



48806

Doğan BEKİN
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn. Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını, Anayasa'nın 98. ve Türkiye Büyük Millet Meclisi içtüzüğünün 96'ncı maddeleri gereğince saygılarımla talep ederim. 08.09.2026

Doğan BEKİN
İstanbul Milletvekili

Geçtiğimiz günlerde yayınlanan Cumhurbaşkanlığı kararıyla 2 Boğaz Köprüsü, 8 Otoyol ve 2 Çevre Otoyolunun 30 yılına özelleştirilmesi kararı alınmıştır. Söz konusu karar doğrultusunda özelleştirme programına alınanlar arasında 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü yer alırken Otoyollar kapsamında Avrupa Otoyolu, Anadolu Otoyolu, İzmir-Aydın Otoyolu, İzmir-Çeşme Otoyolu, Niğde-Mersin-Adana (Batı) Otoyolu, Adana (Doğu)-Gaziantep (Batı) Otoyolu, Gaziantep (Doğu)-Şanlıurfa Otoyolu ve Toprakkale-İskenderun Otoyolu yer almıştır. Ayrıca özelleştirme kapsamında Bursa Çevre Otoyolu (Çağlayan kavşağı-Yenişehir kavşağı) ve Gaziantep Çevre Otoyolu da yer almıştır. Bu yolların çevre ve bağlantı yolları ile bakım ve işletme tesisleri, hizmet tesisleri, ücret toplama merkezleri, yük aktarma merkezleri, diğer mal ve hizmet üretim birimleri ve varlıkları da özelleştirme kapsamında olacağı kamuoyu ile paylaşılmıştır. Karara göre özelleştirme





48806

sözleşmesinin süresi 30 yıl olacağı, özelleştirme işlemlerinin ise 31 Aralık 2031'e kadar tamamlanmasının öngörüldüğü paylaşılmıştır.

Bilindiği üzere söz konusu köprüler ve otoyollar vatandaşlarımızın vergileri ve kamu bütçesiyle inşa edilmiştir. Bu varlıkları uzun yıllar boyunca özel işletmelere devretmek, kamu eliyle oluşturulan bu değerli yapıların özel sermayeye aktarılması kabul edilebilir değildir. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından ücretli işletilen 2 Boğaz Köprüsü ve 8 Otoyolun 2025 yılı toplam gelir 600 Milyon Dolar, 30 yıllık toplam gelir ise 18 Milyar Dolar civarındadır. Değerli kamusal yapılar üzerinden vatandaşa sunulan hizmetlerin özel şirketlerin kar hesabına göre değil, toplumun ihtiyaçlarına göre yürütülmesi elzemdir. Köprü ve otoyolların özelleştirme kapsamına alınmasının ardından, olası geçiş ücreti artışları ve bunun enflasyon ile taşımacılık maliyetlerine olumsuz etki yapacağı da çok açık ortadadır. Maliyeti yıllar önce vatandaşın vergileriyle ödenmiş ve devletin yüksek kârla işlettiği bu köprü ve otoyolları özelleştirmek doğru değildir. Kamu kaynaklarının korunması, şeffaf ve hesap verebilir bir işletmecilik anlayışıyla kamu eliyle yönetilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu bağlamda;

- 1- Özelleştirme kapsamında yer alan köprü ve otoyolların inşa maliyetleri nedir? Bu köprü ve otoyolların yıllık bakım ve işletme maliyetleri ne kadardır?
- 2- Özelleştirme kapsamında yer alan köprü ve otoyollardan yıllık ne kadar araç geçmektedir? Bu köprü ve otoyollardan sağlanan yıllık gelir ne kadardır?
- 3- Özelleştirme kapsamında yer alan köprü ve otoyolların kullanım devri mi verilecek yoksa tamamen satışı mı gerçekleştirilecek?
- 4- Özelleştirme kapsamında yer alan köprü ve otoyolların sadece kullanım devri sağlanacak ise devlet bu devirden ne kadar gelir elde etmeyi planlamaktadır? Bu konuda bir çalışma yapılmış mıdır?
- 5- Bakım maliyetleri gerekçe gösterilerek köprü ve otoyol satışının gündeme gelmesi ile bu altyapıların kamu mülkiyetinden çıkmasının uzun vadede kamu yararına etkileri konusunda herhangi bir etki analizi yapılmış mıdır?
- 6- Özelleştirme kararında Bursa ve Gaziantep'te ücretsiz kullanılan iki çevre yolu gibi ücretsiz otoyolların ücretli hale getirilmesi söz konusu mudur?





48806

- 7- Özelleştirme sonrası geçiş ücretlerine ilişkin artışların kontrol edilebilmesi ve çalışanların mevcut haklarını kaybetmemesini sağlayacak çalışmalar planlanmakta mıdır?
- 8- Özelleştirme sonrası otoyol ve köprülerin kullanımı ve ortaya çıkabilecek geçiş ücretlerindeki artışlar, bölgedeki lojistik ve tedarik zincirleri üzerinden temel tüketim maddelerine ve barınma/konaklama maliyetlerine kadar olan baskısını hafifletmek adına hangi önlemlerin alınması planlanmaktadır?

