



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu* tarafından Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Ceylan AKÇA CUPOLU

Diyarbakır Milletvekili

En temel insan haklarından biri olan ulaşım, insanlığın kentleşme patikasına girişi sonrası kamu yönetimi kavramının ortaya çıkışında belirleyici olmuş; bu yönüyle devletlerin yurttaşlarına karşı yerine getirmekle yükümlü olduğu asli görev alanlarından biri haline gelmiştir. Bu çerçevede, merkezi yönetim bütçesinde ulaştırma yatırımlarına ayrılan kaynakların dağılımı, devletin hem yurttaşlık haklarına yaklaşımını, hem bölgesel sorumluluk anlayışını ve hem de hizmet önceliklerini somut biçimde ortaya koymaktadır.

2026 Yılı Kamu Yatırım Programında ulaştırma ve haberleşme sektöründe toplam 508,16 milyarlık kaynak ayrılan 857 proje yer almaktadır. Programda, (yatırımı 2026 yılından sonraya kalanlar hariç olmak üzere) söz konusu sektörlerde Diyarbakır'a ayrılan toplam kaynak 14 proje ile 2,5 milyardır. Proje sayısının salt göz doldurması amacıyla eklendiğini düşündüren ve 1.000-2.000 TL gibi sembolik bütçelerle yer alan 5 proje de düşülürse programın fiiliyatta 9 onarım-bakım-yapım işi barındırdığı görülmektedir. Türkiye genel nüfusunun %2,16'sına ev sahipliği yapan Diyarbakır'ın genel ulaşım yatırımlarından payına düşen oran sadece %0,49'dur.

Dünyanın, entegre ve yüksek hızlı trenleri, modüler yolları, akıllı şeritleri, kablosuz şarj eden otobanları, robotik yeraltı otoparkları gibi çağın ulaşım çözümlerini hayata geçirdikleri bir yüzyılda Diyarbakırlıların ulaşım hakkından çalmak Diyarbakır'ı çıkmaz bir sokağa çevirmektir. "Türkiye Yüzyılı"ndaki batıdan doğuya uzanan otoyolların Şanlıurfa'da kesilmesi, hızlı tren raylarının Gaziantep ötesine geçmekte tereddüt etmesi bir tesadüf değil, bilinçli bir planlama tercihidir. Mevcutta aktarmalarla 26 saatte varılan İstanbul, 22 saatte varılan Ankara için hızlı tren projelerini devreye sokmamak kenti izolasyona almaktır. Bu yapısal izolasyon havada da karada olduğu kadar şiddetlidir. Diyarbakır Havalimanı, geçtiğimiz ay 170 uçağın inememesiyle tecrübe edildiği üzere, İstanbul ve Ankara gibi ana merkezlerle dahi uçuşların yapılamadığı kronik bir krizle boğuşmaktadır. Sisli havalarda iniş sistemlerinin yetersizliği, ALS arızası, pist eksikliği ve uçuş sayılarındaki anlaşılmaz kısıtlamalar, kenti dünyadan koparmakta; iş insanından hastasına, öğrencisinden turistine kadar tüm toplumu bir erişim mağduruna dönüştürmüştür.

Diyarbakır; sadece 2 milyona yaklaşan nüfusuyla planlama tercihlerinde ötelenecek, çıkmaz sokağa dönüştürülecek bir kent değil; aksine, eğitimden sağlığa, ticaretten kültüre komşu illere sunduğu hizmetlerle yaklaşık 6 milyonluk bir hinterlanda hitap eden bölgesel bir üstür. Sadece 2025 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi'ndeki Diyarbakır'ı acenteler üzerinden 1 milyon 600 bin, gününbirlik ve şahsi ziyaretlerle 3 milyon turist ziyaret etmiştir. 2025 yılında ihracatını %13,5 artırarak 275,6 milyon dolara yükselten Diyarbakır; Erbil ve Bağdat hattı üzerinden Ortadoğu'ya açılan stratejik bir ticaret kapısı olmasına rağmen, bu potansiyelin karşılığını kamu yatırımlarından alamamıştır. Ticaret ve Sanayi Odası verilerine göre konkordato başvuruları katlanarak artmış, kentin ulaşım altyapısındaki yetersizlikler ve finansmana erişimdeki eşitsizlikler nedeniyle 104 firma batı illerine taşınmak zorunda kalmıştır.

Bu kuşatılmışlığın insani maliyeti de sarsıcıdır. Güneydoğu Anadolu Belediyeler Birliği (GABB) tarafından yayımlanan *"Yoksulluğun Kadın Hali: Diyarbakır'da Eşitsizliğin Haritası"* başlıklı araştırma, altyapı ve yatırım eksikliğinin yalnızca kalkınma sorunu değil, aynı zamanda derin bir toplumsal eşitsizlik meselesi olduğunu ortaya koymaktadır. Sur ve Bağlar gibi ilçelerde kadınların yaklaşık %90'ının gelir getirici bir işte yer alamaması, kişisel geliri olmayanların oranının %50'yi aşması; ulaşım ve üretim altyapısındaki yetersizliğin istihdamı daraltmasının sonucudur. Kamu yatırımlarındaki eşitsizlik, yalnızca ekonomik göstergelere değil, toplumsal adaletin en temel alanlarına da sirayet etmiş durumdadır.

Diyarbakır'ı ulaşımında ve ulaşımın müteselsilen etkilediği tüm alanlarda çıkmaz sokağa mahkum eden bu stratejik körlük, sadece bir şehrin yolunu kesmek değil; Türkiye ekonomisinin en güçlü şahdamarlarından birini tıkamaktır.

Bu bağlamda:

1. 2026 Yılı Kamu Yatırım Programı'nda ulaştırma ve haberleşme sektörüne ayrılan 508,16 milyar TL'nin illere göre dağılımında hangi objektif kriterler esas alınmıştır?
2. Türkiye nüfusunun %2,16'sına sahip olan Diyarbakır'ın genel ulaşım yatırımlarından yalnızca %0,49 pay almasının gerekçesi nedir?
3. Diyarbakır'a ayrılan 14 projenin 5'inde 1.000–2.000 TL gibi sembolik ödenekler ayrılmasının planlama gerekçesi nedir? Bu projelerin 2026 yılında fiilen yürütülmesi planlanmakta mıdır?
4. Diyarbakır Havalimanı'nda ILS/ALS sistemleri ne zaman devreye girecektir?
5. Askeri havalimanını taşımayı ve önceliği yurttaşların ulaşım hakkına vermeyi planlıyor musunuz?
6. Diyarbakır'ın ulaşım altyapısındaki yetersizliklerin ihracat, turizm ve istihdam üzerindeki etkisine ilişkin Bakanlığınız tarafından yapılmış bir etki analizi var mıdır?
7. Diyarbakır'ın ulaştırma yatırımlarında aldığı payın artırılmasına yönelik 2026 sonrası için planlanan revizyon var mıdır?
8. Ulaştırma yatırımlarında bölgesel dağılımın anayasal eşitlik ilkesi ve dengeli kalkınma hedefiyle uyumu nasıl sağlanmaktadır?
9. Diyarbakır'ın ulaştırma yatırımlarında düşük pay almasının bilinçli bir planlama tercihi olmadığına dair Bakanlığınızın dayandığı somut veriler nelerdir?