

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 maddesi uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 17.08.2026

Hikmet Yalım HALICI

Isparta Milletvekili

Isparta'nın ekonomik, sosyal ve ticari gelişiminin önündeki en önemli sorunlardan biri, kentin çevre iller ve büyük ekonomik merkezlerle karayolu bağlantılarında yıllardır devam eden yatırımların tamamlanamamasıdır.

Başta Isparta–Antalya Dereboğazı Yolu olmak üzere Isparta–Burdur Dostluk Yolu ve Isparta–Konya Yolu; vatandaşlarımızın can güvenliği kadar Isparta'nın ticareti, tarımı, sanayisi, turizmi, üniversiteleri ve gelecekteki ekonomik gelişimi açısından stratejik önemdedir.

Isparta–Antalya Dereboğazı Yolu uzun yıllardır Ispartalılara verilen en önemli ulaşım vaatlerinden biri olmuş; özellikle seçim dönemlerinde yolun tamamlanacağı yönünde defalarca açıklamalar yapılmıştır. Isparta Dereboğazı yolunun önce 2015-2020 yılları arasında bitirileceği söylenmiştir. Ancak yol bitmeyince bu defa 2023 sonuna kadar bitirileceği açıklanmıştır. Fakat yol gene bitmemiştir. Başta iktidar yetkilileri olmak üzere bürokratlar ve dönemin iktidar milletvekilleri bu yolun en geç 2023'te biteceğini açıklamıştır.

Ancak seçim dönemleri gelip geçmiş, verilen tarihler değişmiş, vaatler yenilenmiş fakat Dereboğazı Yolu tamamlanamamıştır.

2026 Kamu Yatırım Programı 2029'u bitiş yılı olarak gösteriyor ve bazı Isparta bağlantılı projelerde sembolik 10 bin TL ödenek bulunuyor. 10 bin lira bütçe ile bu yolun çok uzun yıllar bitirilemeyeceği aşıkardır.

Dereboğazı Yolu'nun yıllardır seçim malzemesi olarak kullanılmasına rağmen tamamlanamaması artık yalnızca bir yatırım gecikmesi değildir. Güzergâhta meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kazalar dikkate alındığında konu aynı zamanda doğrudan bir can güvenliği meselesidir. Ispartalıların beklentisi yeni bir seçim döneminde yeni bir bitiş tarihi duymak değil; yıllardır verilen sözlerin yerine getirilmesi ve yolun güvenli, çağdaş standartlarda tamamlanmasıdır.

Benzer şekilde, Isparta–Burdur Dostluk Yolu'nun yapımına 2018 yılında başlanmış ve başlangıçta 2021 yılında tamamlanması öngörülmüş olmasına rağmen çalışmalar yıllar sonra hâlen devam etmektedir. Isparta–Konya bağlantısında da uzun yıllardır tamamlanmayı bekleyen kesimler bulunmaktadır.

Diğer taraftan Türkiye'nin farklı bölgelerinde coğrafi koşulları son derece zor, yüksek mühendislik kapasitesi ve büyük kamu kaynağı gerektiren ulaştırma yatırımları gerçekleştirilebilmektedir.

Erzurum ile Rize arasındaki mesafeyi 248 kilometreden 196 kilometreye düşürmesi planlanan güzergâhta Kırık ve Dallıkavak tünellerinin yapımı sürmektedir. Yaklaşık 15,8 kilometrelik Kırık Tüneli'nde kazı ve destek çalışmalarının yüzde 90 seviyesine ulaştığı; projenin tamamlanmasıyla güzergâhın önemli ölçüde kısılacağı ve Erzurum'un Karadeniz Sahil Yolu ile İyidere Limanı'na erişiminin güçlendirilerek kentin ticari öneminin artırılmasının hedeflendiği kamuoyuna açıklanmıştır.

Erzurum'un Rize'ye ve Karadeniz'e daha güvenli ve hızlı bağlanmasını sağlayacak yatırımları destekliyoruz. Ovit'i, Kırık'ı, Dallıkavak'ı yapıbiliyorsak Dereboğazı'nı da yapabiliriz. Demek ki mesele Türkiye'nin mühendislik kapasitesi değildir. Mesele Isparta'nın yatırım önceliğinde nerede olduğudur.

