



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil KARAİSMAİLOĞLU tarafından Anayasa'nın 98 inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.


Murat SARISAC
Van Milletvekili

Seçim bölgem Van; sert iklimsel özellikleri, dağlık ve eğimli topoğrafyasından dolayı çığ dağılımı haritasında riskli bölgelerin başında gelmektedir. Çığ oluşumunu tetikleyen en riskli eğim değerlerinin 28 – 45 derece aralığı kıstas alındığında Van, dik ve çıplak yamaçları ile 40 derecelik eğimiyle ciddi ve doğal bir çığ güzergâhı olduğu belirtilmektedir. Buna rağmen yıllarca çığ tehlikesi alanlarını belirleyip zararı en aza indirme, erken uyarı sistemleri, çığ riskini yönetme ve arama-kurtarma çalışmalarında koordinasyon vb. konuları ihmal edilegelmiştir. Bunun sonucu olarak da çığın önlenmesi amacıyla çıplak yamaçlarının ağaçlandırılması, teraslama, kar çitleri ve perdeleri, rüzgâr engelleri, çığ köprüleri ve tünelleri vb. konularında gerekli ilerleme sağlanamamıştır.

Özellikle 4-5 Şubat 2020 tarihinde 41 insanımızın hayatını kaybettiği ve 100'den fazla kişinin yaralandığı Van – Bahçesaray yolunun 33'üncü kilometresinde yaşanan çığ faciası, çığın önlenmesi konusundaki eksikleri gün yüzüne çıkaran bir hadise olmuştur. Bu yıl da kış mevsiminin başlamasıyla başta Van merkez olmak üzere birçok noktaya kar yağışı başlamış durumdadır. Bu nedenle yaşanan faciadan da ders çıkararak ciddi önleyici adımlar atılması gerekmektedir. Özellikle arama-kurtarma çalışmalarında organize olmak, kurumlar arasındaki koordinasyon ve çalışmalarda ikinci çığ riskinin hesaplanması vb. konularda yaşanan ihmaller ve eksiklikler bugün de hafızalardaki tazeliğini korumaktadır.

Bugün Van – Bahçesaray arasındaki 110 kilometrelik yol, kış mevsiminde çığların düşmesi, sonbaharda sellerin oluşması ve yolun virajlı olması nedeniyle sürekli can ve mal kaybına neden olduğu bilinmektedir. Buna rağmen Bahçesaray yolu üzerinde yapılması planlanan birden fazla kar tüneli ihalesinin yapıldığı; ancak ihale sonrasında tünellerin uygun yere yapılmadığı, tek tünelin yapıldığı, mevcut durumda yapılan tünelin yapımında yolsuzluk ve usulsüzlüklerin yapıldığı da kamuoyuna yansımıştır. Basına da yansıdığı üzere; Mayıs 2012'de Fermak İnşaat Taahhüt T A.Ş. firmasının, 51 milyon 798 bin 300 TL'ye ihaleyi kazandığı ancak yükleyici firmanın ihale şartlarının tamamen dışına çıkarak iki tünel yerine tek tünel yapıldığı iddia edilmiştir. Yine tapu ve harita bilgilerine göre tünellerin karayolları ekiplerince ihale şartlarında belirlenen yerlere, “yani çığ noktaları yerine” değil; 26'ncı kilometreye yapıldığı ve çığ düşmeyen düzlük araziye yapıldığı da belirtilmiştir.

Bu bağlamda;

1 - Van – Bahçesaray yolunda 4-5 Şubat 2020 tarihinde 41 yurttaşımızı kaybettiğimiz çığ faciasından bu yana alınan tedbirler, geliştirilen önlemler nelerdir?

2 - Van – Bahçesaray yolunda 4-5 Şubat 2020 tarihindeki çığ faciasından sonra yaşanan ihmal ve eksiklikler hakkında herhangi bir rapor hazırlanmış mıdır? Çığ faciasıyla ilgili hukuki süreç hangi aşamada?

3 - Sert iklimsel özelliklerin görüldüğü Van'da başlayan kış mevsimiyle birlikte ne tür hazırlıklar yapılmıştır?

4 - Çığ dağılımı haritasında riskli bölgelerin başında gelen Van'da, yeni bir çığ faciası yaşanmaması amacıyla herhangi çalışma var mıdır? Varsa çığ riskini azaltmak, arama-kurtarma çalışmalarında eksikler yaşanmaması için atılan adımlar nelerdir?

5 - Bahçesaray yolu üzerinde kaç kilometrelik, kaç tünel için ihaleye çıkılmıştır? Bunlardan hangileri yapılmamıştır? Yapılmama nedenleri nelerdir?

6 - Bahçesaray'da çığ tüneli hakkında dile getirilen yolsuzluk iddiaları hakkında Bakanlığınızda hangi bilgiler bulunmaktadır?

7 - İhale şartnamesine aykırı olarak kar tünellerinin eksik ve yanlış yere yapılmasına dair başlatılan bir soruşturma var mıdır? Varsa soruşturma hangi aşamada?

8 - Bakanlığınızın Van'da çığ riskine karşı yapmayı planladığı herhangi bir çalışma, çığ tüneli projesi var mıdır?