



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki soruların **Ulaştırma Ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALĞOLU** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

İbrahim AKIN

İzmir Milletvekili

Türkiye'de altyapı projeleri, özellikle de karayolu yatırımları, kamu bütçesi içindeki en yüksek harcama kalemlerinden birini oluşturmaktadır. Bu projeler, stratejik öneme sahip olmalarına karşın planlama eksiklikleri, denetim zaafları ve yüklenici firmalara yönelik yeterli yaptırımların uygulanmaması nedeniyle kamu kaynaklarının israf edilmesine yol açmaktadır.

Bunun son örneklerinden biri, Kurşunlu-Korgun Yolu Projesi'nde yaşanmıştır. 2017 yılında 94 milyon 700 bin TL bedelle ihale edilen yolun 2019 yılında bitirilmesi planlanmışken, proje 5 yıl gecikmeli olarak 2024'te tamamlanabilmiştir. Üstelik 2025 yılında aynı kesim için 191 milyon 947 bin TL'lik yeni bir ihale daha yapılmıştır. Toplam maliyetin 286,6 milyon TL'ye çıkması, ilk ihale bedelinin yaklaşık üç katına ulaşılması, ciddi bir planlama ve uygulama krizini göstermektedir.

Türkiye'de daha önce de benzer biçimde "tamamlanamayan", "eksik yapılan" veya "yeni baştan ihale edilen" karayolu projeleri kamuoyunun gündemine gelmiştir. Örnek olarak; Ankara-İzmir otoyolu projesinde yaşanan gecikmeler ve ek maliyetler, Kuzey Marmara Otoyolu'nda garanti ödemeleri nedeniyle bütçeye yıllık milyarlarca lira yük binmesi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü bağlantı yollarında yapılan işin mükerrer ihalelere konu olması bu alandaki yapısal sorunların süreklilik arz ettiğini göstermektedir.

Ayrıca Sayıştay raporlarında da Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili bakanlıkların projelerinde "denetim eksikliği", "sözleşme dışı işler", "ek iş kalemlerinin fazlaca oluşturulması" ve "şeffaflık sorunu" gibi ifadelerle sıkça yer verilmektedir.

Tüm bu gelişmeler, kamuda altyapı projelerinin maliyet etkinliği, ihale süreçlerinin denetimi ve tamamlanan projelerin yeniden ihale edilmesi gibi uygulamaların ciddi biçimde sorgulanmasını gerekli kılmaktadır. Sadece teknik değil, aynı zamanda mali açıdan da büyük kamu zararlarına neden olan bu tür örneklerin şeffaf biçimde ortaya konması, kamu yararının korunması açısından elzemdir.

Bu bilgiler doğrultusunda;

1. Kurşunlu-Korgun yolu projesinin 2019 yılında tamamlanamamasının gerekçesi nedir?
2. Projenin gecikmesinden kaynaklanan kamu zararı hesaplanmış mıdır? Bu zarar kim ya da kimlerden tahsil edilecektir?
3. 2025 yılında yeniden yapılan ihalenin gerekçesi nedir? Tamamlanan bir yol için neden tekrar yapım ihalesi yapılmıştır?
4. Yeni yapılan 191,9 milyon TL'lik sözleşme hangi firmaya verilmiştir? Firma değişikliği yaşandıysa bunun nedeni nedir?
5. Projenin ilk ihalesini alan yüklenici firmayla yeni ihaleyi alan firma arasında bir bağlantı var mıdır?
6. Kurum içi denetim mekanizmaları bu projedeki süreçleri nasıl değerlendirmiştir?
7. Sorumlu personel ya da yöneticiler hakkında bir işlem yapılmış mıdır?
8. Türkiye genelinde benzer şekilde iki kez ihale edilen karayolu projelerinin sayısı kaçtır?