



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu* tarafından Anayasa'nın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Öznur Bartin
Hakkâri Milletvekili

Bir ülkenin kalkınma anlayışı, merkezlerde inşa ettiği gösterişli projelerden çok, en uzak ilçelerinde yaşayan yurttaşlara sunduğu temel hizmetlerin niteliğiyle ölçülmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, Hakkâri'nin Derecik ilçesini Şemdinli'ye ve ülkenin geri kalanına bağlayan karayolunun mevcut durumu, yalnızca bir ulaşım sorunu değil; kamu yatırımlarının bölgesel dağılımına ilişkin tercihlerin ve önceliklerin somut bir göstergesidir.

Türkiye'nin en genç ilçelerinden biri olan Derecik, yıllardır ulaşım altyapısındaki yetersizliklerle gündeme gelmektedir. Buna rağmen söz konusu güzergâhın kalıcı biçimde iyileştirilmesine yönelik kapsamlı bir yatırımın hayata geçirilmemiş olması, bölgede yaşayan yurttaşlarda haklı olarak "kamusal hizmetlerden eşit yararlanma" ilkesinin uygulanıp uygulanmadığı yönünde ciddi soru işaretleri yaratmaktadır.

Derecik-Şemdinli karayolu, ilçe halkının sağlık, eğitim, ticaret ve kamu hizmetlerine erişebildiği temel ulaşım aksıdır. Ancak yolun birçok kesiminde görülen yapısal bozulmalar, çökme riski taşıyan alanlar, yetersiz drenaj sistemleri ve sürekli tekrarlanan bakım ihtiyacı, geçici müdahalelerle yönetilmeye çalışılan kronik bir altyapı sorununa işaret etmektedir. Her yıl aynı noktalarda yeniden ortaya çıkan bozulmalar, sorunun teknik olarak çözülemediğini ya da çözülmek istenmediğini düşündürmektedir.

Öte yandan Derecik, yalnızca bir sınır ilçesi değildir. İlçe; Umurlu Sınır Kapısı aracılığıyla Irak'taki Bölgesel Kürt Yönetimi ile gelişme potansiyeli taşıyan ticari, ekonomik ve lojistik ilişkilerin merkezinde yer almaktadır. Buna rağmen sınır ticaretinin gelişmesini sağlayacak temel ulaşım altyapısının yıllardır tamamlanmamış olması, bölgesel kalkınma hedefleriyle çelişmektedir. Yolun yetersizliği nedeniyle artan taşıma maliyetleri, ticari hareketliliğin sınırlanması ve yatırımcıların bölgeden uzak durması, yalnızca Derecik'i değil, ülke ekonomisinin sınır ticaretinden elde edebileceği potansiyel kazanımları da olumsuz etkilemektedir.

Bunun yanında, yolun mevcut durumu nedeniyle ambulansların, kamu hizmet araçlarının ve eğitim hizmetlerine erişim sağlayan taşıtların zaman zaman ciddi güçlüklerle karşılaştığı bilinmektedir. Ulaşım altyapısındaki eksikliklerin yaşam hakkı, sağlık hakkı, eğitim hakkı ve kamu hizmetlerine erişim hakkı üzerinde doğrudan etkileri bulunmaktadır. Bu nedenle mesele yalnızca teknik bir karayolu problemi değil, sosyal devlet ilkesinin uygulanmasına ilişkin bir kamu yönetimi sorunudur.

Daha da önemlisi, son yıllarda ülkenin farklı bölgelerinde milyarlarca liralık ulaştırma yatırımları hayata geçirilirken, stratejik konuma sahip bu güzergâhta kalıcı bir çözümün üretilmemiş olması kamu yatırımlarının önceliklendirilme kriterlerinin sorgulanmasına neden olmaktadır. Hakkâri ve ilçelerinde uzun yıllardır devam eden altyapı eksiklikleri dikkate alındığında, ortaya çıkan tablo bölgede yaşayan yurttaşlar açısından bir ihmal algısını güçlendirmektedir.

