



TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Sayı : 19558

Tarih : 26.08.2016

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

48152

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri uyarınca yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.

ÖZGÜL SAKI
İstanbul Milletvekili

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, içme suyu havzaları ve kırsal yaşam alanları, uluslararası yük hareketini hızlandırmayı hedefleyen yeni bir ulaşım koridoruyla karşı karşıyadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından planlanan proje, kamuoyunda İstanbul Kuzey Demiryolu Geçişi, uluslararası belgelerde ise "İstanbul North Rail Crossing Project (INRAIL)" adıyla yer almaktadır. Çayırova'dan Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden Çatalca'ya uzanacak yaklaşık 127 kilometrelik hattın yatırım bedeli 240 milyar 281 milyon TL'yi aşmaktadır. Projeyle havalimanlarının, lojistik merkezlerin ve uluslararası yük koridorlarının birbirine bağlanması hedeflenmektedir.

Demiryolunun karayoluna göre daha düşük karbon salımı yaratması, bir yatırımı kendiliğinden çevreci ve kamusal kılmaz. Kamusalılık, hattın hangi ihtiyaç için planlandığı, hangi ekonomik ilişkileri güçlendirdiği ve yararlarıyla yıkımının kimler arasında nasıl bölüştürüldüğüyle ilgilidir. INRAIL, İstanbul'da yaşayanların gündelik ulaşımından çok yük hareketini hızlandırmayı ve Türkiye'yi uluslararası ticaret koridorlarının geçiş alanı haline getirmeyi amaçlamaktadır. Projenin finansmanı kamu borçlanmasıyla karşılanırken hat çevresinde artacak arazi değerleri, lojistik faaliyetler ve yapılaşma olanakları özel kazanca dönüşecek; orman kaybı, su havzaları üzerindeki baskı ve kırsal yaşamın uğrayacağı zarar ise topluma bırakılacaktır. Böylece ulaşım altyapısı, toplumsal ihtiyaçları karşılayan kamusal bir hizmet olmaktan uzaklaşıp İstanbul'un kuzeyini yük, arazi ve yapılaşma piyasalarına göre yeniden biçimlendiren bir araca dönüşmektedir.

Proje güzergâhı Kuzey Ormanları'nı ve İstanbul'un dört içme suyu havzasını kesmektedir. ÇED raporuna göre yaklaşık 281,7 hektarlık alan etkilenecek, 24 bin 721 ile 44 bin 994 arasında ağaç kesilecek ve yaklaşık 30 milyon metreküp hafriyat ortaya çıkacaktır. Kuzey Ormanları Savunması, TMMOB'ye bağlı meslek odaları, bilim insanları ve yaşam savunucuları; hattın orman bütünlüğünü parçalayacağı, su havzalarını ve yaban hayatını tehdit edeceği, yapılaşmayı kuzeye taşıyacağı uyarısında bulunmaktadır. TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu da projenin 2009 tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer almadığına dikkat çekmektedir.

ÇED dosyası, projenin ekolojik etkileri hakkında tutarlı ve bütünlüklü veriler sunmamaktadır. Koruma altındaki türlere ilişkin çelişkili tespitler ve güzergâhın süreç içinde genişletilmesi, gerçek etki alanının yeterince belirlenmediğini göstermektedir. Buna rağmen sürecin ilerletilmesi, bilimsel değerlendirmenin önceden alınmış yatırım kararına tabi kılındığını ortaya koymaktadır.

