



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 Baktın
Hakkâri Milletvekili

19 Nisan 2026 tarihinde Hakkâri'nin Yüksekova ilçesine bağlı Dibekli (Awerd) köyü yakınlarında, dere debisinin ani yükselmesine bağlı olarak karayolu platformunda çökme meydana gelmiş; Yüksekova-Yeniköprü hattında, T2 tünel viyadüğü altındaki yol kesiminde asfaltın kenar bölümü çökmüş ve sürücüler için ciddi bir güvenlik riski oluşmuştur.

On gündür Hakkâri-Van 400-36 Devlet Yolu'nun Akçalı mevkiinde aralıklarla meydana gelen heyelanlar nedeniyle ulaşım zaman zaman kesintiye uğramış, kontrollü geçiş uygulamalarıyla sınırlı düzeyde sağlanabilmektedir. Ancak 20 Nisan 2026 tarihi itibarıyla Hakkâri Valiliği tarafından yapılan açıklama doğrultusunda, devam eden kuvvetli yağışlar ve zemin instabilitesinin oluşturduğu yüksek risk gerekçesiyle söz konusu güzergâh tamamen ulaşım kapatılmıştır. Bu süreçte müdahale çalışmalarının da kesintiye uğraması, bölgedeki riskin süreklilik arz ettiğini ve mevcut altyapının afet koşullarına karşı kırılganlığını açık biçimde ortaya koymuştur.

Bununla eş zamanlı olarak Derecik-Şemdinli hattında Yaylapınar ve Boğazköy mevkieleinde etkisini artıran şiddetli yağışlar sonucu sel ve taşkınlar meydana gelmiş; birden fazla ana ulaşım hattının eşzamanlı biçimde devre dışı kalması, Hakkâri'nin erişilebilirliğini fiilen ortadan kaldırmıştır. Yurttaşların iş makineleriyle taşınmak zorunda bırakılması, kamusal hizmet sunumunun sürekliliği bakımından kabul edilemez bir yönetsel zafiyeti gözler önüne sermiştir.

Bu tablo, tekil ve öngörülemez doğa olaylarıyla açıklanamayacak kadar süreklilik arz etmektedir. Aynı güzergâhlarda her yağış sonrası benzer hasarların meydana gelmesi; risk analizi, zemin etüdü, drenaj planlaması ve afet önleme politikalarının sistematik biçimde ihmal edildiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, kamu yönetiminin önleyici değil, yalnızca kriz anına sıkışmış reaktif bir anlayışla hareket ettiğini göstermektedir.

Anayasa'nın 2'nci maddesinde düzenlenen sosyal devlet ilkesi ve 5'inci maddesinde devlete yüklenen "kişilerin refah, huzur ve güvenliğini sağlama" görevi; ayrıca 56'ncı maddede güvenli çevrede yaşama hakkı ile birlikte değerlendirildiğinde, ulaşım altyapısının sürekliliğinin sağlanması bir tercih değil, anayasal bir yükümlülüktür. Bunun yanı sıra 5902 sayılı Kanun ve ilgili afet yönetimi mevzuatı uyarınca, "genel hayata etkili" durumlarda idarenin görevi yalnızca müdahale etmek değil; riskleri önceden bertaraf etmek, zarar azaltıcı önlemleri almak ve alternatif sistemleri devreye sokmaktır.

Buna rağmen;

- Hakkâri'nin Van ile olan tek ana ulaşım hattının, günlerdir aralıklarla kontrollü geçişlere izin verilerek sürdürülebilirliğinin sağlanmaya çalışıldığı; ancak 20 Nisan 2026 tarihi itibarıyla alınan idari karar doğrultusunda tamamen ulaşımına kapatıldığı gerçeği, bölgenin ulaşım güvenliği ve sürekliliği açısından ciddi bir yapısal kırılmağa işaret etmektedir.
- Alternatif güzergâhların oluşturulmaması,
- Aynı bölgelerde tekrar eden heyelan ve çökme risklerine karşı kalıcı mühendislik çözümlerinin hayata geçirilmemesi,
- Yurttaşların temel hizmetlere erişiminin kesintiye uğraması

İdarenin açık bir planlama eksikliği ve kurumsal sorumluluktan kaçınma pratiği içinde olduğunu göstermektedir.

