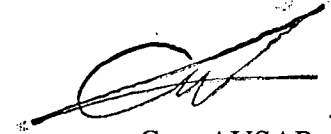


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından Anayasanın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim 16.10.2025



Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

Kanal İstanbul Projesi, ülkemizin ekonomisi, sanayisi, turizmi, kültürü, sanatı, bilimi ve diplomasisiyle en büyük ve en gelişmiş şehri İstanbul için; gündeme geldiği 2011 yılından bu yana kamuoyunda en çok tartışılan, teknik, güvenlik, çevresel ve ekonomik yönleriyle büyük endişelere yol açan bir projedir. Bu proje yalnızca Boğaz'daki gemi trafiğini azaltmak iddiasıyla değil; aynı zamanda etrafında oluşturulacak yeni şehir planları, imar düzenlemeleri, altyapı yatırımları ve bunlara bağlı haksız kazanç beklentileri ile de gündemdeki yerini korumaktadır. Söz konusu projenin tarım alanları, su havzaları ve doğal sit alanları üzerindeki etkisinin önlenmesi ve ilgili alanların korunması hususunda hangi tedbirlerin alındığı hususu belirsizdir.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca verilen 17/01/2020 tarih ve 5774 sayılı "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" kararının iptali istemine karşı açılan ve Danıştay Dördüncü Dairesinde görülmekte olan dosyalara ilişkin bilirkişi heyetinin Daire tarafından hazırlanmış soruları, davanın çözümüne katkı olabilecek diğer teknik hususları da içerecek şekilde yanıtlanarak 5 nüshadan oluşan ve 22.08.2025 tarihli 21 uzman ve akademisyenin imzasını taşıyan **Bilirkişi Heyeti Raporu** alanda yapılan keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda hazırlanmıştır.

Rapor kapsamında Kanal İstanbul Projesi; "Deniz ulaşımı ve kara ulaşımı," başlıklarında incelenmiş ve bilimsel analizler yapılmıştır.

Bu çerçevede, söz konusu Bilirkişi Heyeti Raporunda yer alan bazı kesitler şu şekildedir;

...ÇED Raporu, çatışma ve karaya oturma gibi seyir risklerine odaklanmıştır. Ancak kanal işletmesiyle ilgili diğer senaryoların (kanalda gemi arızası sonucu trafiğin tıkanması, kanal yapısında deprem veya toprak kayması ile meydana gelebilecek acil durumlar, afetler, sabotaj veya terör eylemleri gibi güvenlik riskleri, vb.) yeterince ele alınmamıştır. Rapor sonuçlarına göre çoğu risk kabul edilebilir görülmekte; felakete yol açabilecek senaryoların olasılıkları ise çok düşük olarak varsayılmaktadır.

...Kanal İstanbul ÇED raporunda ve eklerinde deprem ve tsunami kaynaklı senaryolarda gemi güvenliğine yönelik riskler kısıtlı tanımlamalarla oluşturulmuştur. ÇED Raporu'nda Kuzey

TBMM

Tel: 0 (312) 420 64 34- 35 Faks: 0 (312) 420 24 76 E-Mail: cem.avsar@tbmm.gov.tr
Adres: Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA



Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

Anadolu Fayı kaynaklı depremlerle tetiklenen tsunami senaryoları değerlendirilmiştir. Ancak deprem anında gemilerin durumu ele alınmamıştır. Deprem sırasında kanal içi operasyonların durdurulması gerektiği belirtilmiş, ancak anlık kriz yönetimi planları, gemi yönlendirme protokolleri gibi gemi acil durum prosedürleri tanımlanmamıştır. ...Bu yönleri ile ÇED Raporu'nda bahsedilen risk değerlendirmeleri eksik kabul edilmektedir.

...Plan raporunda, kanalı aşmak için otoyol köprüleri yapılacağından söz edilmiş olmasına rağmen bu köprülerin teknik detayları ve yapım maliyetlerine hiç değinilmediği anlaşılmaktadır. Kavramsal olarak hazırlanan projelerin bilimsel ve teknik özelliklerini ortaya koyacak herhangi bir çalışmanın yapılmadığı, sadece şerit sayılarının göz önüne alınarak önerilerde bulunulduğu, önerilen köprü profillerinin tüm geçişler için aşağı yukarı aynı olduğu ve çizilmiş olan profil görünümünün böylesine büyük bir proje için yeterli olmadığı, tünel geçişiyle ilgili verilmiş olan bilgilerinin de öneriden öteye geçmediği anlaşılmaktadır. Ve hatta "tünelin girişinde ve çıkışında yapılması gereken farklı seviyeli kavşakların yapısının daha da kompleks hale gelmesine ve trafik dağılımı çözümünün zorlaşmasına sebep olacaktır" ifadeleri mevcuttur. Bu durumla ilgili bilimsel ve teknik herhangi bir çözüm önerisi getirilmemiştir. Hal böyleyken deplase edilmesi düşünülen yolların yerine yapılması beklenen 7 köprü ve 1 demiryolu tüneli için ÇED raporu içerisinde detaylı herhangi bir projenin olmadığı, yapılacak iş kalemleriyle ilgili tüm çalışmaların (hazırlık işlemleri, projelerin hazırlanması, lojistik çalışmalarının tamamlanması vb.) bilim ve tekniğine uygun bir şekilde detaylı bir şekilde hazırlanmadığı anlaşılmaktadır.