Kuzey Ormanları; 3'üncü Köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı ve Kanal İstanbul ile yıllardır parçalanmaktadır. Bu projeler yalnızca kuruldukları alanları tahrip

etmemiş; bağlantı yolları, artan arazi değerleri ve çevrelerine çektikleri yatırımlarla İstanbul'un kuzeye doğru genişlemesini hızlandırmıştır. Bu dönüşümün yeni halkası olan INRAIL, mevcut projeleri birbirine bağlayarak daha önce ulaşılması ve yapılaşması güç alanları arazi ve yapılaşma piyasasına açacaktır. Bu nedenle projenin etkileri, kesilecek ağaç sayısı ve demiryolu koridorunun kapladığı alanla sınırlandırılmaz. Proje, önceki yatırımlarla birlikte orman bütünlüğünü, su varlıklarını ve kırsal yaşamı nasıl değiştireceği üzerinden değerlendirilmelidir.

INRAIL için uluslararası ihale ilanı 21 Temmuz 2026'da yayımlanmış, ÇED İnceleme Değerlendirme Komisyonu toplantısının ise 17 Eylül 2026'da yapılacağı açıklanmıştır. Ekolojik etkiler değerlendirilmeden finansman ve ihale sürecinin başlatılması, güzergâhın ve yatırım kararının fiilen kesinleştirildiğini göstermektedir. Kamu idaresinin kredi ve ihale ilişkileriyle projeye önceden bağlanması, iptal ve güzergâh değişikliği seçeneklerini daha baştan zayıflatmaktadır. Halkın, meslek örgütlerinin ve yaşam savunucularının katılımı da karar alınmadan önce söz sahibi olmaktan çıkarılıp verilmiş bir karara sonradan görüş bildirmeye indirgenmektedir. ÇED, projenin yapılıp yapılmayacağını tartışmaya açan bir kamusal denetim süreci olmaktan çıkarılarak önceden kurulmuş finansman ve ihale düzeninin onay aşamasına dönüştürülmektedir.

Bu bağlamda:

1. INRAIL Projesi için ÇED süreci tamamlanmadan ve İnceleme Değerlendirme Komisyonu henüz toplanmadan 21 Temmuz 2026'da uluslararası yapım ihalesine hangi hukuki ve idari karara dayanılarak çıkmıştır? Güzergâhı ve yapım kapsamı ihale belgeleriyle belirlenmiş bir projede ÇED, verilmiş yatırım kararını sonradan onaylayan bir işlemin ötesinde nasıl bir işlev görecektir?
2. Projenin mevcut güzergâhla uygulanmasına hangi tarihte, hangi kurumların ve kişilerin katıldığı hangi karar süreci sonunda onay verilmiştir? Yerel halkın, belediyelerin, meslek örgütlerinin ve yaşam savunucularının bu sürecin dışında bırakılmasının gerekçesi nedir?
3. ÇED sonucunda projenin iptali veya güzergâh değişikliği halinde, bugüne kadar üstlenilen kredi, ihale ve sözleşme yükümlülükleri kamuya ne kadar maliyet doğuracaktır? ÇED tamamlanmadan bu yükümlülüklerin altına girilmesinin idari ve siyasi sorumluluğu kimlere aittir?
4. ÇED raporunda kesilebilecek ağaç sayısının 24 bin 721 ile 44 bin 994 arasında değişmesinin nedeni nedir? Kesilecek ağaç sayısı ve parçalanacak orman alanının gerçek büyüklüğü belirlenmeden projenin ekolojik etkileri hangi bilimsel verilere dayanılarak değerlendirilmiş ve yapım ihalesine hangi gerekçeyle çıkmıştır?
5. Kuzey Ormanları'nı, içme suyu havzalarını ve yaban hayatı alanlarını kesmeyen hangi güzergâh seçenekleri incelenmiştir? Mevcut güzergâh belirlenirken toplumsal ve ekolojik ölçütlerin önüne havalimanları, yük taşımacılığı ve lojistik merkezler arasındaki bağlantının geçirilmesinin gerekçesi nedir?
6. ÇED dosyasındaki koruma altındaki türlere ilişkin çelişkiler neden giderilmemiştir? Projenin gerçek etki alanı belirlenmeden ve güzergâha sonradan eklenen bölümler için katılım süreçleri yenilenmeden ÇED'in sürdürülmesi hangi bilimsel ve hukuki temele dayanmaktadır?