Ulaşım hakkı, çağdaş kamu yönetimi anlayışında temel bir kamusal hizmettir. Bir ilin ana arterinin günlerce kapalı kalması, yalnızca teknik bir sorun değil; yaşam hakkını doğrudan etkileyen çoklu bir kriz durumudur. Bu bağlamda Hakkâri'de yaşananlar, afet yönetimi terminolojisi açısından "genel hayata etkili afet" niteliğini fazlasıyla karşılamakta olup, ilin afet kapsamına alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Sonuç olarak ortaya çıkan tablo; doğa olaylarının değil, yıllardır biriken yapısal ihmalin, öngörü eksikliğinin ve kamusal sorumluluk zafiyetinin doğrudan sonucudur. Parçalı, gecikmeli ve geçici müdahalelerle sürdürülen bu yaklaşım sürdürülemez olup, merkezi idarenin bu kronikleşmiş soruna karşı derhal bütüncül, bilimsel ve kalıcı bir çözüm planını devreye alması zorunludur.

Bu bağlamda;

1. Hakkâri–Van 400-36 Devlet Yolu'nun Akçalı mevkiinde on gündür aralıklarla meydana gelen heyelanlara rağmen, ulaşımın uzun süre yalnızca kontrollü geçişlerle sürdürülmesi ve 20 Nisan 2026 itibarıyla tamamen kapatılması, önleyici müdahale ve risk yönetimi mekanizmalarının etkin biçimde işletilmediğini göstermemekte midir?
2. Aynı güzergâhta tekrar eden heyelan ve zemin çökmesi riskleri bilindiği halde, neden bu süreç başlamadan önce kalıcı mühendislik çözümleri (tünel, viyadük, şev stabilizasyonu, zemin güçlendirme) hayata geçirilmemiştir?
3. Kontrollü geçiş uygulamalarının sürdürülebilir olmadığı açıkça görülmesine rağmen, alternatif ulaşım güzergâhlarının zamanında oluşturulmaması kurumsal planlama eksikliği olarak değerlendirilmekte midir?
4. 20 Nisan 2026 itibarıyla yolun tamamen ulaşımına kapatılması kararının, Hakkâri'nin Van ile bağlantısını fiilen koparacağı gerçeği karşısında, bu karara ilişkin herhangi bir sosyal, ekonomik ve lojistik etki analizi yapılmış mıdır?

5. Yüksekova–Yeniköprü hattında, dere debisinin artmasına bağlı olarak meydana gelen yol çökmesi dikkate alındığında, karayolu projelerinde hidrolojik modelleme, taşkın kontrolü ve drenaj altyapısının yetersiz kaldığı değerlendirilmesine katılıyor musunuz?
6. On gün boyunca devam eden heyelan sürecinde, neden yol tamamen kullanılamaz hale gelmeden önce önleyici güçlendirme, kontrollü kapatma veya alternatif yönlendirme stratejileri devreye alınmamıştır?
7. Müdahale çalışmalarının yağış ve zemin koşulları nedeniyle kesintiye uğraması, saha planlaması ve teknik hazırlık açısından bir öngörü ve koordinasyon eksikliğine işaret etmekte midir?
8. Hakkâri'nin tek koridorlu ulaşım yapısını ortadan kaldıracak alternatif yol, tünel ve viyadük projelerine ilişkin somut, takvime bağlanmış bir yatırım programınız bulunmakta mıdır?
9. Yüksekova ilçesine bağlı Dibekli (Awerd) köyü yakınlarında meydana gelen yol çökmesi sonrasında, söz konusu güzergâhta zemin dayanıklılığı ve hidrolojik riskler açısından kapsamlı bir yeniden değerlendirme ve acil teknik inceleme başlatılmış mıdır?
10. Şemdinli–Derecik karayolu ile bu hat üzerindeki Yaylapınar ve Boğazköy mevkieinde meydana gelen sel ve taşkınlar dikkate alındığında, bu güzergâhta taşkın kontrolü, altyapı dayanıklılığı ve yol güvenliği açısından yeterli mühendislik önlemlerinin alınmadığı değerlendirilmesine katılıyor musunuz; bu hatta ilişkin somut bir güçlendirme ve alternatif güzergâh planı bulunmakta mıdır?