



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

Şemdinli-Derecik karayolu, Hakkâri'nin Derecik ilçesinin ilçe merkezi ve ülke geneliyle tek karayolu bağlantısını teşkil etmesi nedeniyle yalnızca bir ulaşım hattı değil; yaşam hakkı, kamu hizmetlerine erişim, ekonomik dolaşım ve kamusal güvenliğin kesişim noktasında yer alan stratejik bir altyapı unsurudur. Bu yönüyle söz konusu yolun niteliği, klasik bir ulaştırma yatırımı çerçevesinin ötesinde, bölgesel eşitlik ve sosyal devlet yükümlülükleri bakımından kritik bir gösterge niteliği taşımaktadır.

Mevcut durumda yolun fiziksel standardının yetersizliği; yüzey bozulmaları, derin çukurlar, stabilitesi zayıf zemin yapısı, dar ve yüksek riskli virajlar ile yetersiz güvenlik yapıları (menfez, istinat duvarı vb.) nedeniyle sürekli risk üreten ve öngörülebilir şekilde kazaya açık bir koridor haline geldiği görülmektedir. Bu durum, kamu idaresinin önleyici risk yönetimi ve altyapı güvenliği yükümlülükleri bakımından ciddi bir zafiyet alanına işaret etmektedir.

Özellikle acil sağlık hizmetlerine erişimde yaşanan gecikmeler, vakaların zamanında müdahale edilememesine yol açarak yaşam hakkı ve sağlık hakkı açısından telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğurmaktadır. Sağlık hizmetlerine erişimin fiilen kesintiye uğradığı bu tür durumlar, yalnızca teknik bir altyapı sorunu değil; aynı zamanda hak temelli kamu hizmeti sunumunda yapısal bir aksaklık anlamına gelmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu güzergâhın sınır hattına yakınlığı ve Umurlu Sınır Kapısı ile bağlantısı dikkate alındığında, yolun mevcut durumu sınır ticareti, lojistik akış ve bölgesel ekonomik canlılık üzerinde doğrudan sınırlayıcı etki yaratmaktadır. Tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin yoğun olduğu Derecik'te üretilen ürünlerin pazara erişiminde yaşanan aksaklıklar, üretici gelirlerini düşürmekte ve yerel ekonomide daralma etkisi oluşturmaktadır. Bu durum, altyapı yetersizliği ile ekonomik kırılganlık arasında doğrudan bir ilişki olduğunu göstermektedir.

Diğer taraftan, yoğun kar yağışı, heyelan ve taşkın gibi doğa olayları karşısında yolun sıklıkla kapanması, ilçenin dış dünya ile bağlantısının tamamen kesilmesine neden olmakta; bu da afetlere dirençli altyapı planlamasının yetersizliğini ortaya koymaktadır. Bu tür kesintiler, yalnızca ulaşımı değil; sağlık, güvenlik, eğitim ve ticaret başta olmak üzere tüm kamusal hizmet zincirini sekteye uğratmaktadır.

Hakkâri genelinde benzer nitelikte altyapı sorunlarının süreklilik arz etmesi, kamu yatırımlarının mekânsal dağılımında denge ve önceliklendirme sorunlarına işaret etmektedir. Bu çerçevede, Şemdinli–Derecik karayolunda yaşanan sorunlar münferit değil; bölgesel ölekte kronikleşmiş altyapı eksikliklerinin somut bir yansımasıdır.

Sonuç itibarıyla; söz konusu yolun mevcut hali, insan hayatını doğrudan tehdit eden, ekonomik faaliyetleri sınırlayan ve kamusal hizmetlere erişimi kesintiye uğratan çok katmanlı bir kamu politikası sorunu niteliği taşımaktadır. Bu nedenle, geçici ve parça bazlı müdahaleler yerine; bilimsel, teknik ve bütüncül bir planlama yaklaşımıyla kalıcı çözümlerin ivedilikle hayata geçirilmesi zorunludur. Bu çerçevede, ilgili tüm kurumların eşgüdüm içerisinde hareket ederek; bilimsel verilere dayalı, şeffaf, denetlenebilir ve takvime bağlanmış bir yatırım ve iyileştirme programını ivedilikle hayata geçirmesi gerekmektedir.

Bu bağlamda;

1. Şemdinli–Derecik karayolunun mevcut teknik standartları (yol genişliği, kaplama türü, zemin yapısı, eğim, kurp yarıçapları vb.) hangi sınıf karayolu kriterlerine karşılık gelmektedir? Bu standartlar yürürlükteki Karayolları Teknik Şartnamesi ile uyumlu mudur?
2. Söz konusu yol için son 10 yıl içerisinde yapılan zemin etütleri, jeoteknik analizler ve mühendislik değerlendirmeleri nelerdir? Bu çalışmaların sonuçlarına göre yolun hangi kesimlerinde yapısal zafiyet tespit edilmiştir?
3. Yol üzerindeki bozulmaların temel nedeni üstyapı aşınması mı, yoksa altyapı (zemin, drenaj, su tahliyesi) kaynaklı mı değerlendirilmektedir? Bu kapsamda kalıcı çözüm için hangi teknik model öngörülmektedir?
4. Son 15 yıl içerisinde bu güzergâh için ayrılan yatırım, bakım ve onarım bütçeleri yıllar itibarıyla ne kadardır? Bu ödeneklerin kullanım oranı nedir?
5. Şemdinli–Derecik karayolunun tamamen yenilenmesi, genişletilmesi veya standardının yükseltilmesine yönelik hazırlanmış bir proje (rehabilitasyon, sıcak asfalt dönüşümü, bölünmüş yol vb.) bulunmakta mıdır? Varsa hangi aşamada mıdır?
6. Yolun yüksek riskli segmentlerine ilişkin hazırlanmış bir trafik güvenliği risk haritası mevcut mudur? Bu kapsamda belirlenen “kara nokta” sayısı kaçtır ve bu noktalarda hangi iyileştirmeler planlanmaktadır?
7. Yol güvenliğini artırmak amacıyla; bariyer, aydınlatma, yatay-düşey işaretleme, hız kontrol sistemleri ve akıllı ulaşım altyapısı gibi unsurların kurulmasına yönelik bir yatırım planı var mıdır?
8. Yoğun kar yağışı, heyelan ve taşkın gibi doğal afetler nedeniyle yolun kapanmasını önlemek amacıyla; kar tüneli, çıkış bariyeri, istinat yapıları ve gelişmiş drenaj sistemleri gibi kalıcı mühendislik çözümleri planlanmakta mıdır?
9. Yolun mevcut haliyle sürekli bakım gerektiren bir yapıda olmasının nedeni nedir? Bu durumun kamu kaynakları açısından oluşturduğu maliyet yüküne ilişkin bir analiz yapılmış mıdır?
10. Şemdinli–Derecik hattına alternatif bir ulaşım koridoru oluşturulmasına yönelik

fizibilite çalışması yapılmış mıdır? Yapılmış ise sonuçları nelerdir?

11. Bu güzergâhta meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının son 10 yıla ilişkin sayısal dağılımı nedir? Bu kazalarda yol kusurunun payına ilişkin bir teknik değerlendirme yapılmış mıdır?
12. Bölgesel ulaşım altyapısında önceliklendirme yapılırken kullanılan kriterler nelerdir? Şemdinli–Derecik karayolu bu kriterler çerçevesinde hangi öncelik düzeyinde değerlendirilmektedir?
13. Yolun ulusal ulaşım ağı içindeki stratejik konumu dikkate alınarak, bu güzergâh için özel bir yatırım programı oluşturulması planlanmakta mıdır?