



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen soruların **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU** tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

Ayten KORDU
Tunceli Milletvekili

Dersim genelinde birçok virajlı yolun temel güvenlik gereksinimi olan yetersiz bariyer, pek çok kritik yerde yaşanan ışıklandırma sorunu ve uyarı levhaların da yaşanan eksik ve sorunların zamanında giderilmemesi ile ölümlü kaza kaza riski her geçen gün artmaktadır. Bununla birlikte mevcut yolların yeterli bakımı yapılmadığı gibi bu zor coğrafyadan geçen yolların daha kullanışlı ve güvenli hale getirilmesi, çeşitli sebeplerle sürekli olarak ötelenmektedir.

Dersim'in zorlu coğrafi yapısı nedeniyle, özellikle Munzur ve Pülümür Vadileri boyunca uzanan yollar sadece binek araçlarla değil, aynı zamanda yoğun bir biçimde tır, kamyon gibi ağır tonajlı vasıtalar tarafından da kullanılmaktadır. Bu yoğun ve ağır taşıma trafiği, yollar üzerindeki fiziki yükü artırmakta, deformasyonu hızlandırmakta ve kaza riskini yükseltmektedir. Ayrıca söz konusu vadilerdeki yollar, yamaçlardan sıklıkla düşen kaya ve taş parçalarıyla sık sık kapanmakta ya da daralmaktadır. Bu durum, sürüş güvenliğini tehdit ettiği gibi, acil müdahale gerektiren durumlarda da ciddi sorunlara yol açmaktadır. Bu nedenle, özellikle kaya ve taş düşmesine karşı yolların gün içinde belirli aralıklarla kontrol edilmesi ve temizlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu yollarının önemli kısmı Munzur Vadisi boyunca su yatağını takip ederek Ovacık'a bağlanan 59 kilometrelik Dersim-Ovacık yolu zaten normal koşullarda bile yetersizken, özellikle yaz aylarında aşırı artan trafiği ciddi endişelere ve kaza riskinin artmasına sebep

olmaktadır. Oldukça dar olan Ovacık yolunun büyük bölümü sert virajlardan oluşuyor, tepelerden yola sürekli kaya parçaları ve taşlar düşmesi sonucu ciddi risklerle karşı karşıyadır.

Örneğin 21 Nisan 2023 tarihinde Dersim-Ovacık (Pulur) karayolunun 40. kilometresi Tornava bölgesinde özel bir araç, bariyer olmadığı için Munzur Çayı'na uçması sonucu Azat Demiral, Mehmet Can Demiral ve Baran Aslan Taş yaşamını yitirdi. Örneğin kaza olmadan önce yolun güvenlik bariyerleri yapılmış olsaydı, söz konusu kaza belki ölümcül olmayabilirdi.

16 Haziran 2025 tarihinde ise Dersim'in Mazgirt ilçesinde, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait bir köprüde meydana gelen trafik kazasında Ekin Bulat isimli yurttaşımız hayatını kaybetmiştir. Bu trafik kazası çok açık ve net önlenebilir bir ihmâl sonucu yaşanmış bir can kaybı olarak değerlendirilmelidir.

Kazanın meydana geldiği yerin incelenmesi sonucunda, kamu güvenliği açısından son derece ciddi bazı eksiklikler tespit edilmiştir. Öncelikle, köprünün girişinde herhangi bir fiziksel engelleyici bariyer ya da suya karşı koruyucu yapı bulunmamaktadır. Bu durum, araçların kontrolünü kaybetmesi halinde köprüden aşağıya savrulmasını kolaylaştırmakta ve ölümcül sonuçlara yol açmaktadır.

Ayrıca, sürücüler için uyarıcı ya da yavaşlatıcı yeterli bir tabela sisteminin bulunmaması da dikkat çekicidir. Mevcut olan birkaç küçük tabela ise sürücüler tarafından fark edilmesi oldukça güç olacak şekilde konumlandırılmıştır. Bu da, özellikle bölgeye yabancı olan sürücülerin köprünün tehlikeli yapısını zamanında fark edememelerine neden olmaktadır.

Köprü giriş ve çıkışlarının özellikle gece saatlerinde ya da hızla gelen bir aracın kontrolünü kaybetmesi durumunda, ölümcül sonuçlara neden olabilecek kadar açık ve güvensiz yapıda olduğu tespit edilmiştir. Bu durum yalnızca Ekin Bulat'ın yaşamını yitirdiği kazaya değil, benzer koşullarda yaşanabilecek başka kazalara da zemin hazırlamaktadır.

