



Şenol SUNAT

Manisa Milletvekili

Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasası'nın 98'inci maddesi ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 96'ncı maddesi gereğince **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn. Abdulkadir URALOĞLU** tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim. 28.07.2026

Şenol SUNAT
Manisa Milletvekili

Resmi yatırım programına göre başlangıç yılı 1997 olan Zonguldak-Amasra-Kurucaşile-Cide Yolu projesinde, aradan geçen 29 yıllık süreçte Bartın-Amasra-Çakraz-Karaman Köyü arasındaki etaplar tamamlanarak kademeli olarak hizmete alınmıştır. Proje kapsamında planlanan toplam 13 adet çift tüp tünelden ilk 3 adedi trafiğe açılmış ancak Karaman Köyü-Kurucaşile arasındaki T-4 ve T-5 tünellerindeki yapım çalışmaları henüz tamamlanamamıştır. Projenin Kastamonu bağlantısını sağlayacak nihai hedefi olan Kurucaşile-Cide arasındaki 8 adet çift tüp tünellik ve yaklaşık 147,5 kilometrelik BSK bölünmüş yol hattında ise henüz fiziki bütünlük sağlanamamıştır.

2026 Yılı Yatırım Programı verilerine göre, 46.388.981.000 TL toplam proje tutarına sahip yatırım için 2025 yılı sonu itibarıyla 22.328.399.000 TL kümülatif harcama yapıldığı ve böylece maliyetlerin yaklaşık yüzde 48'ine denk gelen ciddi bir kaynağın bugüne kadar sahaya aktarıldığı ifade edilmiştir. Buna karşın, yolun bütünüyle tamamlanabilmesi için önümüzde hala 24.060.582.000 TL tutarında devasa bir bütçe ihtiyacı bulunmasına rağmen, 2026 yılı dönemi için ayrılan ödenek yalnızca 2.420.010.000 TL seviyesinde kalmıştır.

Kalan toplam maliyet yükünün sadece yüzde 10'una tekabül eden bu yetersiz tahsis hızı, mevcut yüksek enflasyonist yapı ve sürekli artan inşaat maliyetleri ile birleştiğinde, projenin resmi programda taahhüt edilen 2029 yılı sonunda bitirilmesini teknik, finansal ve matematiksel olarak imkânsız kılmaktadır.

Karayolları 15. Bölge Müdürlüğü'nün 2025 Yılı Devlet Yolları Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YÖGT) Değerleri Raporuna göre projenin tamamlanan kesimleri ile Cide kesimi arasındaki operasyonel uçurum net bir şekilde görülmektedir. Yolun bölünmüş standartlara kavuşturulan Bartın çıkışındaki KKNO: 010-08-5 kesiminde YÖGT değeri 9.250 Taşıt/Gün gibi çok yüksek bir seviyeye ulaşmış; hattın devamındaki KKNO: 010-08-6 kesiminde 2.491 Taşıt/Gün, KKNO: 010-08-7 kesiminde ise 1.939 Taşıt/Gün olarak kayıtlara geçmiştir.

Buna karşılık, coğrafi zorluklar ve ödeneksizlik nedeniyle tünel inşaatlarına başlanmayan Kastamonu-Cide ile Kurucaşile arasındaki KKNO: 010-09 kesiminde trafik hacmi 1.261 Taşıt/Gün seviyesine kadar gerilemektedir. Bu dramatik düşüşün nedeni bölgede talep olmaması değil, mevcut yol şartlarının can güvenliği riski barındırması ve sürücülerin bu güzergahı kullanmaktan alıkoymasındır.

Nitekim ticari koridor niteliğini gösteren Ağır Taşıt (Yük) oranları incelendiğinde; Bartın kesiminde %3 ile %10 arasında değişen ağır vasıta yükünün, yol kalitesinin en düşük olduğu Cide-Kurucaşile aksında (KKNO: 010-09) %6 gibi yadsınamaz bir oranda seyrettiği görülmektedir.

