T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Tarih: 21.10.2026
Sayı: 7264

51794

Burhanettin KOCAMAZ
Mersin Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Burhanettin KOCAMAZ
Mersin Milletvekili

Mersin'de hizmete açılan Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu, özellikle yaz aylarında D-400 karayolunda yaşanan trafik yoğunluğunun azaltılması ve ulaşımın hızlandırılması bakımından önemli bir yatırımdır. Karayolları Genel Müdürlüğünün verilerine göre proje, 41 kilometre ana gövde ve 11 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 52 kilometreden oluşmaktadır. Proje, Yap-İşlet-Devret modeliyle hayata geçirilmiştir.

Ancak otoyolun hizmete girmesiyle birlikte açıklanan geçiş ücretleri, vatandaşların haklı tepkilerine neden olmuştur. Kamuoyunda paylaşılan 2026 yılı tarifesinde, birinci sınıf araçlar için Adana–Mersin Otoyolu'nda 49 kilometrelik güzergâhın geçiş ücreti 45 TL olarak gösterilirken, Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nda 41 kilometrelik güzergâh için 220 TL ücret belirtilmektedir. Bu rakamlar esas alındığında kilometre başına maliyet, Adana–Mersin güzergâhında yaklaşık 0,92 TL, Çeşmeli–Kızkalesi güzergâhında ise yaklaşık 5,37 TL'ye ulaşmaktadır.

Bu karşılaştırma, vatandaş açısından ciddi bir ücret farkı ortaya koymaktadır. Üstelik Mersin'de yaşayan vatandaşlar yalnızca şehirler arası seyahatlerde değil; işe ulaşım, eğitim, sağlık hizmetleri, ticaret, tarımsal üretim ve turizm faaliyetleri kapsamında da bu güzergâhı kullanmak durumundadır. Bu nedenle, yüksek geçiş ücretleri vatandaşlar için yeni bir ekonomik yük haline dönüşecektir.

Diğer taraftan Karadeniz Bölgesi başta olmak üzere ülkemizin çeşitli bölgelerinde, yüksek standartlı ve bölünmüş devlet yolları ücretsiz olarak kullanılabilmektedir. Vatandaşlar, kamu kaynaklarıyla yapılan yollar ile ücretli otoyollar arasındaki maliyet farkının hangi ölçütlere göre belirlendiğini ve Mersin'de neden bu denli yüksek bir ücret politikası uygulandığını sorgulamaktadır. Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nda Adana–Mersin Otoyolu emsal alınarak fiyat tarifesinin yeniden değerlendirilmesi talep edilmektedir.

Bu bilgiler ışığında;

1. Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nun 2026 yılı için belirlenen geçiş ücretleri hangi maliyet, fizibilite ve ekonomik değerlendirmeler esas alınarak belirlenmiştir? Araç sınıflarına göre ücret hesaplama yöntemi nedir?

2. Adana–Mersin Otoyolu ile Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu arasında kilometre başına geçiş ücretleri bakımından ortaya çıkan farkın gerekçesi nedir? Bu farkın belirlenmesinde yapım maliyeti, finansman giderleri, işletme maliyetleri ve sözleşme hükümlerinin her birinin payı ne kadardır?

3. Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nun Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında imzalanan sözleşmesinde garanti edilen araç geçiş sayısı, varsa gelir veya ödeme garantileri, işletme süresi ve ücret artış esasları nelerdir?

4. Adana–Mersin Otoyolu'nun birinci sınıf araçlar için geçiş ücretinin emsal alınarak Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu ücretlerinin yeniden düzenlenmesi yönünde bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz?

5. Karadeniz Bölgesi'ndeki ücretsiz bölünmüş devlet yolları ile Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nun maliyet, standart, finansman ve işletme modeli bakımından karşılaştırma yapılmış mıdır? Yapılmış ise sonuçları nelerdir?

6. Vatandaşların yüksek geçiş ücretleri nedeniyle otoyolu kullanamaması ve mevcut D-400 karayolunda yoğunluğun devam etmesi riskine karşı Bakanlığınızın almış olduğu herhangi bir önlem var mıdır?

7. Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu'nun geçiş ücretlerinin vatandaşın ödeme gücü, bölgesel ekonomik koşullar ve kamu yararı gözetilerek yeniden değerlendirilmesi konusunda herhangi bir çalışma yapacak mısınız?

8. Mersin halkının ulaşım hakkını korumak ve bölgesel kalkınmayı desteklemek amacıyla, otoyol geçiş ücretlerinde Adana–Mersin Otoyolu'nu emsal alan daha adil bir ücretlendirme politikasının hayata geçirilmesi yönünde bir düzenleme yapmaya düşünüyor musunuz?