Aynı durum kamu kaynakları açısından da geçerlidir. Türkiye'nin farklı bölgelerinde milyarlarca liralık karayolu, tünel ve viyadük yatırımları gerçekleştirilebiliyorsa Dereboğazı Yolu'nun yıllardır tamamlanamaması yalnızca "ödenek yetersizliği" açıklamasıyla geçiştirilemez.

Kamuoyuna açıklanması gereken husus, Isparta'nın ulaştırma yatırımlarının merkezi yönetimin yatırım öncelikleri içerisinde hangi sırada bulunduğu. Bunlar üç yol değil, Isparta'nın üç ekonomik koridorudur.

Isparta'nın tamamlanmayı bekleyen bu karayolu yatırımlarının yalnızca ulaşım yatırımı olarak değerlendirilmesi de eksik olacaktır. Güneyde Antalya bağlantısı; turizm, Antalya Limanı, ihracat ve büyük bir tüketici pazarına erişimdir.

Dereboğazı Yolu'nun tamamlanması Isparta'nın tarımsal ürünlerinin, sanayi üretiminin ve turizm değerlerinin Antalya üzerinden ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşmasını kolaylaştıracaktır. Doğuda Konya bağlantısı; sanayi, lojistik ve İç Anadolu'nun üretim ve ticaret ağına erişimdir.

Isparta-Konya Yolu'nun tamamlanması Isparta sanayisinin tedarik ve lojistik imkânlarını geliştirecek, tarımsal ürünlerin pazarlara erişimini kolaylaştıracak ve iki kent arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirecektir. Batıda Burdur bağlantısı ise iki komşu ilin ekonomik ve sosyal entegrasyonudur.

Isparta-Burdur Dostluk Yolu; iki kentin üniversiteleri, sağlık hizmetleri, sanayileri, ticareti ve iş gücü arasındaki günlük hareketliliğin kolaylaştırılması açısından önem taşımaktadır.

Dolayısıyla Dereboğazı, Isparta-Konya ve Isparta-Burdur Dostluk Yolu birbirinden bağımsız üç karayolu projesi değildir. Bunlar Isparta'nın üç ekonomik koridorudur:

Erzurum'un İyidere Limanı'na daha hızlı ulaşmasının kentin ticari önemini artıracak bir yatırım gerekçesi olarak ortaya konuluyorsa, aynı kalkınma yaklaşımının Isparta için de uygulanması gerekmektedir.

Isparta'nın ihtiyacı yalnızca üç yolun bitirilmesi değildir. Isparta'nın Antalya-Isparta-Konya ve Burdur-Isparta eksenlerini birlikte değerlendiren bütüncül bir ulaşım ve ekonomik kalkınma politikasına ihtiyacı vardır.

Mesele Isparta'nın yol istemesi değildir; mesele, Isparta'nın Türkiye'nin ulaşım ve yatırım öncelikleri içerisinde neden sürekli bekletilen bir kent olduğudur.

Bu bağlamda;

