

KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR PROJESİ TEKNİK RAPORU

2

HAZİRAN 2020



TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİ

TMMOB
ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİ

KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR PROJESİ
TEKNİK RAPORU - 2

HAZİRAN 2020





TMMOB

Çevre Mühendisleri Odası

İstanbul Şubesi

Adres : Katip Mustafa Çelebi Mahallesi

Büyükparmak Sokak No: 14 K: 3 Beyoğlu/İstanbul

Tel : 0212 245 89 15-16

Fax : 0212 245 89 17

E-posta : cmoistanbul@cmo.org.tr



İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	iv
FOTOĞRAF LİSTESİ	v
HARİTA LİSTESİ	vi
TABLO LİSTESİ	vii
TEŞEKKÜRLER	ix
ÖNSÖZ	1
BÖLÜM 1 - GİRİŞ: NEDEN KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR?	3
BÖLÜM 2 - KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR PROJESİ KRONOLOJİK İNCELEME	7
2.1. Süreç	18
2.2. TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin Çalışma Ve Etkinlikleri	59
BÖLÜM 3 - KANAL İSTANBUL, YENİŞEHİR YAPI ALANLARI VE DİĞER MEGA PROJE ALANLARINDA YAPILAŞMA VE EMLAK DEĞİŞİMİ	87
3.1. İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında Yapılan Değişiklikler	88
3.2. Yapılaşma Süreci Göstergesi Olarak Emlak Değerlerindeki Artış	96
3.3. Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) Projelerinin İstanbul Mega Projeler Özelinde İncelenmesi	101
BÖLÜM 4 - PROJE ALANLARINDA DEMOGRAFİK YAPI VE DEĞİŞİMİ	104
4.1. Proje Alanları	105
4.2. Proje Alanlarının Tarihi	107
4.3. Proje Alanlarında Demografik Verilerin İncelenmesi	110
BÖLÜM 5 - KANAL İSTANBUL, YENİŞEHİR YAPI ALANLARI VE DİĞER PROJELERİN SU KAYNAKLARINA ETKİSİ	117
5.1. İstanbul Su Tarihi	119
5.2. Proje Alanındaki Su Kaynakları Ve Özellikleri	123
5.2.1. Küçükçekmece Lagünü Ve Havzası	124
5.2.2. Sazlıdere Havzası	126
5.2.3. Terkos Gölü ve Havzası	128
5.3. İstanbul İl Sınırları Dışından İstanbul İçin Su Alma	130
5.3.1. Melen Su Sistemi	130
5.3.2. Sungurlu (Çanak) Deresi Ve Havzası	135
5.4. Yeraltı Suları	137

BÖLÜM 6 - KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPI ALANI PROJESİNİN EKOLOJİK ETKİSİ	137
6.1. Kanal İstanbul Projesinin Su Havzalarına Baskısı	143
6.2. Yeni Şehir Rezerv Alanı Projesinin Su Havzalarına Baskısı	146
6.2.1. Yenişehir Yapı Rezerv Alanı Projesinin Kıyı Çizgisine Etkisi	147
6.3. Mega Projelerin Bölgede Yarattığı Yapısal Dönüşüm	150
6.4. Yapılaşmanın Yaşama Etkisi	157
6.4.1. Kazıma Ve Dolgu İle Açığa Çıkacak Hafriyatın (Toprağın, Sedimentin) Doğal Ortamlara Etkisi	158
6.4.2. Küçükçekmece Lagün Havzasının Jeolojisi, Kanal Yapılaşmasının Bölgenin Hidrojeolojisine Olası Etkileri	164
6.4.3. Kanal Yapımı İle Karasal Ekosistemde Tuzlanma Ve Sıvılaşma	167
6.4.4. Kanallama ile oluşacak akıntı	173
6.4.5. Kanal Projesi İle Bölgede Ortadan Kalkacak Yapılar	173
6.4.6. Kanal İstanbul Ve Yenişehir Yapı Alanı Projesinin Hava Kirliliğine Etkisi	174
6.4.7. Kanal Ve Yenişehir Projesinin Ulaşım Etkisi: Trafik	178
6.4.8. Bölge Halkının Ve İşçilerin Yapım Süresince Yaşayacağı Olası Riskler	180
6.4.9. Yapılaşmanın/ Betonlaşmanın Göçerlere Etkisi	182
6.5. Kanalın Ve Yeni Şehrin İnşası Sürecinde Yaşanacak Geri Dönüşümsüzlükler	185
6.5.1. Küçükçekmece Lagününün Yok Oluşu	185
6.5.2. Orman Ekosisteminin Yok Edilmesi	185
6.5.3. Tarıma Etkisi	188
6.5.3. Kıyı Kumullarının ve Endemik Türlerin Yok Oluşu	195
6.5.5. Endemik Türlerin Yok Oluşu	196
6.6. Kanal İstanbul Marmara, Karadeniz Ve Boğazlar Sistemine Etkilerinin Değerlendirilmesi	199
6.6.1. Marmara Denizi	199
6.6.2. Karadeniz	202
6.6.3. İstanbul Boğazı	204
6.6.3. Kanal İstanbul Suyolu	206