Devletin görevi yalnızca mevcut sorunlara müdahale etmek değil; riskleri öngörmek, fırsatları değerlendirmek ve yurttaşların güvenli, kesintisiz ve eşit hizmet almasını sağlamaktır. Bu bağlamda Derecik-Şemdinli karayolunun mevcut hali, yalnızca ulaştırma politikalarının değil, bölgesel kalkınma ve kamu yatırımı planlamasının da yeniden değerlendirilmesini gerektiren önemli bir kamu politikası sorunu olarak karşımızda durmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Derecik-Şemdinli karayolunun mevcut fiziki ve teknik standartlarının yetersiz olduğu yönünde son 15 yıl içerisinde Bakanlığınıza, Karayolları Genel Müdürlüğüne ve ilgili bölge müdürlüklerine iletilen başvuru, şikâyet, teknik rapor ve tespitlerin sayısı kaçtır? Bu başvurular doğrultusunda hangi işlemler gerçekleştirilmiştir?
2. Son 20 yıl içerisinde Hakkâri iline ayrılan karayolu yatırım bütçesinin Türkiye genelindeki toplam karayolu yatırımları içerisindeki payı yıllar itibarıyla nedir? Bakanlığınız, Hakkâri'nin ulaştırma yatırımlarından aldığı payı bölgenin ihtiyaçları ve stratejik konumu açısından yeterli görmekte midir?
3. Derecik-Şemdinli karayolunun tamamen yenilenmesi, standardının yükseltilmesi veya sıcak asfalt kaplamaya dönüştürülmesine ilişkin bugüne kadar kaç fizibilite, etüt, proje veya yatırım dosyası hazırlanmıştır? Bunlardan kaç tanesi yatırım programına alınmış, kaç tanesi uygulanmadan bırakılmıştır? Uygulanmayan projelerin gerekçeleri nelerdir?
4. Aynı trafik yoğunluğuna sahip veya daha düşük araç geçişine sahip güzergâhlarda gerçekleştirilen yol modernizasyon yatırımları dikkate alındığında, Derecik-Şemdinli karayolunun yıllardır kapsamlı bir yatırım programına alınmamasının gerekçesi nedir? Bu durum yatırım önceliklendirme kriterleri açısından nasıl açıklanmaktadır?
5. Umurlu Sınır Kapısı'nın kapasitesinin artırılması, sınır ticaretinin geliştirilmesi ve bölgesel ekonomik entegrasyon hedefleri dikkate alındığında, bu kapıya erişimi sağlayan temel ulaşım koridorunun modern standartlara kavuşturulmamasının gerekçesi nedir? Bakanlığınız tarafından bu durumun sınır ticareti üzerindeki etkilerine ilişkin bir analiz yapılmış mıdır?
6. Derecik-Şemdinli karayolunun mevcut durumu nedeniyle yük taşımacılığı, tarım, hayvancılık, sınır ticareti ve yerel ekonomik faaliyetlerde ortaya çıkan ekonomik kayıplara ilişkin herhangi bir etki analizi yapılmış mıdır? Yapılmış ise sonuçları nelerdir?
7. Söz konusu güzergâhta her yıl tekrarlanan bakım ve onarım çalışmalarına son 15 yılda ne kadar kamu kaynağı harcanmıştır? Sürekli bakım maliyetleri ile kalıcı yenileme yatırımının maliyeti arasında karşılaştırmalı bir analiz yapılmış mıdır? Yapılmış ise sonuçları nelerdir?

8. Derecik-Şemdinli karayolunun bugüne kadar kapsamlı biçimde yenilenememesinde; ödenek yetersizliği, yatırım önceliklendirmesi, teknik planlama eksikliği, kamulaştırma sorunları veya başka idari nedenlerden hangileri etkili olmuştur? Bu nedenlerin ortadan kaldırılması için herhangi bir çalışma yürütülmekte midir?
9. Son 10 yıl içerisinde Derecik-Şemdinli karayolunda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının sayısı kaçtır? Bu kazaların kaçında yolun fiziki durumu, altyapı eksiklikleri veya bakım yetersizlikleri etkili unsur olarak değerlendirilmiştir? Ayrıca yolun mevcut durumunun sağlık, eğitim ve diğer kamu hizmetlerine erişim üzerindeki etkilerine ilişkin Bakanlığınızın elinde herhangi bir çalışma veya rapor bulunmakta mıdır?
10. Bakanlığınızın 2026-2030 yatırım programı kapsamında Derecik-Şemdinli karayolunun yenilenmesi, genişletilmesi ve güvenli ulaşım standartlarına kavuşturulmasına yönelik planlanan somut yatırımlar nelerdir? Bu yatırımların ihale, yapım başlangıç ve tamamlanma takvimi nedir? Bakanlığınız, bölge halkında giderek güçlenen "Hakkâri'nin ulaştırma yatırımlarında ihmal edildiği" yönündeki değerlendirmelere hangi somut verilerle cevap vermektedir?