



T.C.  
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı  
Strateji Daire Başkanlığı

Türkiye Büyük Millet Meclisi -  
Türkiye Büyük Millet Meclisi  
Başkanlığı  
Tarih: 18/09/2026 17:12  
Sayı: E-120.07.03-1943177



**COP31**  
**TÜRKİYE**  
ANTALYA

7/47130

Sayı : E-44697349-610-3909171  
Konu : Diyarbakır Milletvekili Sayın Serhat  
EREN'in Yazılı Soru Önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi : 31.07.2026 tarihli ve E-43452547-120.07.04-1905696 sayılı yazınız.

Diyarbakır Milletvekili Sayın Serhat EREN'in 7/47130 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.  
Bilgilerinize arz ederim.

Abdulkadir URALOĞLU  
Bakan

Ek: Cevap Formu (1 Sayfa)

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Doğrulama Kodu: 5F5DF533-9F90-4646-B286-EDF5521C90FB

Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA  
KEP Adresi : [uab@hs01.kep.tr](mailto:uab@hs01.kep.tr)

Bilgi için: Selcan TURAN  
Şube Müdürü





**T.C.**  
**ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI**  
**Strateji Geliştirme Başkanlığı**

**DİYARBAKIR MİLLETVEKİLİ SAYIN SERHAT EREN'İN**  
**7/47130 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİNİN CEVABI**

Diyarbakır-Ergani-Çermik yolu; 86 km uzunluğunda olup Diyarbakır-Ergani arası 55 km'lik kesimin 43 km'si bitümlü sıcak karışım kaplamalı bölünmüş yol ve 12 km'si sathi kaplamalı bölünmüş yol olarak trafiğe hizmet vermektedir. Söz konusu yolun tamamının bitümlü sıcak karışım kaplama seviyesine getirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca ilk 9 km'lik Diyarbakır Şehir Geçişi kesiminde üstyapı yenileme ve 5 adet yeni nesil kavşak teşkil edilecek olup iş programı dahilinde çalışmalara başlanılacaktır.

Ergani Çermik arası 31 km'lik kesimin 29 km'sinin sathi kaplamalı tek yol olarak fiziki standartları iyileştirilmiş olup Ergani Şehir Geçişinde kalan 2 km'lik kesimin ise bitümlü sıcak karışım kaplama seviyesine getirilmesi planlanmaktadır.

Diyarbakır-Çermik arasında mevcut güzergahta, bahsedilen çalışmalar ile trafik güvenliği ve sürüş konforu arttırılmış olacaktır. İleriki yıllarda trafik hacmine ve bölgedeki gelişime bağlı olarak alternatif yeni bir proje çalışması değerlendirilebilecektir.

Diğer taraftan, karayollarındaki yol standartları; yolun hizmet edeceği bölgedeki nüfus yapısı, ekonomik faaliyetlerin mevcut durumu, mevcuttaki ulaştırma güzergahlarının durumu, topoğrafya, mevcut yapılaşma, uygulama imar planları, yol yapım ekonomisi, yol üzerinde mevcut trafik miktarı, gelecekteki trafik miktarları ve bölgedeki sosyoekonomik gelişime bağlı beklenen trafik miktarları gibi birçok kriter dikkate alınarak tasarlanmakta; oluşturulan trafik etüt raporuna göre yol güzergahı, yol sınıfı ve şerit sayısı belirlenmektedir.