



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 03.06.2026


Turhan ÇÖMEZ
İYİ Parti Grup Başkanvekili
Balıkesir Milletvekili

Hakkâri-Van karayolu, 13 Nisan 2026 tarihinde Akçalı mevkiinde meydana gelen heyelan nedeniyle ciddi biçimde zarar görmüş, Hakkâri Valiliği tarafından bölgede Karayolları ekipleri ve ilgili kurumların çalışma yürüttüğü belirtilmiştir. Ancak aradan geçen süreye rağmen yolun güvenli, kesintisiz ve kalıcı şekilde ulaşımına açılmaması, Hakkâri halkını ağır bir mağduriyetle karşı karşıya bırakmıştır.

Valiliğin 20 Nisan 2026 tarihli açıklamasında Hakkâri-Van 400-36 Devlet Yolu'nun 39+000 – 39+200 kilometreleri arasında, Akçalı mevkiinde heyelan ve yol çökme olaylarının devam ettiği, mevcut durumun can ve mal güvenliği açısından ciddi risk oluşturduğu, yoğun yağış nedeniyle çalışmaların geçici olarak durdurulduğu ifade edilmiştir. Sonraki açıklamalarda ise Akçalı-Bağışlı arasında oluşturulan alternatif güzergâhın yalnızca hafif taşıt trafiğine kontrollü olarak açıldığı, ağır tonajlı araçlara izin verilmediği belirtilmiştir.

Alternatif yol olacağı 19 yıldır konuşulan Berçelan Yaylası Yolu gibi stratejik güzergâhların rafa kaldırılması ya da sürüncemede bırakılması, bölgenin ulaşım altyapısındaki yapısal ihmalin açık göstergesidir.

Basına yansıyan görüntülerde, Van'da bekleyen Hakkâri vatandaşların “alternatif yol açılacak” bilgisiyle yola çıktığı, ancak yolun fiilen kapalı olması nedeniyle kadın, yaşlı, çocuk ve hastaların dahi valizlerini sırtlayarak heyelan bölgesini yürüyerek geçmek zorunda kaldığı görülmüştür. Bu görüntüler, vatandaşların en temel ulaşım hakkından mahrum bırakıldığını ve kamu yönetiminin kriz koordinasyonunda ciddi zaafılar bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Hakkâri, coğrafi şartları nedeniyle heyelan, çığ, yoğun kar yağışı, sel ve yol çökmesi gibi risklere açık bir ildir. Buna rağmen ilin tek ana ulaşım hattına mahkûm bırakılması, yalnızca gündelik hayatı değil sağlık hizmetlerini, ambulans sevklerini, ticareti, eğitim ulaşımını, kamu hizmetlerini, gıda ve akaryakıt tedarikini, sınır ticaretini ve afet anında tahliye kapasitesini de doğrudan etkilemektedir.

Bu çerçevede aşağıdaki sorularımın cevaplandırılması önem arz etmektedir.

