



## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Van-Hakkâri-Yüksekova karayolu hattında uzun süredir idarenin bilgisi dâhilinde bulunan jeoteknik riskler, yamaç stabilitesi sorunları, kaya düşmesi ve heyelan tehlikeleri ile mühendislik ve güvenlik eksikliklerinin giderilmemesi nedeniyle hem ölümlü trafik kazalarının hem de ulaşımın tamamen kesilmesine yol açan afet nitelikli olayların ardışık şekilde yaşandığı görülmektedir. 25 Mart 2026 tarihinde Çöplük ve Yeniköprü mevkiilerinde meydana gelen heyelan sonucu bölgenin tek ana ulaşım arterinin kapanması; yurttaşların saatlerce mahsur kalmasına, sağlık hizmetlerine erişimin aksamasına ve kamu hizmetlerinin kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bu durum, söz konusu güzergâhta risklerin öngörülebilir olmasına rağmen bütüncül, kalıcı ve bilimsel müdahalelerin zamanında hayata geçirilmediğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, Van-Hakkâri hattında yaşanan kazalar ve afet risklerinin önlenmesine yönelik denetim mekanizmalarının etkinliğinin araştırılması, idari sorumluluk zincirinin ortaya konulması ve yaşam hakkını esas alan güvenli ulaşım standartlarının tesis edilmesi amacıyla bir Araştırma Komisyonu kurulmasını ve bu hususta Anayasa'nın 98'inci İttüzüğün 104'üncü ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederim.

**Öznur Bartın**

**Hakkâri Milletvekili**

## GEREKÇE

Van–Hakkâri Karayolu, uzun yıllardır kamu otoritelerinin bilgisi dâhilinde olan ancak giderilmeyen yapısal, jeoteknik ve mühendislik eksiklikleri nedeniyle kronik bir güvenlik riski üretmeye devam etmektedir. Söz konusu güzergâh, yalnızca trafik kazalarıyla değil; kaya düşmesi, heyelan, toprak kayması ve yamaç stabilitesi sorunlarıyla da çok boyutlu bir afet-risk hattına dönüşmüş durumdadır.

30 Kasım 2025 tarihinde Zernek Barajı çevresinde meydana gelen ve üç yurttaşın yaşamını yitirdiği kaza; yol geometrisi, bariyer eksikliği ve koruyucu sistemlerin yetersizliğinin doğrudan sonucu olarak kayıtlara geçmiştir. Bununla birlikte aynı güzergâhta 2025 yılı içerisinde gerçekleşen ve çok sayıda yurttaşın yaşamını yitirdiği kazalar, sorunun münferit değil yapısal olduğunu açık biçimde ortaya koymaktadır.

Öte yandan 25 Mart 2026 tarihinde Hakkâri–Yüksekova kara yolunun Çöplük ve Yeniköprü mevkilerinde meydana gelen heyelan; yalnızca bir doğa olayı değil, önceden öngörülebilir ve gerekli mühendislik tedbirleriyle etkisi azaltılabilir bir riskin gerçekleşmesidir. Yoğun yağış sonrası zeminin gevşemesi, yamaç stabilitesinin sağlanmamış olması ve yeterli kaya tutucu sistemlerin bulunmaması nedeniyle büyük kaya parçaları ve toprak kütleleri yola akmış; bölgenin tek ana ulaşım arterinin tamamen kapanmasına yol açmıştır.

Bu olay sonucunda:

- Yüksekova'nın Van ve Hakkâri ile kara bağlantısı saatlerce kesilmiş,
- Yurttaşlar yolda mahsur kalmış,
- Hastalar ve acil durum taşıyan araçlar ilerleyememiş,
- Kamu hizmetlerine erişim fiilen durmuştur.

Bu tablo, yalnızca teknik bir altyapı sorunu değil; aynı zamanda kamusal hizmet sunumunda eşitsizlik ve ihmal tartışmasını da beraberinde getirmektedir. İlgili Bakanlığa defalarca yönelttiğimiz soru önergelerine verilen yanıtlarda “çalışmaların sürdüğü”, “çelik ağ ve perde duvar uygulamalarının yapıldığı” ifade edilmesine rağmen, sahada yaşanan gerçeklik bu beyanlarla örtüşmemektedir.

