TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Sayı :20754
Tarih :22.10.2026

51905

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğünün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Serhat EREN

Diyarbakır Milletvekili

Diyarbakır, sahip olduğu coğrafi konum itibarıyla bölgesel ulaşım ve ticaret açısından önemli bir merkezdir. Kent merkezinde ticari hareketliliğin ve trafik yoğunluğunun yüksek olduğu bölgeler, büyük ölçüde şehir içinden geçen karayolu ağları çevresinde şekillenmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğundaki Şanlıurfa, Silvan ve Elazığ yolları ile Mardin Yolu (Karacadağ Bulvarı), Diyarbakır'ın şehir içi ulaşımında önemli bir yer tutmaktadır. Söz konusu güzergahlar, kent içi ulaşımın yanı sıra şehirlerarası ve uluslararası taşımacılık bakımından da yoğun olarak kullanılmaktadır. Özellikle İran ve Irak yönüne seyahat eden araçların da bu güzergahları kullanması, söz konusu yolların önemini daha da artırmaktadır.

Bu yoğunluk nedeniyle, belirtilen güzergahlarda bulunan kavşaklarda yaşanan trafik sıkışıklığı, ulaşım sürelerini uzatmakta ve kent içi ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Uzun vadede transit trafiğin şehir içi trafik akışından ayrılmasını sağlayacak alt geçit, üst geçit ve çevre yolu çözümlerinin değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

Bununla birlikte, edinilen şifahi bilgilere göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca Diyarbakır'da yol ve köprü yapım çalışmaları için yeterli ödenek ayrılmadığı gerekçesiyle Şanlıurfa, Silvan ve Elazığ yollarındaki bazı kavşakların hemzemin "Yeni Nesil Akıllı Kavşak" modeliyle projelendirildiği ve ihale sürecinin yürütüldüğü ifade edilmektedir. Bu kavşakların mevcut duruma kıyasla araç geçiş kapasitesini artırması ve trafik akışını iyileştirmesi beklenmekle birlikte, hemzemin kavşak düzenlemelerinin transit geçişlerdeki kesintileri tamamen ortadan kaldırması mümkün olmayabilecektir.

Yine edinilen şifahi bilgilere göre, söz konusu çalışmalar için Şubat 2026'da sözleşme imzalanmış olmasına rağmen bugüne kadar yalnızca 450 Evler Kavşağı'nın imalatı tamamlanmıştır. Trafik yoğunluğunun azaltılması açısından önem taşıyan diğer kavşaklardaki çalışmaların hangi aşamada olduğu ve ne zaman tamamlanacağı belirsizliğini korumaktadır.

Öte yandan, Diyarbakır'da günün önemli bir bölümünde yoğun trafik sıkışıklığının yaşandığı Mardin Yolu (Karacadağ Bulvarı) üzerindeki kavşaklar için de kalıcı ve etkin çözümler üretilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Kentteki trafik yoğunluğunun temel nedenlerinden biri de şehirlerarası ve transit taşımacılığın kent içi ulaşım akslarını kullanmak zorunda kalmasıdır. Bu kapsamda Mardin Yolu ile Silvan Yolu ve Silvan Yolu ile Elazığ Yolu arasında çevre yolu bağlantılarının oluşturulması, kent merkezine yönelen transit trafik yükünün azaltılması bakımından önem taşımaktadır.

Benzer şekilde, Seyrantepe Kavşağı ile Organize Sanayi Bölgesi arasındaki güzergahta artan sanayi ve ağır taşıt trafiği, kavşaklarda farklı seviyeli geçiş çözümlerine duyulan ihtiyacı artırmaktadır. Şanlıurfa Yolu üzerinde ise mevcut alt geçitlerin sağladığı kesintisiz ulaşım imkanının Otogar Kavşağı sonrasında devam etmemesi, bu güzergahta trafik akışının yeniden kesintiye uğramasına ve yoğunluğun belirli kavşaklarda birikmesine neden olabilmektedir.

Diyarbakır'ın artan nüfusu, araç sayısı, sanayi ve ticaret faaliyetleri ile bölgesel ulaşım yükü dikkate alınarak söz konusu güzergahlarda bütüncül bir ulaşım planlaması yapılması, çevre yolu bağlantıları, farklı seviyeli kavşaklar ve trafik yönetimi uygulamalarının birlikte değerlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu bağlamda,

1. 2026 yılı içerisinde Diyarbakır'a karayolu, kavşak, alt geçit ve üst geçit yatırımları için ayrılan toplam ödenek ne kadardır?
2. Şanlıurfa, Silvan ve Elazığ yollarındaki kavşakların hemzemin olarak düzenlenmesi yerine, transit geçişleri kesintisiz sağlayacak alt geçit veya üst geçit projelerinin hayata geçirilmesi konusunda Bakanlığınızın herhangi bir çalışması veya yatırım programı bulunmakta mıdır?
3. Diyarbakır'ın şehir içi ve şehirlerarası trafik yükünü birlikte karşılayan Mardin Yolu (Karacadağ Bulvarı) üzerindeki kavşaklarda yaşanan yoğunluğun giderilmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğünce herhangi bir etüt, proje veya yatırım planlaması yapılmış mıdır? Yapılmışsa çalışmalar hangi aşamadadır?
4. Diyarbakır'da Mardin Yolu ile Silvan Yolu arasında ve Silvan Yolu ile Elazığ Yolu arasında oluşturulması ihtiyaç olarak değerlendirilen çevre yolu bağlantılarına ilişkin Bakanlığınızca hazırlanmış herhangi bir etüt, güzergâh belirleme çalışması veya uygulama projesi bulunmakta mıdır?
5. Diyarbakır'da Seyrantepe Kavşağı ile Organize Sanayi Bölgesi arasındaki karayolu güzergahında, özellikle ağır taşıt trafiğinin neden olduğu yoğunluğun azaltılması amacıyla farklı seviyeli kavşak yapılmasına yönelik herhangi bir etüt ya da proje çalışması gerçekleştirilmiş midir?
6. Şanlıurfa Yolu üzerinde mevcut alt geçitlerle sağlanan kesintisiz trafik akışının Otogar Kavşağı sonrasındaki güzergâhta devam ettirilmemesinin teknik, ekonomik veya planlama açısından gerekçeleri nelerdir? Otogar Kavşağı sonrasında trafik yoğunluğunun yaşandığı kavşaklarda alt geçit veya farklı seviyeli kavşak yapılmasına ilişkin Bakanlığınızın herhangi bir projesi bulunmakta mıdır?