

**T.B.M.M.**

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih: 07 Ekim 2025

Sayı: 14248

35173

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Marmara Bölgesi, ülkemizin en yoğun nüfusa ve ekonomik faaliyete sahip bölgelerinden biridir. Bu yoğunluk, ulaşım altyapısına da kendisini göstermekte; özellikle TEM Otoyolu (O-3), E-5 Karayolu (D-100), Anadolu Otoyolu (O-4) ve bağlantı yolları yoğun trafiğin etkisi ile sürekli bakım, onarım ve yenileme çalışmalarına ihtiyaç duymaktadır.

Bu süreçlerde söz konusu yolların kapalı olduğu durumlarda trafiğin yönlendirildiği alternatif güzergâhlar arasında kamuya ait ücretsiz yollar yerine, özel şirketlerin işlettiği Kuzey Marmara Otoyolu (KMO), Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi yüksek geçiş ücretli yollar dikkat çekmektedir. Alternatif güzergâh olarak vatandaşların yönlendirildiği bu yolların büyük kısmı, “Yap-İşlet-Devret” modeliyle yapılmış ve uzun vadeli gelir garantileri ve dövizde endeksli aşırı yüksek geçiş ücretleri ile özel şirketlerce işletilen yollardır.

Bu yönlendirme uygulamaları, vatandaşları mecburen fahiş ücretli yollara mahkûm etmekte; halk bir yandan vergisiyle bu projelerin kaynağını oluştururken, diğer yandan yola çıkarken hiç hesaplamadıkları yüksek geçiş ücretleri ödemeye zorlanmakta olup bu konuda kamuoyunda sürekli şikayetler ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede;

1. TEM Otoyolu, E-5 Karayolu ve O-4 Anadolu Otoyolu gibi devletin işlettiği güzergâhlarda yürütülen bakım-onarım çalışmaları sırasında vatandaşlar neden kamuya ait ücretsiz alternatifler yerine öncelikle Kuzey Marmara Otoyolu (O-7), Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli gibi yüksek ücretli yollara yönlendirilmektedir?
2. Bu uygulama sonucunda YİD modeliyle işletilen özel şirketlere yönlendirilen geçiş trafiği ile bu şirketlere sıcak para olarak adlandırılan finansmanın mı sağlanması hedeflenmektedir? Bu konuda bakanlığınızın tutumu neden vatandaştan değil de zaten garanti ödemeleri günü gününe dövizde endeksli şekilde alan şirketlerden yana olmaktadır? Vatandaşlar bilerek mi yanıltılmaktadırlar?
3. Ücretli yolları kullanan vatandaşlar sürüş konforu ve emniyeti için bu yolları tercih etmektedirler. Bakanlığınızın bu yolları işleten şirketlerle yaptığı sözleşmelerde, bakım ve onarım dönemlerinde trafik yönlendirmeleriyle ilgili özel hükümler var mıdır? Varsa bu hükümleri kamuoyu ile paylaşacak mısınız?
4. AKP iktidarı döneminde inşa edilen ve halen işletmede olan bu tür otoyol ve köprü projelerinin kamuya getirdiği toplam garanti ödeme yükü ne kadardır?
5. Önümüzdeki süreçte, yol çalışmaları dönemlerinde ücretsiz kamu yollarının daha etkin biçimde kullanılması için yaptığınız/yapacağınız planlamalar nelerdir? Yeni uygulamalarınız olacak mıdır?

6. Mevcut durumda özel şirketlerin işlettiği yüksek ücretli güzergâhlara yönlendirilen sürücüler için, bu yolların bakım onarım süresince geçici süreyle ücretsiz hale getirilmesi yönünde herhangi bir hazırlığınız ya da planınız var mıdır? Olacak mıdır?