1. Isparta–Antalya Dereboğazı Yolu’nun güncel proje kapsamı, toplam uzunluğu, yatırım tutarı ve fiziki gerçekleşme oranı nedir?
2. Dereboğazı Yolu’nun yapımına ilişkin bugüne kadar hangi tarihlerde hangi tamamlanma vaatleri verilmiştir? Bu tarihlere neden uyulamamıştır?
3. Dereboğazı Yolu için 2023, 2024, 2025 ve 2026 yıllarında yatırım programlarında ayrı ayrı ne kadar ödenek tahsis edilmiş, bu ödeneklerin ne kadarı fiilen harcanmıştır? Bu proje için 2026 yılında ayrılan ödenek, toplam proje bedelinin yüzde kaçıdır?”
4. 2026 yılı içerisinde Dereboğazı Yolu için başlangıçta ayrılan ödenek ne kadardır? Yıl içerisinde ek ödenek veya başka projelerden ödenek aktarımı yapılmış mıdır?
5. Dereboğazı Yolu’nun tamamının güvenli ve çağdaş yol standardında hizmete açılması için Bakanlığınız tarafından belirlenmiş kesin bir tamamlanma tarihi bulunmakta mıdır? Varsa bu tarih nedir?
6. Son on yılda Dereboğazı güzergâhında kaç trafik kazası meydana gelmiş; bu kazalarda kaç vatandaşımız hayatını kaybetmiş ve kaç vatandaşımız yaralanmıştır?
7. Güzergâhtaki yüksek riskli kesimler için tünel, viyadük, güzergâh değişikliği veya benzeri alternatif mühendislik çözümleri değerlendirilmiş midir? Varsa bu çalışmaların sonuçları nelerdir?
8. Isparta–Burdur Dostluk Yolu’nun yapımına hangi tarihte başlanmış, başlangıçta hangi tarihte tamamlanması öngörülmüş ve bugüne kadar proje için toplam ne kadar kamu kaynağı harcanmıştır?
9. Isparta–Burdur Dostluk Yolu’nun güncel fiziki gerçekleşme oranı nedir? Yolum tamamlanarak trafiğe açılması için öngörülen tarih nedir?
10. Isparta–Konya Yolu’nun toplam proje uzunluğu nedir? Kaç kilometresi tamamlanmış, kaç kilometresinde çalışmalar devam etmekte, kaç kilometresi henüz yapım aşamasına geçmemiştir?
11. Isparta–Konya Yolu için 2023, 2024, 2025 ve 2026 yıllarında ayrı ayrı ne kadar ödenek ayrılmış ve ne kadar harcama yapılmıştır? Projenin tamamlanması için öngörülen tarih nedir?
12. Ovit, Kırık ve Dallıkavak tünelleri ile bağlantı yollarının toplam yatırım tutarı nedir? Bu projelere 2025 ve 2026 yıllarında ayrı ayrı ne kadar ödenek tahsis edilmiştir?
13. Yaklaşık 15,8 kilometrelik Kırık Tüneli gibi yüksek maliyetli ve teknik açıdan kapsamlı bir yatırımın sürdürülebildiği bir yatırım ortamında Dereboğazı Yolu’nun yıllardır tamamlanamamasının teknik ve mali gerekçeleri nelerdir?
14. Bakanlığınız karayolu yatırımları arasında öncelik belirlerken nüfus, trafik yoğunluğu, kaza ve can kaybı sayısı, ekonomik getiri, turizm, tarım, sanayi, lojistik, limanlara ve büyük pazarlara erişim gibi hangi ölçütleri kullanmaktadır?

15. Bu ölçütlere göre Dereboğazı Yolu, Isparta–Burdur Dostluk Yolu ve Isparta–Konya Yolu Bakanlığınızın yatırım öncelikleri arasında hangi sırada bulunmaktadır?
16. Isparta–Antalya güzergâhının tamamlanmasının Antalya Limanı’na erişim, tarımsal ihracat, turizm hareketliliği ve Antalya pazarıyla ekonomik ilişkiler üzerindeki etkilerine ilişkin bir ekonomik etki analizi yapılmış mıdır?
17. Erzurum–Rize güzergâhındaki yatırımların bölgesel ticaret, lojistik, liman erişimi ve ulaşım güvenliği açısından stratejik olduğu kabul ediliyorsa, Isparta’nın Antalya Limanı’na, Akdeniz ticaret ağına ve büyük tüketici pazarına erişimini sağlayan Dereboğazı Yolu neden aynı ölçekte stratejik yatırım olarak değerlendirilmemektedir?
18. Isparta–Konya güzergâhının tamamlanmasının Isparta’nın Konya’nın sanayi ve lojistik altyapısıyla entegrasyonuna sağlayacağı ekonomik katkı hesaplanmış mıdır?
19. Isparta–Burdur Dostluk Yolu’nun tamamlanmasının iki ilin ticaret, sanayi, üniversite, sağlık ve iş gücü hareketliliğine sağlayacağı ekonomik ve sosyal katkıya ilişkin bir çalışma yapılmış mıdır?
20. Bakanlığınız Isparta–Antalya, Isparta–Konya ve Isparta–Burdur karayolu yatırımlarını birbirini tamamlayan üç ekonomik koridor olarak değerlendiren bütüncül bir ulaşım planlaması yapacak mıdır?
21. Isparta’nın Antalya, Konya ve Burdur bağlantılarındaki söz konusu projelerin tamamlanması için bugünkü fiyatlarla ihtiyaç duyulan toplam kamu kaynağı ne kadardır?
22. Bakanlığınız bu üç projenin yıllara göre ödeneklerini, fiziki gerçekleşme hedeflerini ve tamamlanma takvimlerini Isparta kamuoyuyla paylaşacak mıdır?