



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı **Abdulkadir URALOĞLU** tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Beritan GÜNEŞ ALTIN

Mardin Milletvekili

D.400 karayolu, Türkiye'nin güneyinden geçen batı-doğu uzantılı dört ana devlet yolundan birisi ve tüm devlet yolları içinde en uzun olanıdır. Soru önergemizin konusunu oluşturan Şanlıurfa-Cizre arasındaki 458 km'lik kesim, E90 uluslararası yolunun bir parçasını oluşturmakta ve Habur Sınır Kapısı'na ulaşımı sağlayan önemli bir güzergâh olarak hizmet vermektedir. Bu yol, hem kültürel açıdan tarihî İpek Yolu'nun parçası olması, hem de ekonomik açıdan uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetleri için ülkemizin en kritik arterlerinden biri olması sebebiyle büyük önem taşımaktadır.

Ancak, söz konusu yolun özellikle Şanlıurfa-Cizre arasındaki 458 km'lik kesiminde ciddi altyapı sorunları, çok sayıda yama ve çukur bulunmaktadır. Yolun yoğun bir şekilde yama yapılarak tamir edilmeye çalışılması, yol yüzeyinde düzensiz ve sarsıntılı bir yapıya neden olmakta, araç sürüşünü zorlaştırmakta ve yolculuk konforunu ciddi şekilde düşürmektedir. Bu bozulmalar, yol güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta ve sürüş kalitesini önemli ölçüde düşürmektedir. Yolu ağırlıklı olarak ticari tırlar ve ağır yüklü araçların kullanması, hem yolun daha hızlı bozulmasına neden olmakta hem de mevcut hasarlı yolda ağır vasıtaların seyir güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Bu durum, bölge halkının ulaşımını zorlaştırmakta, can ve mal güvenliğini tehlikeye atmakta, ayrıca bölgeler arası ve uluslararası ticaret potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesine engel olmaktadır.

Bu bağlamda;

1. D.400 karayolunun, Şanlıurfa-Cizre arasındaki 458 km'lik kesiminde bulunan bozuk, yamalı ve çukurlu bölümlerin mevcut durumuna ilişkin Bakanlığınızca yapılmış en son durum tespiti ne zaman gerçekleştirilmiştir?

2. Yoğun bir şekilde yapılan yamalardan kaynaklı oluşan sarsıntılı yol yüzeyi için kalıcı bir çözüm düşünülmekte midir?
3. D.400 karayolunun Şanlıurfa-Cizre arasındaki 458 km'lik kesiminin bakım, onarım ve yenileme çalışmaları için 2025 yılı bütçesinden ne kadar ödenek ayrılmıştır? Ödenek ayrılmışsa bu ödenek, yolun ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli midir?
4. Son beş yıl içerisinde D.400 karayolunun Şanlıurfa-Cizre arasındaki kesiminde ne gibi iyileştirme çalışmaları yapılmıştır?
5. Yoğun bir şekilde yapılan yamalardan kaynaklı ortaya çıkan sarsıntılı yol yüzeyi yerine, kalıcı bir çözüm olarak yolun tamamen yenilenmesi düşünülmekte midir?
6. Özellikle ağır vasıta trafiğini kaldıracak nitelikte ve sarsıntısız ve üç şeritli bir yol yapısı planlanmakta mıdır?
7. D.400 karayolunun Şanlıurfa-Cizre arasındaki kesiminin tarihî İpek Yolu güzergâhı üzerinde olması ve Habur Sınır Kapısı bağlantısı dikkate alınarak, hem kültürel ve turistik değerini koruyacak hem de uluslararası ticaret kapasitesini artıracak özel bir planlama yapılmakta mıdır?
8. D.400 karayolunun Şanlıurfa-Cizre arasındaki kesiminde son beş yılda meydana gelen trafik kazalarının sayısı nedir? Bu kazalardaki can ve mal kayıplarının boyutu nedir?
9. Yolun mevcut durumundaki sarsıntılı yapının bu kazalardaki payı değerlendirilmiş midir?
10. Bölge halkının ulaşım güvenliğini artırmak, uluslararası ticaret koridoru olarak önemi artırmak ve Habur Sınır Kapısı'na erişimi iyileştirmek amacıyla D.400 karayolunun Şanlıurfa-Cizre arasındaki 458 km'lik kesiminin geliştirilmesi için kısa, orta ve uzun vadede planlanan projeler nelerdir?
11. Şanlıurfa-Habur Sınır Kapısı güzergâhının uluslararası ticaret ve lojistik açısından taşıdığı önem göz önüne alındığında, mevcut D.400 karayolunun sarsıntılı ve yamalı yapısının iyileştirilmesine ek olarak, bu yolu destekleyecek veya alternatif oluşturacak bir otoyol yapımı planlanmakta mıdır?
12. Böyle bir proje varsa, fizibilite çalışmaları ve yatırım takvimi hakkında bilgi verebilir misiniz?