T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 27 Ekim 2026
Sayı : 1546

52235

A. SİBEL YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdülkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.

A. Sibel YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu, 41 kilometre ana yol ve 11 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 52 kilometreden oluşmaktadır. Bakanlığınızın Tarsus–Adana–Gaziantep Otoyolu'nun doğal devamı olarak tanımladığı proje ile bölgedeki ulaşımın kolaylaştırılması ve D400 Devlet Yolu'ndaki trafik yoğunluğunun azaltılması hedeflenmektedir.

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle işletilen otoyolun ana güzergâhında otomobiller için açıklanan 220 TL geçiş ücreti, kilometre başına 5,37 TL'ye karşılık gelmektedir. KGM tarafından işletilen mevcut otoyolun Adana Batı–Mersin ücret toplama istasyonları arasındaki 49 kilometrelik kesiminde ise 45 TL, kilometre başına yaklaşık 0,92 TL ücret alınmaktadır.

Ayrıca projenin ihale koşullarında belirlenen geçiş bedelinin, trafik garantisinin ve yatırım tutarının sonradan artırıldığı yönünde iddialar bulunmaktadır. Bu değişikliklerin hangi gerekçelerle yapıldığının ve kamuya getirdiği mali yükün açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Bu bağlamda;

1. YİD modeliyle işletilen Çeşmeli–Kızkalesi Otoyolu ile devamı niteliğindeki KGM tarafından işletilen Adana Batı–Mersin kesimi arasında kilometre başına 5,8 kat ücret farkı bulunmasının gerekçesi nedir?
2. Çeşmeli–Kızkalesi güzergâhını kullanan bir otomobil için ihale koşullarına göre güncel kurla 195 TL olması gereken geçiş bedelinin, sözleşme değişikliğiyle 295 TL'ye yükseltildiği iddiası doğru mudur? Doğruysa değişikliğin gerekçesi ve hukuki dayanağı nedir?
3. Kullanıcılardan 220 TL tahsil edilirken, sözleşme bedeliyle arasındaki 75 TL farkın kamu tarafından işletmeci şirkete ödendiği iddiası doğru mudur? Doğruysa ödeme hangi kurum tarafından ve hangi sözleşme hükmüne dayanılarak yapılmaktadır?

4. İhalede 45.000 araç olarak belirlenen günlük trafik garantisinin 96.250 araca yükseltildiği iddiası doğru mudur? Doğruysa artışın gerekçesi ve kamuya getirdiği ek mali yük nedir?
5. Avro üzerinden fiyat güncellemesinde başlangıç tarihinin sözleşme imza tarihinden ihale tarihine çekildiği iddiası doğru mudur? Doğruysa bu değişikliğin gerekçesi ve kamuya ek maliyeti nedir?
6. Projenin yatırım tutarının ihale sonrasında üç katına çıkarıldığı iddiası doğru mudur? İlk ve güncel yatırım tutarları ile artışın gerekçesi nedir?
7. Proje kredileri için Hazine garantisi veya borç üstlenim taahhüdü verilmiş midir? Varsa kapsamı ve azami tutarı nedir?