Standart dışı, dar ve tehlikeli mevcut yola rağmen bu kadar yüksek bir lojistik yükün bulunması, projenin tamamlanması halinde bölgenin üreteceği ekonomik katma değerin ve ticaret potansiyelinin ne kadar büyük olduğunun resmi ve teknik kanıtıdır.

Ulaştırma Bakanı Sn. Uraloğlu'nun Kasım 2025'te katıldığı bir canlı yayında "Bu sene çok istediğimiz hızda ilerleyemedik ama bırakmış değiliz. Kurucaşile'den Cide'ye kadar olan bölümü de ayrıca ihale edeceğiz" şeklindeki beyanı, sahadaki çalışmaların bütçesel nedenlerle yavaşladığının en üst düzeyden yapılmış resmi bir itiraf olduğu görülmektedir.

Nitekim Temmuz 2026'da Cide Muhtarları Derneği öncülüğünde 91 köy muhtarının imza kampanyası başlatarak "Sesimize ses istiyoruz, gerekirse Ankara'ya ve TBMM'ye gideceğiz" beyanı, vaatlerden ziyade sahada somut bir iş takvimi görme arzusundan kaynaklanmaktadır. Bölgenin sağlık hizmetlerine erişim hakkı, can, mal ve ekonomik güvenliği, turizm ve ticaret potansiyelinin tıkanması, toplumsal itirazı siyaset üstü bir itiraza dönüştürmüştür.

Bu bağlamda;

1. Kurucaşile-Cide arasında yapımı planlanan 8 adet çift tüp tünel ve bağlantı yollarını kapsayan "ayrı ihale" süreci hangi tarihte gerçekleştirilecektir? İhale takvimi netleşmiş midir?
2. 2026 yılı yatırım programında kalan 24 milyar TL'lik bütçe açığı ve yıllık 2,4 milyar TL'lik ödenek akış hızı dikkate alındığında, projenin taahhüt edilen 2029 yılı bitiş hedefine ulaşabilmesi için ek ödenek veya ikmal bütçesi aktarılması planlanmakta mıdır?
3. Yapım çalışmaları uzun süredir devam eden ancak bir türlü tamamlanamayan Karaman Köyü - Kurucaşile arasındaki T-4 ve T-5 tünellerinin fiilen trafiğe açılacağı kesin tarih nedir?
4. Bölge halkının ve 91 muhtarın ulaşımındaki yetersizlikler nedeniyle yaşadığı sağlık, güvenlik ve ticari kayıpları asgariye indirmek adına, ana proje tamamlanana kadar mevcut güzergahta ne gibi geçici iyileştirme çalışmaları yapılacaktır?
5. Bölgedeki 91 köyün ana arterlere bağlanamaması nedeniyle, Kastamonu ve Bartın sanayi/tarım ürünlerinin limanlara ve iç piyasaya taşınmasında yaşanan yıllık lojistik maliyet kaybına dair bakanlığınızca yapılmış bir etki analiz çalışması mevcut mudur?
6. Yol emniyetinin düşük olması ve tünellerin bitirilememesi sebebiyle, mevcut eski güzergahta son 5 yılda meydana gelen trafik kazası sayısı nedir ve bu kazalardaki can/mal kaybı bilançosu ne düzeydedir?
7. Karayolları 15. Bölge Müdürlüğü'nün 2025 yılı resmi verilerinde, bölünmüş yol olan Bartın kesiminde günlük trafik hacmi 9.250 araca ulaşırken, Kurucaşile-Cide (KKNO: 010-09) kesiminde bu oran %6 ağır taşıt yüküne rağmen 1.261 araca düşmektedir. Bakanlığınızın resmi verilerine de yansıyan bu keskin trafik ve lojistik tıkanıklığı ortadan kaldırmak ve Cide aksındaki potansiyeli açığa çıkarmak adına, bu bölgedeki tünel ve yol imalatları diğer etaplara göre önceliklendirilecek midir?