

BASIN BÜLTENİ**20.10.2026****DEVA Partili Ekmen: Mersinliye özel fiyat gerekir**

DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı ve Mersin Milletvekili Mehmet Emin Ekmen, 19 Ekim 2026 tarihinde trafiğe açılan Çeşmeli-Taşucu Otoyolu'nun geçiş ücretlerini gündeme getirerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun yanıtlaması istemiyle soru önergesi verdi.

Geçiş ücretleri vatandaşlar için önemli bir ulaşım gideri oluşturacaktır Mersin'in Türkiye'nin önemli tarım, sanayi, lojistik ve turizm merkezlerinden biri olduğuna dikkat çeken Yeni Yol Partisi Grup Başkanı Ekmen, Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nun ücretinin diğer otoyollara kıyasla daha yüksek olduğunu belirterek, "Mersin'de ulaşım altyapısını güçlendirmesi ve özellikle yaz aylarında yaşanan trafik yoğunluğunu azaltması amacıyla hayata geçirilen Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu'nun Çeşmeli-Kızkalesi kesimi, 19 Ekim 2026 tarihinde trafiğe açılmıştır. Proje, 19 Nisan 2022 Salı günü Resmî Gazete'de yayımlanarak, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 27'nci maddesi gereğince Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından projeye acele kamulaştırılma kararı verilmiştir. Otoyolun hizmete girmesiyle birlikte açıklanan geçiş ücretleri, Mersin'de yaşayan ve bu güzergâhı günlük yaşamında kullanmak zorunda olan

vatandaşlar açısından ciddi bir maliyet oluşturacaktır. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan tarifeye göre, Çeşmeli-Kızkalesi arasındaki yaklaşık 41 kilometrelik kesimin tamamını kullanan birinci sınıf araçlardan 220 TL ücret alınmaktadır. Bu tutar, kilometre başına 5 TL'nin üzerinde bir maliyete karşılık gelmektedir. Buna karşılık, Adana-Mersin Otoyolu'nda 49 kilometrelik güzergâh için 45 TL ücret alınması, otoyollar arasındaki fiyatlandırma farklarının hangi ölçütlere göre belirlendiği sorusunu gündeme getirmektedir" dedi.

Mersinliler için indirimli abonman veya benzeri tarifeler değerlendirilmelidir

Mevcut yol ücretlerinin vatandaşlar için ciddi bir mali yük oluşturduğunu belirten Ekmen, "Özellikle Erdemli ve çevresinde yaşayan, işe, okula veya işyerine ulaşmak için bu güzergâhı düzenli olarak kullanacak öğretmenler, kamu çalışanları, esnaf, çiftçiler ve diğer ücretli çalışanlar açısından geçiş ücretleri önemli bir ulaşım gideri oluşturacaktır. Otoyolun sağladığı zaman tasarrufunun vatandaşlar için erişilebilir olması, ulaşım yatırımlarının kamu yararı doğrultusunda değerlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Projenin işletilmesi ve devri işinin ihalesi 23.09.2021 tarihinde yapılmış, İşe ait Uygulama Sözleşmesi 22.12.2021 tarihinde imzalanmıştır. Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilen projede sözleşme koşulları, geçiş ücretlerinin belirlenme yöntemi, döviz kuru ve enflasyon kaynaklı maliyetlerin kamuya etkisi ile araç geçiş garantilerinin bütçe üzerindeki olası yükü, kamu kaynaklarının etkin ve şeffaf kullanımı açısından açıklığa kavuşturulmalıdır. Bu çerçevede, vatandaşların ödeme gücünü gözetken bir fiyatlandırma politikasının uygulanması, güzergâhı düzenli kullanan Mersinliler için indirimli abonman veya benzeri tarifelerin değerlendirilmesi ve kamuoyunun sözleşme koşulları hakkında bilgilendirilmesi gerekmektedir" açıklamasında bulundu.

'Ücret belirlenirken vatandaşların gelir düzeyi dikkate alınmış mıdır?'

Mersin Milletvekili Mehmet Emin Ekmen, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun yanıtlaması istemiyle verdiği soru önergesinde şu sorulara yanıt aradı:

1. Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nun 19 Ekim 2026 tarihinde yürürlüğe giren geçiş ücretleri hangi maliyet, finansman ve fiyatlandırma kriterleri esas alınarak belirlenmiştir? Kilometre başına düşen ücretin hesaplanmasında hangi parametreler kullanılmıştır?
2. Bu ücret belirlenirken vatandaşların gelir düzeyi, bölgedeki çalışanların günlük ulaşım ihtiyacı ve alternatif güzergâhların maliyeti dikkate alınmış mıdır?
3. Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nu düzenli olarak kullanmak zorunda olan Mersinli vatandaşlar için indirimli abonman, aylık kullanım paketi, sık geçiş indirimini veya benzeri uygulamaların hayata geçirilmesi planlanmakta mıdır? Planlanıyorsa uygulamanın kapsamı ve takvimi nedir?

4. Adana-Mersin Otoyolu'nda 49 kilometrelik güzergâh için 45 TL ücret uygulanırken Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nda yaklaşık 41 kilometrelik güzergâh için 220 TL ücret alınmasının nedenleri nelerdir? İki otoyolun kilometre başına ücretleri arasındaki fark hangi teknik ve mali gerekçelere dayanmaktadır?
5. Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nun yapım ve işletme maliyetleri, finansman giderleri, sözleşme süresi ve işletmeci şirkete öngörülen gelirler nelerdir? Projenin toplam yatırım bedeli ve finansman yapısı ne kadardır?
6. Otoyolun işletmeye açıldığı tarihten itibaren araç sınıflarına ve güzergâhlara göre öngörülen yıllık trafik hacmi ne kadardır? Araç geçiş garantileri hangi kriterler esas alınarak belirlenmiştir?