...Tablo 3.2.2.1.1'de mevcut ve planlama dönemi Kanal İstanbul ile kesişen karayolu güzergahları ve şerit sayıları verilmiş olmasına rağmen mevcut ve ileride artması beklenen trafiğin ne olacağı ile ilgili herhangi bir trafik sayımının veya etüdünün gerçekçi olarak (bilimsel olarak) yapılmadığı müşahade edilmiştir. Görsel olarak gösterilen trafik sayımları ile ilgili olarak verilen rakamlar güncel olmayıp (2017 yılında sayım yapılmaksızın ortalama değerler üzerinden) mutlaka bu rakamların güncellenmesi gereklidir. Ayrıca bu rakamların ne ifade ettiği ve nasıl bir hesaplama yöntemi ile analizlerin yapıldığı rapor içinde ve eklerinde mevcut değildir. Her bir alternatif ulaştırma yapısının (yollar, körüler, demiryolu hatları ve bunları kesen ana ve tali yollar ile ortaya çıkacak kavşakların, hemzemin veya çok katlı kavşakların) kesişimlerinin detayı ile ele alınması ve trafiğe getireceği olumlu veya olumsuz yönlerin ortaya konması gerekirken herhangi bir simülasyon çalışmasına veya teknik analize rastlanmamıştır.

...Nihai ÇED raporunun ekinde EK 34.6-1 Trafik (Ulaşım) Yönetim Planı başlığı altında yer alan bilgilerde muallakta olan birçok husus mevcuttur. Bu planda yer alan hususlardan bazılarında projenin arazi hazırlama ve inşaat aşamalarında yoğun taşımacılık faaliyetleri olacağından bahsedilmektedir. Buna mukabil projenin lojistik çalışması ÇED raporunun hazırlanması sırasında kesinleştirilmemiştir. Bununla birlikte ana nakliye prensiplerinden yani arazi hazırlama ve inşaat aşamaları için önerilerde bulunulduğu gözlemlenmiştir. Bu gözlemlerde genel olarak Kanal İstanbul kazısından çıkacak olan malzeme ilgili depolama/dolgu alanlarına KARAYOLU ile taşınacağı ifade edilmektedir. Bu taşımayla ilgili olarak kazıdan çıkacak malzemenin yaklaşık 1,1 milyar m³ olacağı ancak kabarma faktörüyle beraber bu miktarın 1,3 milyar m³ civarında olabileceği söylenmesine rağmen bu rakamlara

TBMM

Tel: 0 (312) 420 64 34- 35 Faks: 0 (312) 420 24 76 E-Mail: cem.avsar@tbmm.gov.tr

Adres: Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA



Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

nasıl ulaşıldığı konusunda herhangi bir detay verilmemiştir. Sadece Tablo 3.2.11.1.1’de sadece km bazında alanlar (ki bu alanların nasıl tespit edildiği konusunda hiçbir detay yoktur) tespit edilmiş ve bu alanlardan hareketle belirli bir hacimsel değere ulaşılmıştır. Bilimsel olarak bu alanların nasıl tespit edildiği 346 ve bu hacim değerlerine nasıl ulaşıldığı konusunda kanal boyunca yapılmış herhangi bir boykesit çalışması ve buna mukabil boykesit üzerinden hareketle bir enkesit çalışması yapılmaksızın gerçek hacimsel değerlere ulaşılması mümkün değildir. Kaldı ki bu değerlerin doğru olduğu varsayılsa dahi tabloda her kilometre başına düşen arazinin yapısal (sıkışma veya kabarma) yüzdelerinin net olarak tayin edilmeksizin bu kadar hacim vardır demenin doğru olmadığına kanaat getirilmiştir. Arazinin yapısı keşif esnasında görsel olarak incelendiğinde çok değişik zemin gruplarına sahip malzeme özellikler müşahade edilmiştir. Hal böyleyken kanal boyunca yapılması planlanan kazı çalışmalarının hacimsel olarak değerinin bilimsel verilere dayanmadığı daha detaylı çalışmaların bilimsel veriler ışığında (örneğin Bruckner hacimsel diyagramları gibi) mutlaka tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Tüm bunlar göz önüne alındığında, rapor ekinde de belirtildiği üzere projenin lojistik çalışması için genel kapsamlı bir çalışmanın yapılmadığı, bu çalışmaların ihale sürecinde ihaleyi alan firmalar tarafından yapılması gerektiği vurgulanmış, bununla ilgili önerilerde (Trafik, Ulaşım Yönetim Planları TUYP) bulunmuş olduğu anlaşılmaktadır. Böylesine büyük bir projede sadece önerilerde bulunmak ve her bir yüklenicinin inşaat öncesinde kendi TUYP’unu geliştirmesini beklemek ve bunların nasıl kontrol edileceği ile ilgili bir planın olmaması ileride çıkması muhtemel problemleri beraberinde getirmektedir. Yapılması gereken tüm bu planların önceden problemleri öngörerek hazırlanması ve ihale yapılacaksa bu kurallar çerçevesinde hareket edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde ileride telafisi mümkün olmayan problemlerle karşılaşılması muhtemeldir.