Söz konusu köprü Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait olup, bu alanda gereken temel güvenlik önlemlerinin alınmamış olması, benzer kazaların tekrarlanma riskini artırmaktadır. Bu sebeple; köprü giriş ve çıkışlarına güvenlik bariyerlerinin yapılması, sürücülerin dikkatini çekecek şekilde daha büyük, görünür, ışıklı veya reflektif tabelaların yerleştirilmesi, gerekli

yerlerde hız kesici fiziksel önlemlerin alınması (kasis, yol daraltma vb.), ve bu tür riskli köprülerin tamamında tekrar bir güvenlik denetiminin yapılması hususlarında acil adımlar atılması elzemdir. Bu tür ihmallerin başka ailelerin de benzer acılar yaşamasına neden olmaması adına gerekli düzenlemelerin ivedilikle hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Son olarak 23 Temmuz 2025 tarihinde Dersim merkez ilçesinde meydana gelen trafik kazasında, düğünden dönen Hasan Kırbağa isimli bir yurttaş Mameki Köprüsü üzerinde otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetmiştir. Dersim Mameki köprüsünün girişine 5 ile 10 metre yakınındaki Saklıköy düğün salonuna doğru bir tali yolun olduğu ve bu tali yolda herhangi bir uyarı levhasının bulunmaması, ayrıca köprü giriş ve çıkışında herhangi bir aydınlatmanın olmaması yayaların ve sürücülerin görüş mesafesini ciddi şekilde kısıtlamakta ve özellikle gece saatlerinde yaşanabilecek kazaların riskini artırmaktadır. Bu ihmallerin giderilmemesi, benzer olayların tekrar yaşanmasına zemin hazırlamaktadır. Gerekli uyarı sistemlerinin ve aydınlatma altyapısının acilen sağlanması artık Bahaneye yer bırakılmayacak kadar hayati önem taşımaktadır.

Bu bağlamda;

- 1- Dersim-Ovacık yolu başta olmak üzere, il genelindeki dağlık ve virajlı yolların güvenli hale getirilmesi amacıyla bugüne kadar Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmış herhangi bir fizibilite çalışması, risk analizi veya yatırım planı mevcut mudur?
- 2- Munzur Vadisi boyunca uzanan 59 kilometrelik Dersim-Ovacık kara yolunda, özellikle kaya düşmesi riski bulunan virajlı noktalarda neden hâlâ koruyucu bariyer sistemleri inşa edilmemiştir?
- 3- 21 Nisan 2023 tarihinde Tornava mevkiinde meydana gelen ve 3 yurttaşımızın hayatını kaybettiği kazaya ilişkin olarak bakanlığınız veya Karayolları Genel Müdürlüğü herhangi bir teknik inceleme başlatmış mıdır? Bu kazaya neden olan güvenlik açığı giderilmiş midir?
- 4- 16 Haziran 2025 tarihinde Mazgirt ilçesinde Karayolları sorumluluğunda bulunan bir köprüde yaşanan ve Ekin Bulat adlı yurttaşın hayatını kaybettiği kazada, köprünün giriş ve çıkışında neden güvenlik bariyeri veya koruyucu yapı bulunmamaktadır?

- 5- Mazgirt'te kazanın gerçekleştiği köprüde, sürücülerin dikkatini çekecek büyüklükte uyarı levhaları, ışıklı/reflectif yönlendirme sistemleri ve hız kesici fiziksel önlemler neden bugüne kadar yerleştirilmemiştir?
- 6- Bakanlığınız, Mazgirt'teki söz konusu köprüde tespit edilen güvenlik eksikliklerinin (bariyer eksikliği, görünür uyarı levhası yetersizliği, aydınlatma yoksunluğu gibi) ne zaman ve hangi takvimle giderileceğine dair bir planlama yapmış mıdır? Bu eksikliklerin giderilmesi için 2025 yılı içerisinde somut bir yatırım veya müdahale programı öngörülmekte midir?
- 7- Mameki Köprüsü girişine 5-10 metre mesafede yer alan tali yol üzerinde uyarı levhası ve köprü giriş/çıkışında aydınlatma bulunmamasının sebebi nedir? Bu eksiklikler giderilecek midir?
- 8- Son beş yıl içerisinde Dersim genelinde, Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yollar ve köprülerde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının sayısı kaçtır? Bu kazaların kaç doğrudan yol/yapısal eksikliklerden kaynaklanmıştır?
- 9- Bakanlığınızın, köprü ve yol bağlantılarında özellikle gece görüşünü artırmak için reflektif tabelalar, LED aydınlatmalar, yönlendirme lambaları gibi basit ama hayati önlemleri tüm yurttan yaygınlaştırma yönünde bir eylem planı mevcut mudur?
- 10- Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı teknik ekiplerin, Dersim'deki köprü ve yolların güvenlik açısından yeniden değerlendirilmesini içeren kapsamlı bir denetim süreci başlatması planlanmakta mıdır?
- 11- Bakanlığınız, Dersim'de her yıl tekrarlayan ve birbirinin aynısı kazalara neden olan yapısal güvenlik eksikliklerini ortadan kaldırmak üzere; tüm riskli bölgelerde standarda uygun bariyer, ışıklandırma ve tabela sistemlerini zorunlu hale getirecek düzenlemeler yapmayı planlamakta mıdır?

12- Dersim genelinde özellikle Munzur ve Pülümür Vadisi güzergâhlarında tır ve kamyon gibi ağır tonajlı araçların yoğun biçimde kullandığı yolların mevcut altyapı kapasitesine uygun olup olmadığı yönünde Bakanlığınız veya Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmış teknik bir analiz veya sınırlayıcı düzenleme bulunmakta mıdır?

13- Kaya ve taş parçalarının sıkça düştüğü bu riskli bölgelerde, yolların gün içinde kaç kez kontrol edildiğine ve temizlik yapıldığına dair bir denetim ya da takip mekanizması mevcut mudur? Bu işlemler belirli periyotlarla yapılmakta mıdır, yapılmaktaysa hangi saat aralıklarında ve hangi ekipler tarafından yürütülmektedir?