



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 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 zaafları 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; Zernek 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 kurp 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 yurttas yaşamını yitirdi, 11 yurttas yaralandı,
- 30 Ağustos 2025 – Sarıtaş köyü yakınları: 5 yurttas yaşamını yitirdi,
- 27 Ekim 2025 – Zernek Barajı mevki: 3 yurttas yaşamını yitirdi, 4 yurttas yaralandı,
- 16 Kasım 2025 – Serê Solan mevki: 2 yurttas yaşamını yitirdi,
- 30 Kasım 2025 – Zernek Baraj Gölü çevresi: 3 yurttas yaşamını yitirdi; koruyucu bariyer ve yol güvenliği altyapısının bulunmadığı tespit edilmiştir,
- 14 Mayıs 2026 – Gedikbaşı mevki: 1 yurttas yaşamını yitirdi, 3 yurttas yaralandı,
- 16 Mayıs 2026 – Zînya Sêvê mevki: 2 yurttas yaşamını yitirdi, 7 yurttas yaralandı,
- 17 Mayıs 2026 – Hakkâri il merkezi-ilçeler bağlantı yolu (eski çöplük mevki): 1 yurttas yaşamını yitirdi, 3 yurttas 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 son 10 yıl içerisinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının yıllara, mevkilerine ve nedenlerine göre dağılımı nedir?
2. Söz konusu güzergâhların hangi bölümleri Bakanlığınız tarafından "yüksek riskli yol koridoru" olarak tanımlanmaktadır? Bu tanımlamaya rağmen hangi risk azaltma projeleri uygulanmıştır?
3. Zernek Barajı çevresi, Serê Solan hattı, Gedikbaşı mevkii, Akçalı bölgesi ve Hakkâri il merkezi-ilçeler bağlantı yollarında bugüne kadar hangi jeoteknik, hidrolojik ve topoğrafik risk analizleri yapılmıştır? Bu analizler hangi tarihlerde güncellenmiştir?
4. 30 Kasım 2025 tarihinde Zernek Baraj Gölü çevresinde meydana gelen kazanın yaşandığı noktada koruyucu bariyer, çelik ağ sistemi, yol kenarı güvenlik ekipmanı ve uyarı altyapısının bulunmamasının gerekçesi nedir?
5. Aynı güzergâhlarda tekrar eden ölümlü kazalara rağmen neden bütüncül bir yol güvenliği iyileştirme ve risk azaltma programı uygulanmamaktadır?
6. Son beş yıl içerisinde Hakkâri ili ve bağlı ilçelerinin ulaşım altyapısına ayrılan toplam yatırım bütçesi ne kadardır? Bu bütçenin iller arası dağılımı hangi kriterlere göre belirlenmiştir?
7. Heyelan, kaya düşmesi ve zemin stabilitesi riski bulunan bölgelerde neden kalıcı tünel, viyadük ve alternatif güvenli güzergâh projeleri hayata geçirilmemiştir?
8. Söz konusu kazalara ilişkin Bakanlığınız bünyesinde yürütülen idari, teknik veya adli nitelikte herhangi bir inceleme veya soruşturma bulunmakta mıdır? Varsa sonuçları nedir?
9. Yaşamını yitiren yurttaşların ailelerine yönelik tazminat, destek ve sosyal koruma mekanizmaları hangi kapsamda işletilmektedir?
10. Hakkâri ve ilçelerini kapsayan tüm ulaşım ağında, bilimsel veriye dayalı, risk haritalandırması yapılmış bütüncül bir yol güvenliği master planı hazırlanmasına yönelik bir çalışma bulunmakta mıdır?