...Hal böyleyken sadece 2017 yılına ait KGM’nin trafik hacim tablosunun kullanıldığı, bu verilerin ortalama taşıt değerlerini verdiği pik saatler göz önüne alınmadan böyle kapsamlı bir projede trafik sayımlarının bilime ve tekniğe uygun bir şekilde her bir güzergah için mutlaka yapılması beklenirken böyle yapılmadığı anlaşılmaktadır. ÇED raporunda yer alan bilgilerin yeterli olmadığı bununla birlikte yapılması gereken ulaşım planlaması için trafik sayımlarının önemi ve nasıl yapıldığı ile ilgili kısa bilgilendirme yapılmıştır.

...ÇED raporunda ve eklerinde bu konuyla ilgili Trafik (ulaşım) yönetim planı (ek 34.6-1) de yer alan ifadeler incelendiğinde projenin lojistik çalışmasının ÇED’in hazırlanması sırasında kesinleştirilmediği belirtilmektedir. Bununla birlikte Kanal kazısından çıkacak malzemenin depolama ve dolgu alanlarına karayolu ile taşınacağı kanal boyunca açılacak olan özel servis yolları, bant konveyörler veya mevcut karayolu ile depolama/dolgu alanlarına taşınacağı ifade edilmektedir. Ayrıca “Karayolu trafiğindeki artış miktarı, projenin lojistik çalışmasının tamamlanması sonrasında bilinecektir” denmektedir. Böylesine büyük bir projede lojistik açıdan çıkabilecek problemlerin önceden görülmesi ve olası her senaryonun gözden geçirilmesi ve gerekli tedbirlerin bilimsel ve tekniğine uygun bir şekilde alınması, tüm çalışmaların eksiksiz olarak hazırlanması gereklidir.

TBMM



35666

Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

...Olası bir afet durumunda belirtilen yeni ulaşım ağlarının aksamaya neden olup olmayacağı konusunda ÇED raporu içerisinde herhangi bir belge veya bilgiye rastlanmamıştır. Afet durumunda yeni ulaşım ağlarının aksamaya neden olup olmayacağı konusunda çok detaylı ve değişik parametreler içeren çalışmaların MUTLAKA yapılması gerekli bir zorunluluktur. Ulaşım ağlarının herhangi birinde veya birkaçında veya tamamında hasarların oluşması telafisi imkânsız sonuçlara neden olacaktır. Bu durum ÇED raporu içerisinde değerlendirilmemiştir.

...Proje kapsamında yapılması planlanan tüm yapıların (rekreasyon alanı, yat limanı vb.) ulaşım planlamasının yapılmadığı, oluşacak trafik yüklerinin hiç hesaba katılmadığı (trafik yükleriyle ilgili bilimsel ve teknik bir hesap olmadığı), ana arterlere ne kadar trafik yükü geleceğiyle ilgili bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Rekreasyon alanları ve yat limanları için yerleşim planı, otoparklar, kavşaklar ve anayol bağlantılarını içeren çalışmaların yapılmadığı gözlemlenmiştir. Buna bağlı olarak, bu alanların kapasitesi ve çekeceği trafik yükü hesaplanmamıştır ve ileride inşaat aşamasında yapılacağı anlaşılmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Kanal İstanbul Projenin dayandırıldığı ÇED Raporuna karşı 21 uzman ve akademisyenden oluşan bilirkişi heyetinin hazırladığı Raporda yerinde yapılan keşifler ve bilimsel analizler ile teknik incelemeler sonucu "Deniz ulaşımı, Kara ulaşımı" başlıklarında, şehir ve bölge açısından büyük risklere, eksikliklere ve tehditlere yol açacak söz konusu tespitlere karşın ne tür tedbirler almayı planlıyorsunuz? Bu bilimsel analizler ve teknik incelemelere rağmen Kanal Projesinin yapımına devam edilecek mi? Kamuoyunda oluşan endişeleri gidermeye yönelik ne tür adımlar atılacaktır?

TBMM

Tel: 0 (312) 420 64 34- 35 Faks: 0 (312) 420 24 76 E-Mail: cem.avsar@tbmm.gov.tr

Adres: Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA