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

COP31 TÜRKİYE ANTALYA

Sayı :30824082-610/ 17085405
Konu :Yazılı Soru Önergeleri

21 Ekim 2026

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Milletvekillerimiz tarafından şahsıma 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)

Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278 Çankaya / Ankara
İrtibat: Şube Müdürü-Haydar DEMİRER Tel: 410 14 57
Faks:418 74 63 e-posta: haydar.demirer@csb.gov.tr elektronik ağ: www.csb.gov.tr

HAKKARİ MİLLETVEKİLİ
SAYIN ÖZNUR BARTİN'İN
TBMM 7/42604 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
İLİŞKİN SORULAR VE CEVABI

7/42604
GK 136

SORULAR

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 Sere 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 alman yaşam hakkının korunmasına ilişkin pozitif yükümlülüklerin ihlali anlamına gelmektedir.

Daha kaç yurttaşın yaşamım 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) Heyelan riski yüksek olduğu bilinen bir hatta güncel jeoteknik etütlerin yapılmamış veya uygulanmamış olması, doğrudan planlama ve denetim sorumluluğunuzun ihlali değil midir?

2) İklim değişikliğine bağlı artan yağışların heyelan riskini büyüttüğü bilimsel olarak bilinirken, buna uygun bir risk azaltma stratejisinin geliştirilmemiş olması, öngörülebilir bir afetin gerçekleşmesine zemin hazırlamak anlamına gelmemekte midir?

3) Yamaç stabilitesi ve drenaj eksikliklerinin giderilmemesi nedeniyle meydana gelen heyelanlar karşısında, Bakanlığınızın teknik sorumluluğunun bulunduğu bilinmekte midir?

4) 25 Mart 2026 tarihinde meydana gelen heyelanın öngörülebilir ve önlenebilir olduğuna ilişkin teknik değerlendirmeler dikkate alındığında, söz konusu olayın idari ihmal kapsamında incelenmesi yönünde Bakanlığınızca herhangi bir idari soruşturma veya inceleme başlatılmış mıdır; başlatılmadıysa bu yönde bir işlem tesis edilmesi planlanmakta mıdır?

5) Bilimsel kriterlere uygun denetim yapılmaması nedeniyle riskli alanlarda sürdürülen faaliyetlerin bu felaketlere zemin hazırladığı yönündeki tespitler karşısında herhangi bir sorumluluk üstlenilecek midir?

CEVAP

Önergede yer alan hususlarla ilgili olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan ve Tarım ve Orman Bakanlığı'ndan (DSİ Genel Müdürlüğü) bilgi alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.