



T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı :30824082-610 - 14764613
Konu :Yazılı Soru Önergeleri

7/28325 Gk 165

7/31762 Gk 11

29 Ocak 2026

7/34716 - 34717

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA Gk 23

Milletvekilllerimiz tarafından Bakanlığımıza yöneltilen ve ilişik listede; TBMM Esas numaraları ve konuları belirtilen yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, söz konusu önergelerde yer alan hususlara ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.


Murat KURUM
Bakan

EK:

-Dosya (1 Takım)

7/35228 Gk 30

7/35462 Gk 32

7/36012 Gk 11

7/36221 Gk 43

7/36550 - 36551
Gk 45

7/36643 Gk 50

7/36643
64 50

**HAKKARİ MİLLETVEKİLİ
SAYIN ÖZNUR BARTİN'İN
TBMM 7/36643 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
İLİŞKİN SORULAR VE CEVAPLARI**

SORULAR

16 Kasım 2025 tarihinde, Van-Hakkâri Karayolu'nun Sere Solan mevkiinde meydana gelen ve iki yurttaşımızın yaşamını yitirmesiyle sonuçlanan trafik kazası, bölgedeki kronik risklerin artık idari sorumluluk sınırlarını aşarak, doğrudan devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünün ihlali boyutuna ulaştığını göstermektedir. Yağışla birlikte dağ yamacından kopan kayalardan kaçmaya çalışan sürücünün manevrası sonucu kamyonetin yaklaşık 200 metre yükseklikten Zap Suyu'na düşmesi, yıllardır bilinen kaya düşmesi tehlikesinin gerekli mühendislik tedbirleriyle bertaraf edilmediğini açıkça ortaya koymuştur.

Kazanın ardından dört yurttaşımız yaralı olarak çıkarılmış; ancak hastaneye kaldırılan yaralılarından ikisi tüm müdahalelere rağmen yaşamını yitirmiştir. Kurtarma ekiplerinin olay yerine ne zaman ulaştığı, müdahale süresinin tıbbi sonucu etkileyip etkilemediği hâlen açıklığa kavuşturulmamıştır.

Bu olay münferit değildir. Aynı güzergahta:

- 27 Ekim 2025: Zerneke Barajı mevkiinde 3 yurttaş yaşamını yitirdi, 4 yurttaş yaralandı.
- 30 Ağustos 2025: Santaş köyü yakınlarında ikisi çocuk 5 yurttaş hayatını kaybetti.
- 22 Nisan 2025: Minibüs-kamyon çarpışması sonucu 8 yurttaş yaşamını yitirdi, 11 yurttaş yaralandı.
- Son 10 yılda aynı yol hattında onlarca yurttaşımız hayatını kaybetti.

Güzergâhın güvenlik standartları her geçen yıl gerilerken kamu idaresi, öngörülebilir riskleri giderecek somut ve kalıcı adımları hayata geçirmemekte ısrar etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na yönelttiğimiz soru önergesine verilen yanıtta; Van-Hakkâri Karayolu'nun 192 kilometrelik hattının 141 kilometresinin bölünmüş yol, 51 kilometresinin tek yol standardında hizmet verdiği, Güzeldere Tüneli ve Çamlık Viyadüğü gibi büyük ölçekli projelerin tamamlandığı, kaya düşmelerinin yoğunlaştığı Sere Solan ve Tekser mevkieinde çelik ağ, kaya tutucu sistemler ve betonarme perde duvar uygulamalarının sürdürüldüğü ifade edilmiştir.

Buna karşın, sahadaki gerçeklik bu açıklamalarla açık biçimde çelişmektedir; zira risk, yıllardır aynı noktalarda tekrarlamakta, mühendislik sorunları kronikleşmekte ve tamamlandığı belirtilen uygulamalar kaza verilerini azaltacak etkiyi göstermemektedir. Jeoteknik analizlerin, yamaç stabilizasyonunun, drenaj altyapısının, dar karp geometrisinin ve bariyer eksikliklerinin bütüncül bir projelendirme çerçevesinde ele alınmadığı; "çalışmalar devam ediyor" vurgusunun, art arda yaşanan can kayıpları karşısında somut bir güvenlik artışı yaratmadığı görülmektedir. Bakanlık yanıtında 7/24 bakım ve trafik güvenliği çalışmalarından, yeterli personel ve iş makinesi varlığından söz edilmekle birlikte; Sere Solan başta olmak üzere yüksek riskli segmentlerde ölümlü kazaların sürekliliği, bu beyanların sahadaki fiili durumu karşılamadığını ortaya koymaktadır. Bu tablo, kamu güvenliğini sağlama sorumluluğu bulunan idarenin, riskleri bertaraf edecek zamanlı ve etkili tedbirleri hâlen hayata geçiremediğini göstermektedir.

Anayasa'nın 17. maddesi, devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünü açıkça düzenlerken; Karayolları Trafik Kanunu, Afet Risk Azaltma Yönetmeliği, Kamu İdarelerinde Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği ve teknik şartnameler idareye açık görevler yüklemektedir. Buna rağmen, Sere Solan hattı ve Van-Hakkâri Karayolu'nun bütününde ölümcül riskler devam etmekte; yurttaşlar "ertelenen karar süreçlerinin" bedelini yaşamlarıyla ödemektedir.

Yaşanan tüm bu ölümler, artık hiçbir kurumun "çalışmalar sürmektedir" söylemi arkasına sığınamayacağı bir boyuta ulaşmıştır. Van-Hakkâri Karayolu'ndaki yapısal riskler, yalnızca teknik bir sorun değil; devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğinin ölçütüdür. Sere Solan başta olmak üzere güzergâhın tamamında yıllardır süren bu kurumsal ihmal zincirinin artık son bulması için, ilgili tüm bakanlıkların sorumluluklarını yerine getirmesi, afet ve yol güvenliği standartlarının ivedilikle uygulanması ve gerekli idari yaptırımların gecikmeksizin hayata geçirilmesi zorunludur. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin de denetim yetkisi çerçevesinde bu süreçte aktif rol alması; yurttaşlarımızın her gün aynı güzergahta ölümle karşı karşıya bırakıldığı bu kabul edilemez tablonun değişmesi için kaçınılmaz bir sorumluluktur. Çünkü artık sorulması gereken soru açıktır: Bu yolda daha kaç can yitireceğiz?

Bu bağlamda;

1-Güzergâhın uzun yıllardır bilinen heyelan, kaya düşmesi ve yamaç stabilitesi sorunlarına rağmen; kapsamlı jeoteknik analizlerin yapılmaması, güzergâhın jeolojik risk haritalarının güncellenmemesi, kaya bloklarının hareket dinamiğine ilişkin ölçüm/izleme sistemlerinin kurulmamış olması, iklim değişikliğine bağlı yağış rejimi değişikliklerinin risk değerlendirmelerine yansıtılmaması ve yüksek riskli segmentlerde kalıcı stabilizasyon projelerinin uygulanmamasının gerekçesi nedir; daha kaç can kaybı yaşanması hâlinde Bakanlığınız güzergâhın jeolojik risklerini bilimsel temelde yönetebilir bir sisteme dönüştürecektir?

CEVAP

Önergedeki hususlara ilişkin bilginin; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan edinilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.