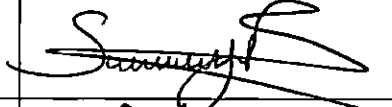

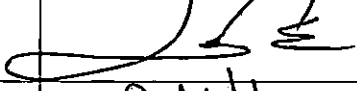

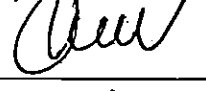
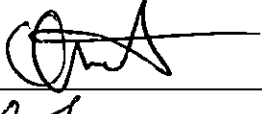
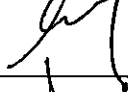
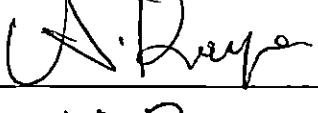
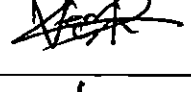
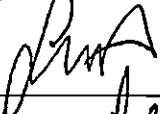
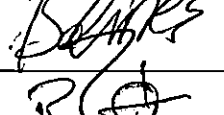

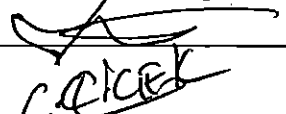
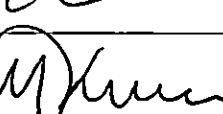


Şayet iddia edildiği gibi çelik perde sistemleri, kaya tutucu ağlar ve yamaç stabilizasyon projeleri bütüncül şekilde hayata geçirilmiş olsaydı; 25 Mart 2026 tarihinde yaşanan heyelan ve yol kapanması gerçekleşir miydi? Aynı şekilde, 16 Kasım 2025 tarihinde Serê Solan mevkiinde yaşanan ve iki yurttaşın yaşamını yitirdiği kaya düşmesi vakası önlenemez miydi?

Bu noktada temel sorun; parçalı, reaktif ve gecikmeli müdahaleler yerine bütüncül risk yönetimi yaklaşımının hayata geçirilmemesidir. Van–Hakkâri hattı artık “yüksek riskli yol” kategorisinin ötesinde, sürekli can kaybı üreten bir yapısal güvenlik sorunu hâline gelmiştir. Bu durum, Anayasa'nın 17. maddesinde güvence altına alınan yaşam hakkının korunmasına ilişkin pozitif yükümlülüklerin ihlali anlamına gelmektedir.

Daha kaç yurttaşın yaşamını yitirmesi beklenmektedir? Ulaşım hakkı, can güvenliği ve kamu hizmetlerine erişim hakkı bakımından bölge halkının maruz bırakıldığı bu tablo, idarenin önceliklendirme politikalarının sorgulanmasını zorunlu kılmaktadır. Hakkâri hattında yaşanan bu ihmâl zinciri, kamusal hizmetlerde bölgesel eşitsizlik ve ayrımcılık iddialarını güçlendirmektedir.

Van–Hakkâri Karayolu’nda yaşam hakkını esas alan bütüncül ve bilimsel bir risk yönetimi yaklaşımının hayata geçirilmemesi hâlinde ortaya çıkacak her yeni can kaybı, yalnızca teknik bir eksiklik değil; doğrudan iktidarın ve ilgili Bakanlıkların siyasi sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesi gereken öngörülebilir bir ihmâl olarak kayıtlara geçecektir.

Bu çerçevede, Van–Hakkâri hattında yaşanan kazalar ve afet risklerinin önlenmesine yönelik denetim mekanizmalarının etkinliğinin araştırılması, idari sorumluluk zincirinin ortaya konulması ve yaşam hakkını esas alan güvenli ulaşım standartlarının tesis edilmesi amacıyla bir Araştırma Komisyonu kurulmasını ve Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederim.

1	SÜMEYYE BOZ ÇAKI	MUŞ	
2	AYTEN KORDU	TUNCELİ	
3	SERHAT EREN	DİYARBAKIR	
4	DİLAN KUNT AYAN	ŞANLIURFA	
5	GÜLCAN KAÇMAZ SAYYİĞİT	VAN	
6	NEVROZ UYSAL ASLAN	ŞIRNAK	
7	ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU	KOCAELİ	
8	ADALET KAYA	DİYARBAKIR	
9	VEZİR COŞKUN PARLAK	HAKKARİ	
10	ALİ BOZAN	MERSİN	
11	SALİHE AYDENİZ	MARDİN	
12	GÜLDEREN VARLI	VAN	
13	BERİTAN GÜNEŞ ALTIN	MARDİN	
14	BERDAN ÖZTÜRK	DİYARBAKIR	
15	ZEYNEP ODUNCU KUTEVİ	BATMAN	
16	CENGİZ ÇİÇEK	İSTANBUL	
17	MEHMET KAMAÇ	DİYARBAKIR	
18	SABAHAT ERDOĞAN SARITAŞ	SİİRT	
19	GEORGE ASLAN	MARDİN	
20	MEHMET ZEKİ İRMEZ	ŞIRNAK	