BÖLÜM 7 - KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPILANMASI NEDENİYLE İPTAL EDİLECEK VE YERİNE YENİLERİ YAPILACAK YAPILAR / DEPLASE İŞLER	212
7.1. Deplase Edilecek Mevcut Yapılar	213
7.1.1. Karayolları	214
7.1.2. Atıksu Kanalizasyon Ve Atıksu Arıtma Sistemleri	216
7.2. İsale Hatları Ve Su Şebekeleri	222
7.4. Enerji Hatları Ve Enerji Santralleri Deplasmanı	226
7.5. Doğalgaz Ve Enerji Hatları Deplasmanı	230
7.6. Diğer Yapıların Deplasmanı	233

BÖLÜM 8 - KANAL İSTANBUL VE REZERV ALANLARI PROJESİNİN YAPIMI HALİNDE İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİNE OLASI ETKİLER	236
8.1. Mega Projeler Nedir?	237
8.2. Mega Projelerde Neden Bu Kadar “Kaza” Olmaktadır	239
8.3. Türkiye’de, Dünyada Mega Projeler Ve İş Cinayetleri	241
8.4. Kanal İstanbul Özelinde İşçileri Neler Bekliyor?	245
BÖLÜM 9 - PROJENİN HALK SAĞLIĞINA ETKİSİ	248
9.1. Çed Sürecinde Sağlık Etkisinin Değerlendirilmemesi	249
9.2. Su Ve Sağlık İlişkisi	251
9.3. Hava Kirliliği Riski, Hatalı Ve Eksik Verilere Dayanılarak Yapılmıştır	252
9.4. Asbest Riski Çed Raporunda Değerlendirilmemiştir	255
BÖLÜM 10 - KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPILAŞMA ALANLARI PROJELERİNİN DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARA ETKİSİ	258
10.1. Projeden Etkilenecek Doğal Ve Kültürel Varlıkların Durumu	259
10.2. Doğal Ve Kültürel Varlıklar	261
10.2.1. Küçükçekmece Lagünü	261
10.2.2. Bathonea Antik Kenti	261
10.2.3. Rhegion Antik Kenti	262
10.2.4. Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik Ve Doğal Sit Alanı	263
10.2.5. Resneli Çiftliği	264
10.2.6. Azatlı Baruthanesi	264
10.2.7. Şamlar Bendi	265
10.2.8. Yarımburgaz Mağaraları	265
10.2.9. Filiboz Viranlığı	266
10.2.10. Spradon Antik Kenti	267
BÖLÜM 11 - BOĞAZ TRAFİĞİ VE SEYİR GÜVENLİĞİ	269
11.1. Seyir Güvenliği Açısından Kanal İstanbul	270
11.2. Gemi Trafik Açısından Kanal İstanbul’un Zorunluluğu	273
11.3. Sivilaştırılmış Gaz Ve Petrol Transferi Açısından Kanalın Gerekliliği	275
11.4. Kanalın Turizme Katkisi	277
BÖLÜM 12 - TANIKLIKLAR VE BÖLGE HALKININ GÖRÜŞLERİ	278
BÖLÜM 13 - SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	287
REFERANSLAR	298

İŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu	24
Şekil 2. 3. Havalimanı Simülasyonu	27
Şekil 3. 3. Havalimanı Simülasyon Görüntüsü	33
Şekil 4. 2014 – 2016 Yılları Arası Proje Alanı İşlem Hacmi	37
Şekil 5. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu İş Sonuç İlanı	37
Şekil 6. Kanal İstanbul Projesi ÇED'i Bakanlık Duyurusu	38
Şekil 7. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Projesi ÇED Başvuru Dosyası	39
Şekil 8. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün ÇMO'ya Cevabı	39
Şekil 9. TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin hazırladığı Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu	70
Şekil 10. Basında Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu	71
Şekil 11. 2007 Yılı Basın Haberleri	97
Şekil 12. Yenişehir Proje Simülasyonu	98
Şekil 13. Planlana Yenişehir Yapı Alanı İçerisinde Kalan Mahalleler	106
Şekil 14. Arnavutköy İlçesinde Doğal Alanlar Üstüne Yapılan 3.Havalimanı	109
Şekil 15. Projeden Etkilenecek Mahalle Nüfusları (TÜİK, 2019)	111
Şekil 16. İlçe düzeyinde öğrenim durumu (TÜİK, 2019)	113
Şekil 17. İSKİ Su Kaynağı ve 2019 Yılı Basından Sakarya Nehri Konusu	121
Şekil 18. Florya Meteoroloji Gözlem İstasyonuna Ait Rüzgar Gülü	125
Şekil 19. Melen Barajı Teknik özellikler (İhale dosyasından)	130
Şekil 20. Melen Çayı Havzası Su Kalitesi	132
Şekil 21. Düzce Katı Atık Tesis Lokasyonu	133
Şekil 22. Basında Melen Su Sistemi	134
Şekil 23. Projelerden Etkilenen Tüm Havzalarda Sulak Alanlar Ve Diğer Doğal Alanların (Tarım ve Orman Alanlarının) Değişimi	155
Şekil 24. Küçükçekmece Lagün Havzası'nda Bulunan Yerleşim Yerlerinin Dağılımı	161
Şekil 25. Küçükçekmece Lagünü su ve sediment araştırması numune yerleri	163
Şekil 26. Küçükçekmece Lagün Sedimentinde belirlenen metal komplekslerinden bir örnek	164
Şekil 27. Küçükçekmece Lagünü Havzası Doğu Yamacı Jeoloji Haritası	166
Şekil 28. Kanalin Yanal Yüzeyinde Planlanan Geosentetik Beton Şilte	167
Şekil 29. Küçükçekmece Lagünü Havzası Doğu Yamacı Zemin Kesiti	168
Şekil 30. İstanbul ve Yakın Çevresi Çökellerinin Genelleştirilmiş Stratigrafik Sütun Kesiti	168
Şekil 31. Patlayıcı Madde Hesaplamaları	178
Şekil 32. Kanal ve Kıyı Yapıları Projesinde Kullanılacak Şantiye Araçları	179
Şekil 33. Malzeme Ocakları İtinereri (Hareket Tablosu)	179
Şekil 34. Proje Çalışma Alanı Şimdiki Arazi Kullanım Miktarı	186
Şekil 35. Deniz Balıklarının Denizlerde Dağılımı	190
Şekil 36. Kuzey Eşiği İle Birlikte Boğaziçi'nin Boyuna Kesiti Ve Sulardaki Geri Dönme Durumu (Upwelling)	200
Şekil 37. Marmara Denizinde Tuzluluğun Derinlikle Değişimi	201
Şekil 38. Karadeniz'de Tuzluluğun Derinlikle Değişimi	202
Şekil 39. Türk Boğazları Akım Değişimleri	205
Şekil 40. Kanal En Kesiti	207
Şekil 41. Karadeniz'de Gözlenen Büyük Ölçekli Ve Yerel Üst Tabaka (<100 M) Akıntı (Sirkülasyon) Sistemleri	209
Şekil 42. Tuna Nehri'nin Düşük Tuzlu Sularının Etkisi	209
Şekil 43. Kanal İstanbul İş Programı	213
Şekil 44. Kanal İstanbul Projesi ve Mevcut Durum Ulaşım Ağı	214
Şekil 45. Hızlı Tren Geçiş Köprüsü	215
Şekil 46. Mevcut Atıksu Altyapı Tesisleri ve Kanal Kesişmeleri	218

