



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

2025 yılı bahar ve yaz aylarında ülke genelinde yaşanan orman yangınları, yalnızca doğal bir afet değil; aynı zamanda insan kaynaklı, yapısal ve politik bir ekolojik kriz olarak karşımızda durmaktadır. 1 Mayıs–28 Temmuz 2025 tarihleri arasında, ülkenin farklı coğrafi bölgelerinde—İzmir'den Hakkâri'ye, Muğla'dan Diyarbakır'a, Antalya'dan, Şırnak ve Tunceli'ye kadar—çok sayıda büyük çaplı orman yangını meydana gelmiş; bu yangınlar doğayı, canlı yaşamını, haklarımızı ve ülkemizin ekolojik bütünlüğünü ciddi biçimde tehdit etmiştir.

Bu süreçte ülke genelinde 47 ilde yangın bildirilmiştir. Söz konusu yangınlar özellikle İzmir'in Aliğa, Foça ve Torbalı ilçelerinde, Bursa'nın Osmangazi ilçesinde, Aydın'ın Çine ilçesinde, Antalya'nın Manavgat ve Kumluca bölgelerinde, ayrıca Karabük, Tunceli, Diyarbakır ve Şırnak'ta yoğunluk kazanmıştır. 24–26 Haziran 2025 tarihleri arasında yalnızca üç gün içerisinde 8 büyük orman yangını meydana gelmiştir.

Bu yangınlar sonucunda resmi kayıtlara göre 14 yurttaş yaşamını yitirmiş, 96 kişi yaralanmış, 50.000'i aşkın yurttaş yerleşim alanlarından tahliye edilmek zorunda kalmıştır. Yangınların meydana geldiği bölgelerde tarım arazileri, zeytinlikler, seralar ve kırsal haneler zarar görmüş, halkın geçim kaynakları doğrudan etkilenmiştir.

2025 yılının ilk yaz aylarında çıkan yangınlar sonucunda toplamda 80.000 hektardan fazla ormanlık alan tahrip olmuştur. Bu alan, yaklaşık 110 bin futbol sahasına eşdeğerdir. Yangınlar, yalnızca ağaç örtüsünü değil; o ormanlarda yaşam süren kuşlar, sürüngenler, memeliler, böcekler, arılar ve diğer sayısız canlı türünü de yok etmiştir.

Resmî açıklamalara göre en az 84 çiftlik hayvanı (40 koyun, 37 küçükbaş, 7 büyükbaş) yangınlar nedeniyle yaşamını yitirmiştir. Sayıları tespit edilemeyen çok sayıda yaban hayvanı da zarar görmüş veya ölmüştür. Ekolojlara göre, yangınlar sonucunda yok olan bu ekosistemlerin yeniden dengelenmesi onlarca yılı bulabilecek bir süreçtir. Özellikle arı popülasyonunun azalması, tarımsal üretimde polinasyon (tozlaşma) mekanizmasını tehdit etmektedir.

Orman Genel Müdürlüğü ve ilgili kurumların verilerine göre, ülkemizde meydana gelen yangınların %90'ı insan kaynaklıdır. Bunların bir kısmı dikkatsizlik sonucu meydana gelirken; önemli bir bölümü sabotaj, tarla açma, madencilik hazırlığı ve enerji projeleri ile doğrudan ilişkili olabilmektedir. 2025 yaz yangınlarının da çoğunlukla yerleşim alanlarına yakın bölgelerde ve enerji/maden faaliyetlerinin yoğunlaştığı noktalarda meydana gelmiş olması, bu olasılığı güçlendirmektedir.

Temmuz 2025'te yürürlüğe giren yeni Maden Yasası ile birlikte, zeytinlik ve orman alanlarının madencilik projelerine açılmasının önü yasal olarak açılmıştır. 2024 yılında 23.053 hektar ormanlık alan ormancılık dışı kullanıma tahsis edilmiş, bu alanların 1.427'si madencilik ruhsatı ile ilişkilendirilmiştir. Bu uygulamalar, ormanların anayasal güvence altında olduğu gerçeğiyle çelişmekte; kamu yararı kavramı, çevre tahribatını meşrulaştırmak amacıyla yeniden tanımlanmaktadır. Zeytin üreticileri ve köylülerin yoğun tepkisine rağmen yapılan bu düzenlemeler, ekosistemlerin parçalanmasına ve yangın risklerinin artmasına neden olmaktadır.

