



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU** tarafından Anayasanın 98' inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Semra ÇAĞLAR GÖKALP

Bitlis Milletvekili

Kuskunkıran Tüneli ve çevresinde meydana gelen kazada Hakkari'nin Yüksekova ilçesi nüfusuna kayıtlı Nazmi Atsız (49), eşi Zehra Atsız (30) ve 6 aylık bebekleri Fatma Atsız yaşamını yitirmiş, 4 yaşındaki çocukları ve diğer araçtaki 3 kişi ağır yaralanmıştır. Bu trafik kazası, Bitlis ile Van illerini birbirine bağlayan bu önemli karayolu hattındaki kronik güvenlik sorunlarını bir kez daha gözler önüne sermiştir.

Van-Bitlis karayolu, Van ve Bitlis'in yanı sıra başta Hakkari olmak üzere çevre illerde yaşayan bölge halkı için yalnızca bir ulaşım güzergâhı değil; sağlık, eğitim, ticaret ve sosyal yaşam açısından hayati bir bağlantı hattıdır. Kuskunkıran Tüneli yalnızca Van ile Bitlis arasındaki bir geçiş noktası değil; bölgenin önemli bir bölümünü Türkiye'nin ana ulaşım ağlarına bağlayan stratejik bir bölgesel koridordur. Bu güzergâh, hem bölge illerinin ticaret ve lojistik akışında hem de yurttaşların günlük ulaşımında hayati bir rol oynamaktadır. Buna rağmen tünelin hâlâ tek tüplü bir yapı ile hizmet veriyor olması, artan trafik yoğunluğu ve ağır tonajlı araç geçişleri düşünüldüğünde ciddi güvenlik riskleri doğurmaktadır. Bu durum bölge illerinin ekonomik hareketliliğini ve güvenli ulaşım hakkını da doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle Kuskunkıran Tüneli'nin çift tüplü hale getirilmesi, sadece bir ulaşım yatırımı değil; bölgenin güvenliği, ekonomik gelişimi ve altyapı eşitliği açısından artık ertelenmemesi gereken bir gerekliliktir.

Van-Hakkâri karayolu üzerinde özellikle Güzeldere Tüneli çevresi, Zerneke Barajı civarındaki keskin virajlar ve Yeniköprü mevkiinde son dönemde çok sayıda trafik kazası meydana geldiği, bu kazaların bir kısmının ise ne yazık ki ölümlü sonuçlandığı bilinmektedir. Öyle ki sadece 2025 yılı içerisinde meydana gelen beş büyük trafik kazasında en az 21 kişinin hayatını kaybettiği belirtilmektedir. Çünkü söz konusu güzergâhta yol standardının düşüklüğü, keskin virajlar, yetersiz uyarı ve güvenlik önlemleri ile bakım eksikliklerinin kazaları artırdığı yönünde ciddi iddialar bulunmaktadır. Bölge halkının can güvenliği açısından hayati öneme sahip olan

bu yol kesimlerinde gerekli iyileştirme, denetim ve trafik güvenliği tedbirlerinin ivedilikle alınması büyük önem taşımaktadır.

Bölgenin sert iklim koşulları, yoğun kar yağışı, buzlanma ve sis gibi doğal etkenler zaten ciddi riskler yaratırken; yol güvenliği altyapısının yetersizliği, bakım ve denetim eksiklikleri, yetersiz sinyalizasyon sistemi ve aydınlatma, riskli virajlar, ağır tonajlı araç trafiği ve kış koşullarına uygun teknik önlemlerin sınırlı olması bu riskleri daha da artırmaktadır.

Öte yandan, Türkiye’de ulaşım yatırımlarının dağılımına bakıldığında bölgesel eşitsizliklerin belirgin olduğu görülmektedir. Batı illerinde karayolu güvenliği, akıllı ulaşım sistemleri ve altyapı yatırımları daha hızlı hayata geçirilirken; bu bölgede temel ulaşım güvenliği sorunlarının dahi yıllardır çözülememesi, bölgesel ihmal ve eşitsizlik eleştirilerini güçlendirmektedir.

