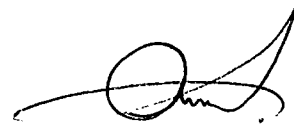


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu* tarafından Anayasa'nın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.



Öznur Bartin
Hakkâri Milletvekili

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 ihmal zinciri, kamusal hizmetlerde bölgesel eşitsizlik ve ayrımcılık iddialarını güçlendirmektedir.

Bu çerçevede, 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 ihmal olarak kayıtlara geçecektir.

Bu bağlamda;

1. Van–Hakkâri Karayolu’nun tamamında son 10 yıl içerisinde meydana gelen trafik kazası, heyelan, kaya düşmesi ve toprak kayması olaylarının sayısı kaçtır? Bu olaylarda kaç yurttaş yaşamını yitirmiş ve yaralanmıştır?
2. Söz konusu güzergâh, Bakanlık tarafından “yüksek riskli yol” veya benzeri bir sınıflandırmaya tabi tutulmuş mudur? Tutulmuş ise hangi teknik kriterlere göre değerlendirme yapılmıştır?
3. Zernek Barajı çevresi başta olmak üzere riskli kurp ve kot farkı bulunan kesimlerde neden uluslararası standartlara uygun çelik bariyer sistemleri, enerji sönümleyici bariyerler ve uyarı sistemleri kurulmamıştır?
4. Serê Solan, Tekser, Çöplük ve Yeniköprü mevkiilerinde uygulandığı belirtilen çelik ağ, perde duvar ve kaya tutucu sistemlerin teknik kapsamı nedir? Bu uygulamalar hangi tarihlerde tamamlanmıştır?
5. 25 Mart 2026 tarihinde meydana gelen heyelan öncesinde ilgili bölgede jeoteknik etüt, erken uyarı sistemi veya risk azaltma çalışması yapılmış mıdır? Yapıldıysa neden etkili olmamıştır?
6. Hakkâri–Yüksekova hattında son 5 yıl içerisinde meydana gelen toprak kayması ve heyelan sayısı kaçtır? Bu olaylar neden süreklilik arz etmektedir?
7. Bölgede drenaj altyapısı, yamaç stabilizasyonu ve kaya düşmesi önleme sistemlerinin yetersiz olduğu yönündeki tespitler hakkında Bakanlığın değerlendirmesi nedir?

8. Yolun saatlerce ulaşım kapanması nedeniyle mağdur olan yurttaşlar için herhangi bir kriz yönetimi ve alternatif ulaşım planı neden devreye alınmamıştır?
9. Karayolları 117. Şube Şefliği'nin risk devam ettiği için müdahale edemediği belirtilmiştir. Bu durum, bölgede önleyici mühendislik uygulamalarının yetersiz olduğunu göstermemekte midir?
10. Van-Hakkâri hattı için bütüncül bir yeniden tasarım, modern mühendislik standartlarına uygun iyileştirme ve afet risk azaltma projesi planlanmakta mıdır? Varsa takvimi nedir?
11. Bölge halkının can güvenliğinin sağlanamaması ve benzer olayların tekrar etmesi karşısında idari ve teknik sorumluluğu bulunan kamu görevlileri hakkında herhangi bir inceleme veya soruşturma başlatılmış mıdır?
12. Kamu hizmetlerinin eşitlik ilkesi çerçevesinde sunulması yükümlülüğü dikkate alındığında, Hakkâri hattında yaşanan bu ihmal zincirine ilişkin Bakanlığın açıklaması nedir?
13. Van-Hakkâri-Yüksekova hattında yaşanan ve süreklilik arz eden kazalar ile heyelanlar, öngörülebilir ve önlenabilir riskler olmasına rağmen gerekli önlemlerin alınmaması nedeniyle gerçekleşmektedir. Bu çerçevede, ortaya çıkan her bir can kaybının yalnızca teknik bir eksiklik değil; doğrudan iktidarın ve ilgili bakanlıkların siyasi ve idari sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesi gerektiği gerçeği karşısında, bu sorumluluk hangi düzeyde ve kimler tarafından üstlenilecektir?