T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 6 Kasım 2026
Sayı: 1682

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA 52863

Aşağıdaki sorularımın, Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Mustafa ERDEM

Antalya Milletvekili

Antalya–Konya karayolunun İbradı ilçesi sınırlarında Eynif ve Gembos ovalarından geçen kesimi, 2026 yılının Şubat ayında yaşanan yoğun yağışların ardından sular altında kalarak ulaşıma kapanmıştır. Ulaşımın aksamasına neden olan bu olay, söz konusu yolun güzergâh seçiminden mühendislik hesaplarına, proje onayından yapım ve denetim süreçlerine kadar pek çok konuyu tartışmaya açmıştır.

Yaşanan taşkınların ardından Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından İbradı'nın Çukurviran Mahallesi üzerinden alternatif bir güzergâh planlandığı basına yansımıştır. Haberlere göre, yaklaşık 9 kilometrelik yeni bir yol yapılması gündemdedir. Bu güzergâhın hayata geçirilmesi durumunda Antalya–Konya arasındaki ulaşım mesafesinin yaklaşık 20 kilometre uzayabileceği ileri sürülmektedir. Buna karşılık, mevcut güzergâha yakın yaklaşık 2 kilometrelik bir bağlantıyla sorunun çözülebileceği yönünde alternatif bir öneri de dile getirilmektedir.

Yeni güzergâha ilişkin tartışmalar yalnızca ulaşım mesafesi ve maliyetle sınırlı değildir. Çukurviran Mahallesi sakinleri, projenin bölgenin tarihî ve arkeolojik dokusuna, doğal yapısına, tarım arazilerine ve hayvancılık faaliyetlerine zarar verebileceği yönünde endişelerini dile getirmektedir.

Kamu kaynaklarıyla gerçekleştirilen bir karayolu yatırımının taşkınlar nedeniyle kullanılamaz hale gelmesi ve ardından yeni bir güzergâh yatırımının gündeme gelmesi, kamu yatırımlarının planlanması ve denetlenmesi bakımından ciddi soru işaretleri doğurmaktadır.

İlk yatırımın maliyeti, taşkın sonrasında ortaya çıkan zararlar ve yeni projenin getireceği ilave maliyet birlikte değerlendirildiğinde kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılıp kullanılmadığı açıklığa kavuşturulmalıdır.

Bu bağlamda;

1. Antalya–Konya karayolunun Eynif ve Gembos ovalarından geçen kesiminin güzergâhı hangi teknik, bilimsel ve mühendislik kriterleri esas alınarak belirlenmiştir? Projenin hazırlanması, onaylanması ve uygulanmasında görev alan yüklenici firmalar, müşavir firmalar ve sorumlu Karayolları birimleri hangileridir? İhale bedeli, kesin maliyeti ve geçici ve kesin kabul tarihleri nedir?

2. Eynif ve Gembos ovalarının geçmiş yıllarda da dönemsel olarak su altında kaldığı bilinmesine rağmen, bu bölgede yol yapımına karar verilmeden önce taşkın risk analizleri, hidrolojik ve hidrolik modellemeler, maksimum su seviyesi hesapları ve drenaj etütleri yapılmış mıdır? Yapılmışsa bu çalışmaların sonuçları nelerdir? Söz konusu çalışmalar güzergâhın taşkın riski taşıdığını ortaya koymuş mudur?

3. Yolun geçtiğimiz Şubat ayında sular altında kalmasının ardından Bakanlığınız veya Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından teknik inceleme, idari soruşturma ya da bağımsız bilirkişi incelemesi başlatılmış mıdır? Başlatılmışsa yolun sular altında kalmasında proje tasarımından, yetersiz drenaj sistemlerinden, menfez ve köprü kapasitesinden veya uygulama hatalarından kaynaklanan bir eksiklik tespit edilmiş midir?