Yaşam hakkının korunması ve yurttaşların güvenli ulaşım imkânlarına sahip olması kamu yönetiminin en temel sorumlulukları arasındadır. Ancak Van–Bitlis hattında yıllardır yaşanan kazalar ve alınmayan önlemler, bölge halkının eşit ve güvenli ulaşım hakkına erişiminin sağlanmadığını göstermektedir. İktidarın, yaşanan kazaların insan kaynaklı hatalardan kaynaklandığı yönündeki savunma refleksi bu sorumluluğu ortadan kaldırmadığı gibi doğru bir tespit de değildir.

Tüm bu nedenlerle, Kuskunkıran Tüneli ve çevresinde yaşanan kazaların nedenlerinin kapsamlı biçimde araştırılması, gerekli teknik ve idari önlemlerin alınması ve bölgeler arası altyapı eşitsizliğinin giderilmesine yönelik somut adımların atılması artık ertelenemez acil bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Bu bağlamda;

1. Bitlis–Van karayolunda, özellikle Kuskunkıran Tüneli ve çevresinde son 10 yıl içinde meydana gelen trafik kazalarının sayısı kaçtır? Bu kazalarda kaç kişi yaşamını yitirmiş, kaç kişi yaralanmıştır?
2. Bakanlığınız tarafından söz konusu yol kesiminin trafik güvenliği açısından riskli bir güzergâh olduğuna ilişkin herhangi bir teknik inceleme veya rapor hazırlanmış mıdır?
3. Kuskunkıran Tüneli ve çevresindeki yol kesimlerinde aydınlatma, yol genişletme, bariyer, elektronik denetim sistemi ve akıllı ulaşım teknolojileri gibi güvenlik önlemlerinin artırılmasına yönelik planlanan projeler nelerdir?
4. Kuskunkıran Tüneli’nin mevcut trafik yoğunluğu, ağır tonajlı araç geçişleri ve bölgesel ulaşım açısından taşıdığı stratejik önem dikkate alındığında, tünelin çift tüplü hale getirilmesine yönelik Bakanlığınız tarafından yürütülen bir proje veya planlama bulunmakta mıdır? Eğer böyle bir çalışma varsa projenin kapsamı, ihale ve yapım takvimi nedir; yoksa bu yönde bir yatırım planlanmakta mıdır?
5. Özellikle kış aylarında bölgede yaşanan yoğun kar yağışı ve buzlanma koşullarına karşı yürütülen kar ve buzla mücadele çalışmaları nelerdir? Bu çalışmaların kapasitesi ve ekipman durumu yeterli midir?

6. Söz konusu güzergâhta yoğun biçimde kullanılan ağır tonajlı araç trafiğine yönelik denetimler hangi sıklıkta yapılmaktadır? Bu araçların kazalara etkisine ilişkin bir analiz yapılmış mıdır?
7. Van–Bitlis hattında meydana gelen kazalara acil müdahale süresini kısaltmak amacıyla yeni bir sağlık, kurtarma veya yol güvenliği altyapısı planlanmakta mıdır?
8. Türkiye genelinde karayolu güvenliği yatırımlarının bölgelere göre dağılımı nasıldır? Van-Bitlis-Hakkari bölgelerine yapılan ulaşım güvenliği yatırımları, ülke ortalamasına kıyasla hangi düzeydedir?
9. Bakanlığınız, Van–Bitlis karayolunun güvenliğini artırmak amacıyla yeni bir yol düzenlemesi, alternatif güzergâh veya kapsamlı bir altyapı iyileştirme programı planlamakta mıdır?
10. Ülke genelinde son 23 yılda illere göre ulaşım ve erişim yatırımlarının dağılımı nedir? Van, Bitlis ve Hakkari illerine son 23 yılda yapılan ulaşım ve erişim yatırımı tutarı ne kadardır?