Sorular

1. Hakkâri-Van karayolunun Akçalı mevkiinde 13 Nisan 2026 tarihinde meydana gelen heyelanın nedeni nedir? Bölgede daha önce heyelan, zemin kayması, yol çökmesi veya istinat yapısı hasarı tespit edilmiş midir?
2. Söz konusu güzergâhta heyelan riskiyle ilgili son beş yıl içinde Karayolları Genel Müdürlüğü, AFAD, DSİ, Hakkâri Valiliği veya ilgili kurumlar tarafından hazırlanmış jeolojik, jeoteknik, hidrojeolojik ya da afet risk raporu var mıdır? Varsa bu raporların tarihleri, sonuçları ve önerileri nelerdir?
3. Hakkâri-Van 400-36 Devlet Yolu'nun 39+000 – 39+200 kilometreleri arasında meydana gelen heyelan ve yol çökmesine ilişkin ayrıntılı teknik inceleme yapılmış mıdır? Yapıldıysa zemin yapısı, yağış etkisi, drenaj yetersizliği, şev stabilitesi, istinat yapıları ve yol dolgusu açısından hangi bulgulara ulaşılmıştır?
4. Heyelanın meydana geldiği Akçalı mevkiinde ya da yakın çevresinde bulunan Entegre Katı Atık Tesisi'nin zemin yapısına, drenaj dengesine, yamaç stabilitesine veya yol güvenliğine herhangi bir etkisi olmuş mudur? Bu konuda Bakanlığınızca teknik inceleme başlatılmış mıdır? Başlatıldı ise sonucu
5. Hakkâri-Van karayolunun kapanmasının ardından kaç gün boyunca çift yönlü, güvenli ve kesintisiz ulaşım sağlanamamıştır? Bu süre boyunca kaç araç, kaç yolcu ve kaç ticari taşıma faaliyeti etkilenmiştir?
6. Yolun kapalı kaldığı süre boyunca acil sağlık hizmetleri, ambulans sevkleri, diyaliz hastaları, hamileler, yaşlılar, engelliler ve kronik hastalar için hangi özel ulaşım tedbirleri alınmıştır?
7. Basına yansıyan görüntülerde yurttaşların valizleri ve çantalarıyla heyelan bölgesini yürüyerek geçmek zorunda kaldıkları görülmüştür. Vatandaşların bu şekilde riskli bir alandan yaya olarak geçmesine kim ya da hangi kurum izin vermiştir?
8. Heyelan riski devam eden bir bölgede yurttaşların yaya olarak geçmek zorunda kalması can

- güvenliği açısından nasıl izah edilmektedir? Bu konuda idari bir inceleme veya soruşturma başlatılmış mıdır?
9. Kriz sürecinde vatandaşlara hangi kanallardan, hangi saatlerde, hangi içerikte bilgilendirme yapılmıştır? Hakkâri ve Van yönünde yola çıkacak yurttaşların mağdur olmaması için neden etkin bir duyuru ve yönlendirme sistemi kurulamamıştır?
 10. Akçalı-Bağışlı arasında oluşturulan alternatif güzergâhın yalnızca hafif taşıtlar için kontrollü açılması, Hakkâri'nin tedarik zinciri açısından yeterli midir? Ağır tonajlı araçların geçememesi nedeniyle gıda, akaryakıt, ilaç, ticari mal ve kamu hizmeti taşımacılığında aksama yaşanmış mıdır?
 11. Hakkâri-Van karayolunun ağır tonajlı araçlar dâhil olmak üzere tüm araç trafiğine güvenli ve kesintisiz biçimde açılması için öngörülen kesin takvim nedir?
 12. Yolun yalnızca geçici müdahalelerle açılması yerine kalıcı şev stabilizasyonu, tünel, viyadük, drenaj, istinat, fore kazık, kaya düşmesi önleme ve heyelan izleme sistemleri içeren kapsamlı bir proje hazırlanmış mıdır?
 13. Söz konusu bölgede yağış, kar erimesi ve heyelan riskini erken tespit edecek sensör, radar, kamera, zemin hareketi izleme veya erken uyarı sistemi kurulmuş mudur? Kurulmadıysa bunun gerekçesi nedir?
 14. Hakkâri'nin Van ve ülkenin geri kalanıyla bağlantısının tek bir ana güzergâha bağımlı bırakılması Bakanlığınızca stratejik bir güvenlik ve afet riski olarak değerlendirilmekte midir?
 15. Hakkâri için ikinci ve kalıcı bir ana ulaşım koridoru oluşturulmasına yönelik Bakanlığınızın yürüttüğü somut proje var mıdır? Varsa bu projenin adı, güzergâhı, keşif bedeli, ihale tarihi, fiziki gerçekleşme oranı ve bitiş takvimi nedir?
 16. Kamuoyunda yıllardır gündeme getirilen Berçelan Yaylası yolu projesi hangi tarihte gündeme alınmış, hangi aşamalardan geçmiş, neden tamamlanmamış veya neden rafa kaldırılmıştır?
 17. Berçelan güzergâhının mevcut Hakkâri-Van yoluna göre mesafeyi önemli ölçüde kısaltacağı ve afet durumunda alternatif bir hat işlevi göreceği iddiaları Bakanlığınızca teknik olarak incelenmiş midir?
 18. Berçelan Yaylası Yolu projesinin iptal edilmesi, askıya alınması veya öncelik listesinden çıkarılması yönünde bir karar var mıdır? Varsa bu karar hangi kurum tarafından, hangi tarihte, hangi gerekçeyle alınmıştır?
 19. Berçelan güzergâhı yerine Durankaya üzerinden Van'a bağlanacak yeni bir güzergâh planlandığı iddiaları doğru mudur? Doğruysa bu yeni güzergâhın toplam uzunluğu, maliyeti,

yapım takvimi ve mevcut güzergâha göre sağlayacağı avantajlar nelerdir?

