



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, *Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz* tarafından Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Öznur Bartin

Hakkâri Milletvekili

Van-Hakkâri Karayolu, uzun süredir kamu idaresinin bilgisi dâhilinde olmasına rağmen giderilmeyen yapısal ve jeoteknik riskler nedeniyle kronik bir güvenlik zaafı üretmeye devam etmektedir. Son olarak 30 Kasım 2025 tarihinde Van-Hakkâri kara yolunun 45. kilometresinde, Zerne Baraj Gölü çevresinde meydana gelen trafik kazasında Furkan Özdemir (21), Rojhat Durğun (21) ve Cihat Durna (20) yaşamını yitirmiş; viraj geometrisi, koruyucu bariyer eksikliği ve uyarı sistemlerinin bulunmaması nedeniyle araç yaklaşık 100 metrelik kot farkından baraj gölüne düşmüştür. Olay yeri incelemelerinde yol kenarı bariyerlerinin ve orta refüj düzenlemesinin bulunmadığı açıkça görülmüş; bu durum, riskin idari makamlarca bilindiği hâlde kalıcı bir müdahalede bulunulmadığını bir kez daha ortaya koymuştur.

Bu kaza, aynı güzergahta yıllardır yaşanan çok sayıdaki ölümcül vakaya eklenerek hattın artık “yüksek riskli yol” statüsünün ötesine geçtiğini ve yurttaşların can güvenliğini doğrudan tehdit eder nitelikte olduğunu göstermektedir. Yalnızca son bir yıl içerisinde meydana gelen ağır kazaların bilançosu dahi, alınması gereken önlemlerin geciktirilmesinin telafisi mümkün olmayan sonuçlara yol açtığını göstermektedir:

Bu yolda yaşanan kazalar:

30 Kasım 2025 – Zerne Baraj Gölü çevresi: 3 yurttaş yaşamını yitirdi.

16 Kasım 2025 – Serê Solan mevki: Kaya düşmesi kaynaklı kazada 2 yurttaş yaşamını yitirdi.

27 Ekim 2025 – Zerne Barajı mevki: 3 yurttaş yaşamını yitirdi, 4 yurttaş yaralandı.

30 Ağustos 2025 – Sarıtaş köyü yakınları: İki çocuk 5 yurttaş yaşamını yitirdi.

22 Nisan 2025 – Van-Hakkâri yolu: Minibüs-kamyon çarpışmasında 8 yurttaş yaşamını yitirdi, 11 yurttaş yaralandı.

Bu veriler, güzergâhın yalnızca belirli noktalarında değil; genel hat boyunca mühendislik tasarımından yol geometrisine, bariyer eksikliklerinden heyelan ve kaya düşmesi riskine kadar çok boyutlu bir güvenlik açığı bulunduğunu göstermektedir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın önergelerimize verdiği geçmiş yanıtlarda; güzergâhın büyük bölümünün bölünmüş yol standardına kavuşturulduğu,

Serê Solan ve Tekser mevkieinde çelik ağ, perde duvar ve kaya tutucu sistemlerin uygulandığı,

7/24 bakım ve trafik güvenliği çalışmalarının sürdürüldüğü,

İfade edilmesine rağmen, kaza verilerindeki süreklilik, sahadaki gerçeğin bu beyanlarla örtüşmediğini göstermektedir. Özellikle Zernek Barajı çevresi ve Serê Solan hattında jeoteknik stabilizasyon, drenaj altyapısı, bariyer standardı, dar kurp düzenlemeleri ve yamaç güvenliği bakımından kalıcı ve bütüncül bir proje uygulanmadığı açıkça görülmektedir.

Anayasa'nın 17. maddesi uyarınca devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğü, Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili teknik şartnameler çerçevesinde yolun güvenlik standartlarının sağlanması zorunludur. Buna karşın, Van-Hakkâri Karayolu'nda yaşanan ölümler, "çalışmalar sürmektedir" söylemi ile açıklanamayacak bir kurumsal ihmal zincirine dönüşmüş durumdadır.

Bu nedenle ilgili bakanlıklar başta olmak üzere tüm idari yapılar, güzergâhın tamamında bütüncül risk analizi, jeoteknik güncelleme, modern mühendislik uygulamaları, yüksek güvenli bariyerlerin kurulumu, uyarı ve ikaz sistemlerinin entegrasyonu, yol geometrisinin yeniden tasarlanması ve afet risk azaltma standartlarının uygulanması konusunda gecikmeksizin harekete geçmelidir.

Art arda yaşanan ölümler, bu yolun artık acil müdahale gerektiren bir kamu güvenliği sorunu olduğunu göstermektedir. Meclis'in denetim sorumluluğu çerçevesinde bu konuya ilişkin bütünsel bir değerlendirme yapılması ve sorumluluk zincirinin açıklığa kavuşturulması kaçınılmaz hâle gelmiştir.

Bu bağlamda;

1. Bir yılda 21 can kaybının meydana geldiği bir kamu yolunda, kurumlar arası koordinasyonun sağlanmaması ve bütüncül bir müdahale planının oluşturulmaması hangi idari gerekçelere dayanmaktadır?
2. Ulaştırma, İçişleri ve Çevre Bakanlıklarının birbirini karşılamayan açıklamaları karşısında Cumhurbaşkanı Yardımcılığı tarafından bir süreç yönetimi, performans denetimi veya sorumluluk değerlendirmesi yapılmış mıdır?
3. Van-Hakkâri Karayolu'nun artık "yüksek riskli güzergâh" tanımını aştığı açıkken merkezi düzeyde zorunlu bir eylem takvimi oluşturulmaması hangi idari tercihten kaynaklanmaktadır?
4. Son kazada önlenebilir üç ölüm yaşanmasına rağmen kamu idarelerinin harekete geçmemesi konusunda üst düzey bir koordinasyon toplantısı gerçekleştirilecek midir?