2025 yılında yürürlüğe giren İklim Kanunu'nun, iklim krizine karşı etkili bir mücadele zemini yaratması beklenirken; uygulamada bu hedeflerden uzak bir seyir izlenmiştir. Kanunun merkezî, piyasa odaklı ve yeşil sermayeyi önceleyen yapısı, doğa koruma ve önleyici planlama mekanizmalarını ikincil düzeye itmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesinin ardından yalnızca yedi ay içinde, önceki yıllara oranla çok daha fazla sayıda ve genişlikte orman yangını yaşanmıştır. Bu durum, İklim Kanunu'nun iklim adaletine dayalı bir perspektiften değil; sermaye dostu projeleri kolaylaştırıcı yönde kullanıldığını göstermektedir.

AKP iktidarı öncesinde (2002 yılı) Türkiye'nin hava müdahale kapasitesi 73 ton seviyesindeydi. 2025 yılı itibarıyla, hükümet verilerine göre 27 yangın söndürme uçağı, 105 helikopter, 6.000 kara aracı ve 25.000 personel görevlendirilmiştir. Buna karşın, gece görüşlü hava araçları hâlen envantere dahil edilmemiştir. Bu eksiklik, gün batımından sonra başlayan yangınların sabaha kadar kontrol altına alınamamasına yol açmakta ve müdahale kapasitesini ciddi şekilde sınırlandırmaktadır.

Ayrıca, 14 insansız hava aracı (İHA) ile yangın takibi yapılmasına rağmen, bu teknolojik üstünlük yeterli koordinasyon ve planlama eksikliği nedeniyle yangınların önlenmesinde ve büyümeden kontrol altına alınmasında etkin kullanılamamaktadır. Gözlemlenen gecikmeler, birçok yangının kısa sürede büyüyerek ormanları, yerleşim alanlarını ve insan hayatını tehdit etmesine neden olmuştur.

Orman Genel Müdürlüğü'nün bütçesi yıllar içinde görece azalmıştır. Örneğin 2019 yılında özel bütçeli kurumlar içerisindeki payı %4,48 iken, 2024 yılında bu oran %2,55 seviyesine gerilemiştir. Buna karşın, 2025 yılı ilk yarısında Diyanet İşleri Başkanlığı'na tahsis edilen bütçe yaklaşık 130 milyar TL olurken, Orman Genel Müdürlüğü'ne ayrılan bütçe yalnızca 45 milyar TL'de kalmıştır. Bu durum, devletin kurumsal önceliklerinin, doğayı ve yaşamı değil; ideolojik ve bürokratik alanları öncelediğini göstermektedir.

Yangınlara ilişkin pek çok ihalenin yeterince şeffaf yapılmadığı, yerel yönetimlerin ve meslek odalarının bu süreçlere dahil edilmediği de kamuoyuna yansımıştır. Merkeziyetçi yönetim anlayışı, yangınlara hızlı müdahale edilmesini engellemiş; yerel dayanışma ve planlama mekanizmalarının dışlanması sahada ciddi koordinasyon sorunları yaratmıştır.

Yangınlardan doğrudan etkilenen bölgelerde yaşayan yurttaşlar yerlerinden edilmiş, tarım ve hayvancılık temel geçim kaynaklarını kaybetmiştir. Yangın sonrası oluşan barınma, gıda ve içme suyu krizleri, halk sağlığını tehdit etmektedir. Özellikle kadınlar, bu krizlerde hem ekonomik hem de bakım yükü açısından en fazla etkilenen kesim olmuştur.

Ayrıca yangınlardan sonra ortaya çıkan göç dalgaları, kırsal bölgelerde sosyal dokuyu da sarsmış; bazı köyler tamamen boşalmış, çocukların eğitim hakkı sekteye uğramıştır. Bu tablo, yalnızca çevresel bir kriz değil; aynı zamanda toplumsal adalet ve insan hakları meselesi olarak ele alınmalıdır.