20. Durankaya üzerinden düşünülen alternatif güzergâhta da çökme veya zemin sorunu yaşandığı iddiaları doğru mudur? Doğruysa bu güzergâh için yapılan etütlerin yeterliliği nasıl açıklanmaktadır?
21. Hakkâri-Van karayolu ve alternatif güzergâhlar için son on yılda Bakanlığınız, Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili kurumlar tarafından ne kadar ödenek ayrılmıştır? Bu ödeneklerin yıllara göre dağılımı nedir?
22. Son on yılda Hakkâri-Van karayolu üzerinde bakım, onarım, heyelan önleme, sanat yapısı, istinat duvarı, drenaj, tünel, viyadük ve yol genişletme çalışmaları için yapılan harcamalar nelerdir?
23. Hakkâri-Van karayolunda son on yılda kaç kez heyelan, çığ, sel, taşkın, yol çökmesi veya kaya düşmesi nedeniyle ulaşım kesilmiştir? Bu kesintilerin tarihleri, süreleri ve nedenleri nelerdir?
24. Hakkâri-Van karayolu ile Yüksekova, Şemdinli ve Derecik bağlantı yollarında son beş yılda kaç kez ulaşım kesintisi yaşanmıştır? Bu kesintiler nedeniyle kamu hizmetlerinde, sağlık sevklerinde ve ticari faaliyetlerde oluşan zarar hesaplanmış mıdır?
25. Hakkâri'nin ulaşım altyapısındaki kırılganlık nedeniyle afet dönemlerinde hava yolu, helikopter, askeri sivil hava nakli, geçici servis hatları veya acil lojistik koridorları devreye alınmakta mıdır?
26. Yolun kapanması nedeniyle mağdur olan yolcular, esnaf, nakliyeciler, servisçiler, otobüs firmaları ve ticari işletmeler için herhangi bir zarar tespiti veya destek mekanizması oluşturulmuş mudur?
27. Karayolunun kapanması sırasında bölgede mahsur kalan yurttaşlara barınma, gıda, sağlık, tuvalet, ısınma, servis ve güvenli transfer hizmeti sağlanmış mıdır? Sağlandıysa hangi kurum tarafından kaç kişiye sağlanmıştır?
28. Hakkâri'nin "doğal afet bölgesi" ilan edilmesi veya özel ulaşım altyapı yatırım programına alınması konusunda Bakanlığınızın bir değerlendirmesi var mıdır?
29. Bölgedeki ulaşım krizinin yalnızca dönemsel müdahalelerle değil, kalıcı afet dayanıklılığı planıyla çözülmesi için Bakanlığınız, AFAD, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve yerel yönetimlerle ortak bir kapsamlı plan hazırlayacak mıdır?
30. Hakkâri-Van karayolunda yaşanan son kriz nedeniyle Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde herhangi bir ihmal, geç müdahale, yetersiz risk analizi veya koordinasyon eksikliği tespit edilmiş midir?

31. Bölgede görev yapan Karayolları ekiplerinin araç, personel, makine parkı ve teknik donanımı yeterli midir? Hakkâri gibi yüksek riskli bir bölgede kalıcı bir afet müdahale ve yol güvenliği birimi kurulması planlanmakta mıdır?
32. Hakkâri halkının yıllardır talep ettiği güvenli, kısa, çift yönlü, afetlere dayanıklı ve kesintisiz ulaşım hakkı için Bakanlığınızın 2026 yılı içinde atacağı somut adımlar nelerdir?
33. Hakkâri-Van Karayolu için geçici kontrollü geçişler dışında, kalıcı güvenli ulaşımın sağlanacağı tarih kamuoyuna ne zaman açıklanacaktır?