7. Kuzey Ormanları Savunması, TMMOB'ye bağlı meslek odaları, bilim insanları ve yaşam savunucularının sunduğu rapor ve itirazlardan hangileri projede değişiklik yapılmasına yol açmıştır? Bu itirazların yatırım kararı ve güzergâh üzerinde belirleyici olmamasının gerekçesi nedir?
8. INRAIL'in 2009 tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda bulunmamasına rağmen uygulanmak istenmesi hangi planlama ve kamu yararı anlayışına dayanmaktadır? Projenin uygulanabilmesi için hangi üst ölçekli plan kararlarının değiştirilmesi öngörülmektedir?
9. INRAIL'in 3'üncü Köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı, Kanal İstanbul ve bunlara bağlı yapılaşmayla birlikte yaratacağı birikimli etkiler hangi çalışmalarla incelenmiştir? Böyle bir inceleme yapılmadıysa Kuzey Ormanları üzerindeki toplam tahribatın parçalı proje ve ÇED dosyaları üzerinden değerlendirilmesinin bilimsel gerekçesi nedir?
10. Hat ve istasyon çevrelerinde planlanan lojistik merkezleri, depolama, sanayi, ticaret ve konut alanları nelerdir? Güzergâhın belirlenmesinden önce ve sonra bu bölgelerde gerçekleşen büyük ölçekli arazi satışları, mülkiyet değişiklikleri ve değer artışlarından yararlanan kişi ve şirketler kimlerdir?
11. Proje nedeniyle etkilenecek orman, tarım ve mera alanlarının toplam büyüklüğü nedir? Toprağına, konutuna, geçim aracına veya kullanım hakkına müdahale edilecek kişi sayısı ile kamulaştırma ve yerinden edilme riski taşıyan yerleşimler hangileridir?
12. Yaklaşık 30 milyon metreküp hafriyatın çıkarılacağı, taşınacağı ve depolanacağı yerler nerelerdir? Hafriyatın ormanlara, su havzalarına, tarım alanlarına ve emekçi mahallelerine taşıyacağı ekolojik ve toplumsal yükü hangi kesimler ve kurumlar üstlenecektir?
13. Projenin güncel toplam maliyeti nedir? Uluslararası finans kuruluşlarından sağlanan kredilerin tutarı, faizi, vadesi ve geri ödeme koşulları ile kamu adına verilen garantiler nelerdir? Döviz, faiz, maliyet artışı ve gelir yetersizliği riskleri hangi koşullarda kamuya aktarılacaktır?
14. Hattın yolcu ve yük taşımacılığındaki öngörülen payları, yıllık kapasitesi ve gelir kaynakları nelerdir? Kamu kaynakları ve kamu borçlanmasıyla finanse edilen hattın İstanbul'da yaşayanların gündelik ulaşımından çok uluslararası yük hareketine ve lojistik faaliyetlere hizmet etmesi hangi toplumsal ihtiyaca dayandırılmaktadır?
15. Projenin hazırlanması, çevresel ve sosyal etki raporları, danışmanlık, müşavirlik ve ihale işlemleri için bugüne kadar hangi şirketlerle, hangi bedeller üzerinden sözleşme kurulmuş ve ne kadar ödeme yapılmıştır? Bu şirketlerin ortaklık ve sermaye ilişkileri nelerdir?
16. Bilim insanlarının, meslek örgütlerinin ve yaşam savunucularının uyarılarına rağmen Kuzey Ormanları'nı, içme suyu havzalarını ve kırsal yaşam alanlarını tahrip edecek mevcut güzergâhta ısrar edilmesinin gerekçesi nedir? İstanbul'un ortak yaşam varlıklarının uluslararası yük hareketi, lojistik faaliyetler ve yeni yapılaşma alanları uğruna gözden çıkarılması hangi kamu yararına dayandırılmaktadır?