyle güvence altına alınmış projelerde yaşanmaktadır. Garanti ödemeleri döviz üzerinden, hatta Euro enflasyonu dahi eklenerek “tıkır tıkır” yapılırken, bu projelerde çalışan emekçilere “zam yok” denilmesi, AKP’nin ekonomi masallarını boşa düşürmektedir.

Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsü’nün işletme ve bakım hizmetlerini yürüten Intertoll Türkiye İşletme ve Bakım A.Ş. (ITT) tarafından çalışanlara gönderilen bir elektronik posta ile 2026 yılı maaş zamlarının ertelendiğinin bildirilmesi, “ekonomi iyi” söylemiyle açık bir çelişki yaratmaktadır.

ITT, söz konusu proje kapsamında işletme ve bakım alt yüklenicisi olup, merkezi Budapeşte’de bulunan Intertoll Europe grubunun bir parçasıdır.

“Eğer iktidarın iddia ettiği gibi ekonomi gerçekten iyi durumdaysa; döviz garantili gelirleri güvence altına alınmış bu projelerde dahi çalışanlara neden zam yapılamamaktadır?” sorusu yanıtlanmayı bekleyen ilk sorudur. Bu çerçevede;

1. Ülkemizdeki KÖİ ve YİD projelerinin kaçında alt yüklenici olarak kaç yabancı şirket bulunmaktadır? Bu şirketlerin projelere göre dağılımı nedir?
2. KÖİ ve YİD projelerinde Intertoll gibi işletme alt taşeronlarının otoyol ve köprü projelerine kredi sağlayan yabancı bankalar tarafından zorunlu olarak projelerde yer alması istendiği için görevlendirildikleri iddiası doğru mudur? Mevzuattaki yeri nedir?
3. Bu görevlendirme, Sayıştay denetimine tabi midir; Sayıştay raporlarında bu konuda bir tespit var mıdır? Bankaların böyle bir şart koşması, Türkiye’nin egemenlik yetkisini zayıflatmış mıdır?
4. Söz konusu projelerde, alt yüklenici dahil toplam çalışan sayısı kaçtır? Bu çalışanların ortalama ücretleri ne kadardır?
5. Hazine garantisi olan ve bir otomobil geçiş ücretinin 995 TL olduğu 1915 Çanakkale Köprüsü’ndeki bir alt yüklenici şirketin gelir kalemlerinde düzenli artış olmasına karşın, bu şirkette görev yapan çalışanların maaş zamlarının ertelenmesiyle oluşan çelişkiyi Bakanlığınız nasıl açıklamaktadır?

6. Şirketin, çalışanlara yönelik zam erteleme kararı Bakanlığınızın bilgisi ve onayı dahilinde midir?
7. 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu projesinde işletme ve bakım alt yüklenicisi olan Intertoll Türkiye İşletme ve Bakım A.Ş. hangi hizmetleri vermiş ve son 3 yıl içinde ne kadar ödeme yapılmıştır?
8. Köprü, otoyol geçişlerindeki ücretler vatandaşın cebinden aynı gün, garanti ödemeleri ilgili şirketlere hazineden eksiksiz şekilde ödenirken, çalışanların ücret artışlarının ertelenmesi karşısında Bakanlığınızın herhangi bir denetim veya yaptırım yetkisi bulunmakta mıdır? Bulunuyor ise yapılan en son denetim ne zaman gerçekleşmiştir ve sonuçları nelerdir?
9. Kamu özel iş birliği projelerinde, ana yüklenici ve alt yüklenici ayrımı yapılmaksızın, çalışanların ücret ve sosyal haklarını güvence altına alacak bağlayıcı bir düzenleme yapılması iktidarınızın gündeminde midir?