2025 yılı yaz yangınları, iklim krizi, çevre politikaları, yasa değişiklikleri ve kurumsal ihmalin bir bileşkesidir. Demokratik, ekolojik ve toplumsal haklar merkezli bir perspektifle, aşağıdaki taleplerin karşılanması aciliyet taşımaktadır:

- Zeytinlikler, ormanlık alanlar ve tarım arazilerinin madencilik ve enerji projelerine açılmasına olanak tanıyan tüm yasal düzenlemeler derhal iptal edilmelidir.
- Yanan alanların imara açılması kesin biçimde yasaklanmalı; buralarda yalnızca bilimsel, katılımcı ve kamusal denetimle yürütülen ekolojik restorasyon çalışmaları yapılmalıdır.
- Gece görüşlü hava araçları ve erken müdahale teknolojileri ivedilikle envantere alınmalı, yangın filoları güçlendirilmelidir.
- Orman Genel Müdürlüğü'nün bütçesi ve personel sayısı artırılmalı, yerel yönetimlerle iş birliği içinde yangınlara karşı toplumsal seferberlik modeli geliştirilmelidir.
- Yangın yönetimi merkeziyetçi yapıdan çıkarılarak, halkın, ekoloji örgütlerinin, meslek odalarının ve kadın örgütlerinin katılımıyla planlanmalıdır.

Bu minvalde, ilgili Bakanlıkları yangınların yol açtığı ekolojik yıkımın tüm boyutlarını kapsamlı ve titiz bir şekilde araştırmaya; sorumluların net bir şekilde tespit edilmesine, benzer felaketlerin önlenmesine yönelik etkili ve uygulanabilir politikaların geliştirilmesine; ayrıca kamu kaynaklarının doğa ve yaşam lehine yeniden yapılandırılmasına yönelik derhal somut adımlar atmaya davet ediyoruz.

Bu bağlamda;

1. 1 Mayıs–28 Temmuz 2025 tarihleri arasında meydana gelen büyük çaplı orman yangınlarına yönelik tahliye ve müdahaleyi kolaylaştırmak amacıyla hangi bölgelerde acil müdahale yolları, yangın şeritleri veya koridorları oluşturulmuştur? Bu yolların toplam uzunluğu nedir ve hangi standartlara göre inşa edilmiştir?
2. Yangınların etkilediği bölgelerde bulunan mevcut karayolu, köprü, tünel ve diğer ulaşım altyapılarında meydana gelen hasarların tespiti yapılmış mıdır? Yapıldıysa, hasarın toplam maliyeti nedir ve onarım süreci için öngörülen bütçe ve takvim kamuoyuyla paylaşılmış mıdır?
3. 2025 yangın sezonu boyunca, yangın söndürme hava araçlarının (helikopter ve uçak) kullanımı için tahsis edilen iniş-kalkış alanları, su dolum noktaları ve lojistik destek bölgelerinin sayısı ve coğrafi dağılımı nedir? Bu altyapıların yeterliliği konusunda yapılmış herhangi bir teknik değerlendirme raporu var mıdır?
4. Yangın bölgelerinde bulunan ve özel sektör veya maden şirketlerine ait olan yol ve ulaşım hatlarının kamu erişimine açılması için Bakanlığınızca bir düzenleme yapılmış mıdır? Yapılmadıysa, yangına müdahale süresini uzatan bu sınırlamaların kamu güvenliği üzerindeki etkisi hakkında bir çalışma yürütülmüş müdür?
5. 2002–2025 yılları arasında orman yangını riski yüksek bölgelerde ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, acil durum tahliye güzergahlarının oluşturulması ve yangın lojistiğini kolaylaştırmak amacıyla yapılan kamu yatırımlarının toplam tutarı nedir? Bu yatırımların bölgesel dağılımı, etkinliği ve yangınlara müdahale süresi üzerindeki etkisine dair Bakanlığınızın elinde hangi veriler bulunmaktadır?
6. Orman köyleri, kırsal yerleşimler ve yangın riski taşıyan bölgelerde yaşayan yurttaşların tahliyesini kolaylaştırmak için geliştirilmiş özel ulaşım stratejileri veya acil eylem planları var mıdır? Varsa, bu planlar hangi kurumlarla koordinasyon içinde hazırlanmıştır ve kaç pilot bölgede uygulanmıştır?
7. Bakanlığınızın 2025 yangın sezonu öncesinde diğer kurumlarla (Tarım ve Orman Bakanlığı, AFAD, İçişleri Bakanlığı vb.) yaptığı ulaşım altyapısı koordinasyon toplantılarının içeriği nedir? Bu toplantılarda alınan kararların uygulanma düzeyine dair kamuya açık bir denetim veya takip mekanizması oluşturulmuş mudur?
8. Yangınlara müdahale amacıyla ulaşım açılan geçici yolların çevresel etkileri ve orman ekosistemi üzerindeki olası zararları konusunda herhangi bir ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) analizi yapılmış mıdır? Bu yolların kalıcı imara dönüştürülüp dönüştürülmediği hakkında bilgi verir misiniz?