



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

Yap-İşlet-devret (YİD) modeli kapsamında özel sektör tarafından işletilen ve kamuoyunda İstanbul-İzmir Otoyolu olarak bilinen Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolunda Osmangazi Köprüsü'nü kullanarak İzmir'e kadar giden bir otomobilin (1.sınıf araç) geçiş ücreti 1 Ocak 2026 itibari ile toplam 2.465 TL'dir.

İşletmeci firmalar, kullanıcıdan alınan bu bedelin yanı sıra sözleşmedeki geçiş garantisi gereği her otomobil için devletten 3.690 TL ek ödeme almaktadır. 6.sınıf araçlarda (TIR) ise kullanıcı 7.835 TL öderken, devletin bütçesinden şirketlere yaklaşık 11.600 TL tutarında garanti ödemesi yapılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine göre ana gövde uzunluğu 384 km olan bu güzergahta, bir otomobil ortalama 1.500 TL tutarında akaryakıt tüketmektedir. Sonuç olarak; 2.465 TL'lik geçiş ücreti ile 1.500 TL'lik yakıt masrafı toplandığında, bir otomobilin toplam seyahat maliyeti 3.965 TL'ye ulaşmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Akaryakıt fiyatlarının yüksekliğinin yanında Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolunda yukarıda hesaplamaları yapılan geçiş ücretlerinin fahişliği nedeni ile sürücülerin alternatif güzergah olarak ücretsiz devlet yolunu tercih ettikleri; bu nedenle güzergah üzerinde yer alan Bursa-Balıkesir-Manisa şehir geçişlerinde kilometrelerce araç kuyrukları oluştuğu gözlemlenmektedir. Bu sorunun çözümü için Bakanlığınızca alınmış veya alınacak bir önlem bulunmakta mıdır?
2. Osmangazi Köprüsü'nü de kapsayan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolunun sonradan verilen ilave işletme süreleri hariç 22 yıl 4 ay boyunca özel sektör firmaları kontrolünde olduğu ve geçiş ücretlerinin ABD Doları endeksli, ABD enflasyon oranı eklenerek hesaplandığı bilinmektedir. Bu hesaplama yönteminin kamu maliyesi üzerinde sürdürülemez bir yük oluşturduğu gerçeği karşısında, sözleşme koşullarının revize edilmesi veya bu kara deliğin kapatılması hususunda Bakanlığınızın bir çalışması yapılmakta mıdır?

3. Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolunda en azından ticari araçlar için indirimli bir abonman sistemi getirilmesi düşünülmekte midir?
4. Otoyol güzergahında geçiş ücretlerini nakit ödemek isteyen vatandaşlar için yeterli sayıda gişenin açık olmadığı, buna neden olarak işletmeci şirketlerin işletme maliyetlerini düşürmek için yeterince personel istihdam etmedikleri iddiaları doğru mudur? Eğer doğruysa, sözleşme hükümlerini yerine getirmeyen firmalara yönelik bir yaptırım uygulanmış mıdır? Ayrıca, denetim görevini ihmal eden Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) personeli hakkında idari bir soruşturma açılmış mıdır?
5. Son günlerde söz konusu otoyol üzerinde sık sık ölümlü kazaların meydana geldiği basında yer almaktadır. Bu kazalara, işletmeci firmaların bakım ve işletme yükümlülüklerini teknik şartnameye uygun şekilde yerine getirmemesinin sebep olduğu iddiaları doğru mudur? Kusuru tespit edilen işletmecilere yönelik yaptırım uygulanmış mıdır ve ilgili denetim birimleri hakkında bir soruşturma yürütülmekte midir?