



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, **İçişleri Bakanı Mustafa Çiftçi** tarafından Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Öznur Bartin

Hakkâri Milletvekili

Van-Hakkâri Karayolu ile Hakkâri il merkezi ve ilçelerine bağlantı sağlayan güzergâhlarda uzun süredir giderilmeyen jeoteknik riskler, mühendislik planlama eksiklikleri, koruyucu altyapı yetersizlikleri ve denetim zaafı nedeniyle yaşanan ölümlü trafik kazaları, bölgedeki ulaşım ağının kamusal güvenlik bakımından derinleşen yapısal bir krize dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Bu hatlar, yalnızca ulaşımı sağlayan teknik koridorlar değil; topoğrafik kırılganlık ile idari ihmallerin kesiştiği, yaşam hakkının süreklilik arz eden biçimde risk altında bırakıldığı kamusal alanlar hâline gelmiştir. Buna rağmen, yıllardır yapılan teknik uyarılar ve tekrarlayan can kayıplarına karşın, riskleri bütüncül biçimde ele alan kalıcı bir kamu politikası ve müdahale programının hayata geçirilmemiş olması dikkat çekmektedir.

Söz konusu güzergâhlar; Zerneke Barajı çevresi, Serê Solan hattı, Gedikbaşı mevki, Akçalı bölgesi ile Hakkâri il merkezi ve Yüksekova başta olmak üzere ilçe bağlantı yolları boyunca; kaya düşmesi, heyelan, zemin stabilite bozuklukları, yetersiz drenaj altyapısı, dar körp geometrisi, standart dışı bariyer sistemleri ve zayıf yol güvenliği uygulamaları nedeniyle yüksek riskli ulaşım koridorlarına dönüşmüş durumdadır. Bu riskler teknik olarak öngörülebilir, ölçülebilir ve haritalanabilir olmasına rağmen; merkezi idarenin yatırım önceliklendirme yaklaşımı, bakım-onarım politikalarının süresizliği ve denetim mekanizmalarının zayıflığı nedeniyle kalıcı bir risk azaltma stratejisi oluşturulamamıştır.

Son bir yıl içerisinde aynı hat üzerinde meydana gelen kazalar, bu yapısal ihmalin sonuçlarını açık biçimde ortaya koymaktadır:

- 22 Nisan 2025 – Van-Hakkâri Karayolu: 8 yurtaş yaşamını yitirdi, 11 yurtaş yaralandı,
- 30 Ağustos 2025 – Sarıtaş köyü yakınları: 5 yurtaş yaşamını yitirdi,
- 27 Ekim 2025 – Zerneke Barajı mevki: 3 yurtaş yaşamını yitirdi, 4 yurtaş yaralandı,
- 16 Kasım 2025 – Serê Solan mevki: 2 yurtaş yaşamını yitirdi,
- 30 Kasım 2025 – Zerneke Baraj Gölü çevresi: 3 yurtaş yaşamını yitirdi; koruyucu bariyer ve yol güvenliği altyapısının bulunmadığı tespit edilmiştir,
- 14 Mayıs 2026 – Gedikbaşı mevki: 1 yurtaş yaşamını yitirdi, 3 yurtaş yaralandı,
- 16 Mayıs 2026 – Zînya Sêvê mevki: 2 yurtaş yaşamını yitirdi, 7 yurtaş yaralandı,
- 17 Mayıs 2026 – Hakkâri il merkezi-ilçeler bağlantı yolu (eski çöplük mevki): 1 yurtaş yaşamını yitirdi, 3 yurtaş yaralandı.

Bu veriler, Hakkâri ve ilçelerini kapsayan ulaşım ağında yaşam hakkının sistematik biçimde ihlal edildiğini, risklerin uzun süredir bilindiği hâlde giderilmediğini ve idari sorumluluğun etkin bir kamu yönetimi refleksine dönüştürülmediğini göstermektedir.

Kazaların tekrar eden niteliği, sorunun bireysel sürücü hatalarıyla açıklanamayacağını; aksine kamu yatırım politikalarındaki dengesizlikler, mühendislik standartlarının sahaya yansımaması, denetim mekanizmalarının zayıflığı ve önleyici kamu hizmeti yaklaşımının yeterince işletilmemesinden kaynaklandığını ortaya koymaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın önceki açıklamalarında güzergâhın önemli bölümünde iyileştirme yapıldığı, koruyucu sistemlerin kurulduğu ve bakım çalışmalarının sürdürüldüğü ifade edilmesine karşın; sahada tekrar eden ölümlü kazalar, bu beyanların bütüncül, kalıcı ve denetlenebilir bir güvenlik standardına dönüşmediğini göstermektedir.

Bu çerçevede ortaya çıkan tablo, yalnızca teknik bir altyapı sorunu değil; kamusal hizmetlerin eşitliği, bölgesel yatırım adaleti ve yaşam hakkının korunmasına ilişkin devlet sorumluluğunun etkinliği bakımından da ciddi bir sorgulamayı zorunlu kılmaktadır. Yaşam hakkını doğrudan etkileyen bu güzergâhlarda risklerin bilinir olmasına rağmen gerekli önleyici tedbirlerin geciktirilmesi, kamu yönetimi açısından kabul edilemez bir sorumluluk boşluğu yaratmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Van-Hakkâri Karayolu ile Hakkâri il merkezi ve ilçelerini bağlayan güzergâhlarda meydana gelen ölümlü trafik kazalarına ilişkin Bakanlığınızın tuttuğu istatistiksel veri ve risk analizleri nelerdir?
2. Sürekli ölümlü kazaların yaşandığı bu güzergâhlarda trafik denetimlerinin yetersiz kalmasının gerekçesi nedir? Denetim kapasitesi hangi kriterlere göre planlanmaktadır?
3. Riskli yol koridorlarında elektronik denetim sistemleri, hız kontrol mekanizmaları ve sürekli izleme altyapısı neden kurulmamıştır?
4. 14 Mayıs 2026 Gedikbaşı, 16 Mayıs 2026 Zînya Sêvê ve 17 Mayıs 2026 Hakkâri il merkezi-ilçeler kazalarına ilişkin adli ve idari süreçlerin mevcut durumu nedir?
5. Söz konusu kazalarda kamu kurumlarının hizmet kusuru veya ihmali olup olmadığına ilişkin herhangi bir müfettiş incelemesi başlatılmış mıdır?
6. Bölgedeki yol güvenliği sorunlarına ilişkin valilikler, kaymakamlıklar ve ilgili kurumlar tarafından Bakanlığınıza iletilen risk raporları doğrultusunda hangi işlemler yapılmıştır?
7. Emekçileri taşıyan toplu ulaşım araçlarına yönelik teknik yeterlilik ve güvenlik denetimleri hangi periyotlarla gerçekleştirilmektedir? Son beş yılda kaç işlem tesis edilmiştir?
8. Bölge halkının uzun süredir dile getirdiği risk uyarılarına rağmen neden etkili bir koordinasyon ve kriz yönetim mekanizması kurulmamıştır?
9. Sürekli can kaybına neden olan güzergâhlarda görev ve sorumluluğu bulunan kamu görevlileri hakkında bugüne kadar neden etkin idari ve cezai süreçler işletilmemiştir?
10. Hakkâri ve ilçelerini kapsayan ulaşım güvenliği krizine karşı merkezi ve yerel idarelerin eşgüdümünde, katılımcı ve çok paydaşlı bir "Bölgesel Yol Güvenliği Eylem Planı" hazırlanmasına yönelik bir çalışma bulunmakta mıdır?