4. İlk yol projesinin hazırlanması, onaylanması, yapımı ve denetimi aşamalarında görev alan kamu görevlileri ve ilgili firmalar hakkında herhangi bir idari veya hukuki inceleme başlatılmış mıdır? İlk projenin taşkın riskini yeterince değerlendirmemesi veya gerekli mühendislik önlemlerini içermemesi nedeniyle herhangi bir sorumluluk tespit edilmiş midir? Tespit edilmişse sorumlular hakkında hangi işlemler yapılmıştır?

5. Çukurviran Mahallesi üzerinden planlanan alternatif güzergâh projesi hangi tarihte hazırlanmış, hangi kurum tarafından onaylanmış ve hangi teknik gerekçelerle tercih edilmiştir? Projenin kesinleşmiş uygulama projesi, fizibilite raporu ve güzergâh karşılaştırma çalışması bulunmakta mıdır? Mevcut yolun iyileştirilmesi, yol kotunun yükseltilmesi veya farklı alternatif güzergâhların değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılmış mıdır?

6. Kamuoyuna yansıyan yaklaşık 2 kilometrelik bağlantı önerisi Bakanlığınızca teknik ve ekonomik açıdan incelenmiş midir? İncelenmişse bu önerinin kabul edilmemesinin gerekçesi nedir? Yaklaşık 9 kilometrelik yeni güzergâhın tercih edilmesinde hangi teknik zorunluluklar belirleyici olmuştur?

7. Yeni güzergâhın tamamlanması halinde Antalya–Konya arasındaki mevcut ulaşım mesafesi kaç kilometre değişecektir? Yeni güzergâhın yolculuk süresi, ulaşım güvenliği ve bölgesel erişilebilirlik üzerindeki etkileri hesaplanmış mıdır?

8. Çukurviran güzergâhı için öngörülen toplam yatırım maliyeti, kamulaştırma bedeli ve diğer altyapı giderleri ne kadardır? Projenin ihale edilmesi ve tamamlanması için öngörülen takvim nedir? İlk yolun yapım maliyeti, taşkın nedeniyle oluşan bakım ve onarım giderleri, ulaşımın kesintiye uğramasından kaynaklanan maliyetler ve yeni güzergâhın yatırım bedeli birlikte değerlendirilerek kamu yararı ve ekonomik fizibilite analizi hazırlanmış mıdır?

9. Çukurviran güzergâhının bölgedeki tarihî ve arkeolojik alanlar, tarihî Kesikbeli Yolu, doğal yaşam, tarım arazileri ve hayvancılık faaliyetleri üzerindeki etkilerine ilişkin etütler yapılmış mıdır? Proje kapsamında ÇED süreci işletilmiş midir? İlgili koruma kurullarından, çevre ve tarım birimlerinden gerekli görüş ve izinler alınmış mıdır?

10. Kamuoyuna yansıyan bilgilere göre, bölgede vatandaşların dikkat çektiği karot numunesi alma çalışmalarını hangi kurum veya kuruluş gerçekleştirmiştir? Bu çalışmaların amacı, kapsamı ve sonuçları nelerdir?

11. İlk güzergâhın planlama ve yapım sürecinde taşkın riskine ilişkin gerekli teknik incelemelerin yapılmadığının veya mevcut risklerin yeterince dikkate alınmadığının tespit edilmesi halinde, kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmamasından doğan sorumlulukların belirlenmesi ve varsa kamu zararının tazmini için herhangi bir işlem yapılacak mıdır?

12. Bakanlığınız, ilk projenin hazırlanması ve uygulanmasındaki olası teknik ve idari eksiklikler bütün yönleriyle açıklığa kavuşturulmadan yeni güzergâh için kamu kaynağı kullanılmasını nasıl değerlendirmiştir? Yeni yatırım kararı verilmeden önce bağımsız teknik inceleme yapılması, alternatiflerin kamuoyuyla paylaşılması ve bölge halkının görüşlerinin alınması sağlanacak mıdır?