YENİ PARTİ
T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 02-11-2026
Sayı: 287

10/4945

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) iktidarları döneminde yaygın olarak uygulanan Yap-İşlet-Devret (YİD) projelerinde sıkça rastlanan sorunlar arasında; gerçek dışı ve yüksek geçiş, yolcu veya hizmet garantileri verilmesi, sözleşmelerin döviz bazlı ve ABD enflasyonuna (TÜFE) endeksli düzenlenmesi, sözleşme sürelerinin özel sektör lehine esnetilmesi, kamu denetiminin yetersizliği ve sözleşme içeriklerinin ticari sır gerekçesiyle kamuoyundan gizlenmesi yer almaktadır. Bu uygulamalar, uzun vadede kamu bütçesine devasa yükler getirmekte; vatandaşların vergileriyle finanse edilen kamu sisteminde şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkeleri ihlal edilmektedir.

Bu çerçevede, Osmangazi Köprüsü en dikkat çekici ve çarpıcı örneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Yaklaşık 1,5 milyar dolara mal olan bu proje kapsamında, yüklenici firmaya yıllık 14 milyon 600 bin (günlük 40 bin) araç geçiş garantisi verilmiştir. Sözleşme yılı itibarıyla araç başına 35 dolar + KDV olan bu garanti, her yıl ABD Tüketici Fiyat Endeksi'ndeki artış oranına göre güncellenmektedir. Nitekim 2026 yılı bütçe dönemine gelindiğinde, Hazine'nin şirkete garanti ettiği araç başına geçiş ücreti KDV dahil 56,5 dolara (yaklaşık 2.430 TL) tırmanmıştır. Köprüdeki geçiş ücreti sürücüler için 995 TL olarak uygulandığından, aradaki 1.435 TL'lik devasa fark köprüden geçen her araç için doğrudan Hazine tarafından yükleniciye ödenmektedir. TBMM bütçe komisyonlarına yansıyan verilere göre, Osmangazi Köprüsü'nde yıllık araç geçiş sayısı (yaklaşık 20,7 milyon araçla) resmi garanti barajını aşsa bile, bu birim fiyat makası nedeniyle Hazine sadece bir yılda şirkete 505 milyon dolar (yaklaşık 22 milyar TL) fark ödemesi yapmıştır. Sözleşme süresi boyunca kamu kaynaklarından şirkete aktarılacak toplam tutarın 15 milyar doları aşacağı tahmin edilmektedir; bu da köprünün inşa maliyetinin neredeyse 10 katı bir kamu yükü anlamına gelmektedir. Dahası, yüklenici firmanın köprüyü sözleşme süresinden daha erken tamamlaması kamuya erken devir ya da maliyet indirimi gibi bir avantaj sağlamamış; aksine yapım süresi, işletme süresine eklenerek firmanın toplam gelirinin artmasına neden olmuştur. Bu uygulama, kamu yararına değil, yüklenici firmanın çıkarına yönelik olarak değerlendirilmiştir.

Osmangazi Köprüsü örneği, yalnızca tekil bir proje olarak değil, aynı zamanda Türkiye'deki YİD modelinin genel yapısal sorunlarını da göstermektedir. Benzer biçimde Avrasya Tüneli, İstanbul-İzmir Otoyolu, Çanakkale Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu gibi projelerde de kamu bütçesini ipotek altına alan benzer garanti yükümlülükleri bulunmaktadır. Bu kuralsız ve orantısız büyüme modelinin en güncel örneği ise Akdeniz'de yaşanmaktadır. 19 Ekim 2026 tarihi itibarıyla resmen trafiğe açılan Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Projesi'nin 52 kilometrelik Çeşmeli-Kızkalesi etabı, YİD projelerindeki maliyet ve fiyat tartışmalarını yeniden alevlendirmiştir. Sektör temsilcilerinin verilere göre, söz konusu otoyol projesinde başlangıçta 45 bin araç olan günlük geçiş garantisi revizyonlarla 90 bin araca fırlatılmış, kilometre başına düşen ücret ise 0,06 Avro sente yükseltilmiştir. Bölgede 2026 yılı itibarıyla yürürlüğe giren tarifeye göre Çeşmeli-Kızkalesi arası tam geçiş ücreti binek araçlar için 220 TL gibi yüksek bir tutar olarak belirlenmiştir. Bu durum, Adana-Mersin otoyolundaki 49 kilometrelik mesafe için sadece 45 TL ödeyen Mersin halkı ve yerel üreticiler için ağır bir ekonomik bariyer oluşturmuş, kamu kaynaklarının adilliği konusundaki tartışmaları derinleştirmiştir.

Bu nedenle, kamu adına yapılan bu dev altyapı yatırımlarının tüm ekonomik ve hukuki boyutlarıyla denetlenmesi, yükümlülüklerin kamu bütçesine olan net etkilerinin şeffaf biçimde açıklanması ve söz konusu projelerin maliyet-fayda analizlerinin kamuoyuna sunulması gerekmektedir. Kamu kaynaklarının etkin, verimli ve adil kullanımı hem anayasal bir zorunluluk hem de toplumsal bir haktır. Aksi hâlde, bu projelerin uzun yıllar boyunca Türkiye ekonomisinde yaratacağı yük ve kamu zararları, gelecek nesillerin omuzlarına taşınması ağır bir borç olarak kalacaktır. Bu noktada Anayasamızın 98'nci Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'nci maddeleri gereğince Meclis Araştırmasını arz ederim. 26/10/2026

Talat DİNÇER
Mersin Milletvekili

T.B.M.M.
YENİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI
2026

~~287~~ Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
Av. Mahmut Tanal	Şanlıurfa	
Gamze Taşcıer	Ankara	
3 Seyit Torun	Ordu MV	
A. Tuncay ÖZKAN	İzmir M.	
5 Cemal ENGİNYURT	İstanbul	
6 Mahir Kaya	Kocaeli	
Fahri ÖZKAN	Kırklareli Mv.	
Yaşar Erden Hacer	Ardahan	
9 Orhan Sarıer	Adana	
10 İbrahim ARSLAN	Eskişehir MV	
Ali Timur ERDEVER	Ankara MV	
12 Atiye Coşar	Antalya MV.	
13 Ökcan Konsalp	Ankara	
14 Nail ÇİLER	Kocaeli	
15 Kayhan Pala	Bursa	
16 Yüksel Taşkın	İzmir	
Bekir Başevirgen	Manisa	
Av. Dr. M. Bergan TAYFUR	Diyarbakır	
Metin ILHAN	Kırşehir MV	
20 Mustafa ARPACI	Denizli MV	

T.B.M.M. YENİ PARTİ GRUP BAŞKANLIĞI 2026