



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 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, Zernek Baraj Gölü çevresinde meydana gelen trafik kazasında Furkan Özdemir (21), Rojhat Durgun (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 – Zernek Baraj Gölü çevresi: 3 yurttaş yaşamını yitirdi.

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

27 Ekim 2025 – Zernek Barajı mevkii: 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 tasarımıyla 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 mevkilerinde çelik ağ, perde duvar ve kaya tutucu sistemlerin uygulandığı,

7/24 bakım ve trafik güvenliği çalışmalarının sürdürüldüğü,

İfade edilmesine rağmen, kaza verilerindeki süreklilik, sahadaki gerçekliğin bu beyanlarla örtüşmediğini göstermektedir. Özellikle Zerneş 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. Zernek Barajı çevresi, Serê Solan ve Sarıtaş segmentlerinde yıllardır bilinen viraj geometrisi, bariyer yokluğu, dar kurp, yetersiz drenaj ve jeoteknik instabilite gibi risklerin, Bakanlığınızın tüm bu bilgilere sahip olmasına rağmen giderilmemiş olmasının gerekçesi nedir?
2. 30 Kasım 2025'te üç yurttaşın yaşamını yitirdiği kazada, yol kenarı bariyeri ve orta refüj düzenlemesinin bulunmaması nedeniyle araç yaklaşık 100 metrelik kot farkından baraj gölüne düşmüştür. Bu noktada bariyerin neden kurulmadığına ilişkin teknik ve idari karar zinciri nedir?
3. Son bir yılda aynı hatta meydana gelen 5 büyük kazanın, "bölünmüş yol standardı", "çelik ağ – kaya tutucu sistemler", "7/24 bakım" gibi Bakanlığınızın önceki beyanlarıyla çelişmesi karşısında, yapılan çalışmaların sahadaki gerçek riskleri azaltmadığı açıkça ortadayken neden yeni ve bütüncül bir proje hayata geçirilmemiştir?
4. Zernek Barajı çevresi ve Serê Solan hattında mühendislik stabilizasyonu, drenaj altyapısı, bariyer standardı ve yol geometrisine ilişkin son beş yılda hazırlanmış jeoteknik güncelleme, risk haritası veya master plan var mıdır? Varsa neden uygulanmamıştır?
5. Son kazada ortaya çıkan ölümlerin önlenabilir olduğu yönündeki teknik değerlendirmeler doğrultusunda Bakanlığınız sorumluluğu kapsamında herhangi bir iç inceleme başlatmış mıdır?
6. Aynı güzergâhta bir yılda en az 21 yurttaşın yaşamını yitirmesi, Bakanlığınız açısından "acil müdahale gerektiren kritik risk eşiği" olarak neden değerlendirilmemiştir?