

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıda belirtilen sorularımın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 12.10.2026

Ay. Mahmut TANAL
YENİ Parti Şanlıurfa Milletvekili

Siirt-Pervari Yolu'nun yapımına 2022 yılında başlanmış; Bakanlığın resmî kayıtlarında projenin başlangıç bedeli 2,4 milyar TL, planlanan bitiş tarihi ise 2025 olarak açıklanmıştır. Güncel açıklamalarda fiziki gerçekleşmenin yüzde 60 seviyesinde olduğu ve yolun tamamının 2027 yılının son çeyreğinde hizmete açılmasının hedeflendiği belirtilmektedir.

Anayasa'nın 5'inci ve 23'üncü maddeleri ile 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanun uyarınca güvenli ve kesintisiz ulaşımın sağlanması; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu uyarınca kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli kullanılması gerekmektedir.

Bu bağlamda;

1. Siirt-Pervari Yolu'nun yatırım programına alınma, ihale, sözleşme ve işe başlama tarihleri nelerdir; başlangıçta 2025 olarak açıklanan tamamlanma tarihi neden değişmiş ve mevcut durumda kesin tamamlanma tarihi nedir?
2. Proje kapsamında bugüne kadar kaç ihale ve sözleşme yapılmış; yükleniciler, sözleşme bedelleri ve sözleşme süreleri nelerdir; verilen süre uzatımlarının gerekçeleri ve toplam süreleri nedir?
3. Başlangıçta 2,4 milyar TL olarak açıklanan projenin güncel toplam maliyeti kaç TL'dir; bugüne kadar yüklenicilere yapılan toplam ödeme, ödenen fiyat farkı ve iş artışlarının parasal karşılığı ayrı ayrı ne kadardır; maliyet artışının başlıca nedenleri nelerdir?
4. Açıklanan yüzde 60 fiziki gerçekleşme hangi proje kapsamı üzerinden hesaplanmıştır; önceki yıllarda tamamlanan 17,4 kilometrelik Alkumru Barajı Relokasyon Yolu bu orana dâhil midir; projenin güncel mali gerçekleşme oranı kaçtır?
5. Siirt tarafındaki yaklaşık 32 kilometrelik kesimin 2026 yılı sonuna, yolun tamamının ise 2027 yılının son çeyreğine kadar açılması için kalan iş miktarı ve ihtiyaç duyulan ödenek nedir; bu takvimin uygulanmasını engelleyen teknik veya mali bir sorun bulunmakta mıdır?
6. Projenin ilk açıklamalarında toplam 666 metre uzunluğunda 2 viyadük ve toplam 500 metre uzunluğunda 10 köprü öngörülmüşken güncel açıklamalarda farklı uzunluk ve sayılara yer verilmesinin nedeni nedir; onaylı güncel projedeki viyadük ve köprü sayıları ile uzunlukları nelerdir?

7. Güzergâhta son beş yılda kaç ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş; şantiye geçişleri, heyelan, kaya düşmesi ve kış koşulları bakımından yol güvenliği ile ambulans ve öğrenci servislerinin ulaşımı için hangi tedbirler alınmıştır?
8. Projenin tamamlanmasıyla yıllık 578 milyon TL toplam tasarruf ve 1,84 milyon litre akaryakıt tasarrufu sağlanacağı yönündeki güncel hesap hangi trafik sayımı, fiyat yılı ve hesaplama yöntemiyle yapılmıştır; zaman ve akaryakıt tasarrufunun parasal karşılıkları ayrı ayrı ne kadardır ve 2022'de açıklanan yıllık 82 milyon TL tasarruf hesabıyla arasındaki farkın nedeni nedir?
9. Projenin gecikmesi, maliyet artışı ve imalat kalitesi yönünden yapılan denetimlerde hangi eksiklikler tespit edilmiş; yüklenicilere gecikme cezası, kesinti veya başka bir yaptırım uygulanmış mıdır; tamamlanma tarihinin ötelenmesinin kamuya getirdiği ilave maliyet hesaplanmışsa tutarı nedir?