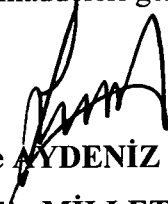




Aşağıdaki sorularımın, **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU, tarafından** Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

  
**Salihe AYDENİZ**  
**Mardin MİLLETVEKİLİ**  
**TBMM İdare Amiri**

Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi, Mersin Limanı'nı Gaziantep sanayisiyle bağlayarak lojistik maliyetlerini düşürmeyi, yolcu ve yük taşımacılığını artırmayı hedefleyen stratejik bir yatırımdır. Proje tamamlandığında Mersin-Gaziantep arası seyahat süresi yaklaşık 6 saat 23 dakikadan 2 saat 15 dakikaya inecek, hat 312,5 km'ye düşecek ve saatte 200 km tasarım hızına uygun, çift hatlı, elektrikli-sinyalli bir sistem olacak. Ancak hattın Gaziantep'te (Baş pınar) sonlandırılması, tarihi İpek Yolu'nun devam ettiği Şanlıurfa, Mardin, Nusaybin ve Ova köy gibi illere ulaşım avantajı sağlamamakta, bölgenin tam entegrasyonunu sınırlamaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi kapsamında Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ova köy hattı (yaklaşık 501 km) planlanmakta ve bu hat "Yeni İpek Yolu" / Orta Koridor vizyonuyla ilişkilendirilmektedir. Buna rağmen Mersin'den başlayan yüksek standartlı hat Gaziantep'te kesilmekte, devam eden güzergâhta aynı standartların (yüksek hız, yolcu + yük kapasitesi) uygulanmayacağı anlaşılmaktadır.

**Bu bağlamda;**

1. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi neden Gaziantep ile sınırlandırılmıştır? Hattın Gaziantep'ten doğuya, tarihi İpek Yolu güzergâhı boyunca (Şanlıurfa, Mardin, Nusaybin vb.) uzatılmaması hangi teknik, mali, coğrafi veya stratejik gerekçelere dayanmaktadır?
2. Kalkınma Yolu Projesi kapsamında planlanan Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ova köy hattı ile Mersin-Gaziantep hattı nasıl entegre edilecektir? Bu entegrasyonda

Mersin'den başlayan yüksek standartlı (200 km/saat ve üzeri) özellikler korunacak mıdır, yoksa devam eden hatlar daha düşük standartta mı inşa edilecektir?

3. Projenin planlama ve ÇED süreçlerinde tarihi İpek Yolu'nun kültürel, turizm ve ticaret değeri ile Güneydoğu Anadolu'nun lojistik potansiyeli dikkate alınmış mıdır? İpek Yolu boyunca tam bir yüksek hızlı tren koridoru (Mersin'den başlayarak Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin'e kadar) oluşturulması öngörülmekte midir?
4. Gaziantep'te hattın sonlandırılmasının bölgenin genel ulaşım master planına ve "Demir İpek Yolu" / Orta Koridor vizyonuna etkisi nedir? Bu sınırlamanın Mersin Limanı'nın hinterlandı, Gaziantep sanayisi ve doğudaki illerin rekabet gücü üzerindeki etkileri değerlendirilmiş midir?
5. Gelecekteki yatırım programlarında Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattının Gaziantep'ten doğuya yüksek standartlı olarak uzatılmasına ilişkin bir çalışma, fizibilite veya takvim var mıdır? Varsa hangi aşamdadır?