



HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ  
GRUP BAŞKANLIĞI

Sayı : 14980

Tarih : 12.11.2025

36677

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Öznur Bartin

Hakkâri Milletvekili

16 Kasım 2025 tarihinde, Van-Hakkâri Karayolu'nun Serê Solan mevkiinde meydana gelen ve iki yurttaşımızın yaşamını yitirmesiyle sonuçlanan trafik kazası, bölgedeki kronik risklerin artık idari sorumluluk sınırlarını aşarak, doğrudan devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünün ihlali boyutuna ulaştığını göstermektedir. Yağışla birlikte dağ yamacından kopan kayalardan kaçmaya çalışan sürücünün manevrası sonucu kamyonetin yaklaşık 200 metre yükseklikten Zap Suyu'na düşmesi, yıllardır bilinen kaya düşmesi tehlikesinin gerekli mühendislik tedbirleriyle bertaraf edilmediğini açıkça ortaya koymuştur.

Kazanın ardından dört yurttaşımız yaralı olarak çıkarılmış; ancak hastaneye kaldırılan yaralılardan ikisi tüm müdahalelere rağmen yaşamını yitirmiştir. Kurtarma ekiplerinin olay yerine ne zaman ulaştığı, müdahale süresinin tıbbi sonucu etkileyip etkilemediği hâlen açıklığa kavuşturulmamıştır.

Bu olay münferit değildir. Aynı güzergahta:

- 27 Ekim 2025: Zerneke Barajı mevkiinde 3 yurttaş yaşamını yitirdi, 4 yurttaş yaralandı.
- 30 Ağustos 2025: Sarıtaş köyü yakınlarında ikisi çocuk 5 yurttaş hayatını kaybetti.
- 22 Nisan 2025: Minibüs-kamyon çarpışması sonucu 8 yurttaş yaşamını yitirdi, 11 yurttaş yaralandı.
- Son 10 yılda aynı yol hattında onlarca yurttaşımız hayatını kaybetti.

Güzergâhın güvenlik standartları her geçen yıl gerilerken kamu idaresi, öngörülebilir riskleri giderecek somut ve kalıcı adımları hayata geçirmemekte ısrar etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na yönelttiğimiz soru önergesine verilen yanıtta; Van-Hakkâri Karayolu'nun 192 kilometrelik hattının 141 kilometresinin bölünmüş yol, 51 kilometresinin tek yol standardında hizmet verdiği, Güzeldere Tüneli ve Çamlık Viyadüğü gibi büyük ölçekli projelerin tamamlandığı, kaya düşmelerinin yoğunlaştığı Serê Solan ve Tekser mevkielelerinde çelik ağ, kaya tutucu sistemler ve betonarme perde duvar uygulamalarının sürdürüldüğü ifade edilmiştir.

Buna karşın, sahadaki gerçeklik bu açıklamalarla açık biçimde çelişmektedir; zira risk, yıllardır aynı noktalarda tekrarlamakta, mühendislik sorunları kronikleşmekte ve tamamlandığı belirtilen uygulamalar kaza verilerini azaltacak etkiyi göstermemektedir. Jeoteknik analizlerin, yamaç stabilizasyonunun, drenaj altyapısının, dar kurp geometrisinin ve bariyer eksikliklerinin bütüncül bir projelendirme çerçevesinde ele alınmadığı; “çalışmalar devam ediyor” vurgusunun, art arda yaşanan can kayıpları karşısında somut bir güvenlik artışı yaratmadığı görülmektedir. Bakanlık yanıtında 7/24 bakım ve trafik güvenliği çalışmalarından, yeterli personel ve iş makinesi varlığından söz edilmekle birlikte; Serê Solan başta olmak üzere yüksek riskli segmentlerde ölümlü kazaların sürekliliği, bu beyanların sahadaki fiilî durumu karşılamadığını ortaya koymaktadır. Bu tablo, kamu güvenliğini sağlama sorumluluğu bulunan idarenin, riskleri bertaraf edecek zamanlı ve etkili tedbirleri hâlen hayata geçiremediğini göstermektedir.

Anayasa’nın 17. maddesi, devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünü açıkça düzenlerken; Karayolları Trafik Kanunu, Afet Risk Azaltma Yönetmeliği, Kamu İdarelerinde Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği ve teknik şartnameler idareye açık görevler yüklemektedir. Buna rağmen, Serê Solan hattı ve Van–Hakkâri Karayolu’nun bütününde ölümcül riskler devam etmekte; yurttaşlar “ertelenen karar süreçlerinin” bedelini yaşamlarıyla ödemektedir.

Yaşanan tüm bu ölümler, artık hiçbir kurumun “çalışmalar sürmektedir” söylemi arkasına sığınamayacağı bir boyuta ulaşmıştır. Van–Hakkâri Karayolu’ndaki yapısal riskler, yalnızca teknik bir sorun değil; devletin yaşam hakkını koruma yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğinin ölçütüdür. Serê Solan başta olmak üzere güzergâhın tamamında yıllardır süren bu kurumsal ihmal zincirinin artık son bulması için, ilgili tüm bakanlıkların sorumluluklarını yerine getirmesi, afet ve yol güvenliği standartlarının ivedilikle uygulanması ve gerekli idari yaptırımların gecikmeksizin hayata geçirilmesi zorunludur. Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin de denetim yetkisi çerçevesinde bu süreçte aktif rol alması; yurttaşlarımızın her gün aynı güzergahta ölümle karşı karşıya bırakıldığı bu kabul edilemez tablonun değişmesi için kaçınılmaz bir sorumluluktur. Çünkü artık sorulması gereken soru açıktır: Bu yolda daha kaç can yitireceğiz?

### **Bu bağlamda;**

1. Serê Solan başta olmak üzere Van–Hakkâri Karayolu’nun kaza kara noktalarında; riskli hatlarda gerçek zamanlı trafik denetiminin güçlendirilmemesinin, tehlikeli eğim ve dar kesitlerde karayolu kapama/uyarı prosedürlerinin devreye alınmamasının, etkin devriye-idari kontrol mekanizmalarının kurulmamış olmasının, kaza verilerinin düzenli analiz edilerek risk bölgelerine özel bir trafik güvenliği stratejisine dönüştürülmemesinin gerekçesi nedir; daha kaç yurttaşımızı yitirmemiz hâlinde Bakanlığınız bu güzergâhı özel risk sınıfına alarak bütüncül bir trafik güvenliği sistemini uygulamaya başlayacaktır?