Şekil 47. Planlanan Atıksu Altyapı Tesisleri	220
Şekil 48. Kanal Güzergâhı Kesişen İsale Hatları	222
Şekil 49. Büyükkçekmece-Sefaköy Ø 1200 Çelik Hat Deplasman Önerisi	223
Şekil 50. Sazlıdere Ø1800 Çelik ve Ø 1000 BA İSKİ İçme suyu Hatları ve Deplasman Önerileri	223
Şekil 51. Terkos-Kağıthane Ø500-Ø1000 ve Ø2200-Ø1400 İSKİ İçme Suyu Hatları ve Deplasman Önerileri	224
Şekil 52. Zerkos-İkitelli Mevcut/Planlanan Ø2200-Ø2500 Çelik İSKİ İçme Suyu Hatları ve Deplasman Önerileri	224
Şekil 53. Ambarlı – Yenibosna Havai ve 154 kV Ambarlı – Sultanmurat Enerji Nakil Hatları Alternatif Vaziyet Planı	227
Şekil 54. Enerji Nakil Hatları için Öneri Deplasman Pilon Geçişleri Profil Görünümü	227
Şekil 55. Kanal İstanbul Projesi'nden Etkilenen Önemli TEİAŞ Enerji Nakil Hatları	228
Şekil 56. Kanal İstanbul Projesi İle Etkileşimde Bulunan Önemli İGDAŞ Doğal Gaz Hatları ve Deplasman Önerileri	231
Şekil 57. İGDAŞ hatları için karar verilen Yatay Yönlendirmeli Delgi Yöntemi	232
Şekil 58. Tarihi Odabaşı ve Dursunköy köprülerinin Rekonstrüksiyon Projelerinin Temini İşi ihalesi	235
Şekil 59. Mega Projelerde Çalışma Koşulları ve Projelerin Özelliklerinin Bileşkesinin Sonuçları	240
Şekil 60. Kasım 2019 İş Cinayetlerinin İşkollarına Göre Dağılımı	243
Şekil 61. Hafriyat Kamyonu ve Beton Mikseri ile Can Kaybı Bilançosu	246
Şekil 62. 2016-2018 Yıllı İstanbul İli Yıllık PM10 Ortalamaları	253
Şekil 63. Bathenoa Antik Kenti	262
Şekil 64. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı	263
Şekil 65. Sazlıbosna Filiboztepe 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı	267
Şekil 66. Spradon I.Derece Arkeolojik Sit Alanı	268
Şekil 67. 2007-2019 yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Sayıları	274
Şekil 68. Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri	276
Şekil 69. Firuzköy Mahallesi	283

FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 1. Taksim Gezi Parkı Direnişi	24
Fotoğraf 2. 3. Köprü Temel Atma Töreni	25
Fotoğraf 3. "Halkın Katılımı" Toplantısı Protestosu	42
Fotoğraf 4. İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü Önü - Dilekçe Kuyruğu, Beşiktaş	49
Fotoğraf 5. İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'ndan Kanal İstanbul Basın Açıklaması	49
Fotoğraf 6. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Bilim Kurulu	50
Fotoğraf 7. Ya Kanal Ya İstanbul İnsan Zinciri	51
Fotoğraf 8. Avcılar Kent Konseyi İnsan Zinciri Eylemi	52
Fotoğraf 9. Tarihi Odabaşı Köprüsü	55
Fotoğraf 10. Tarihi Dursunköy Köprüsü	57
Fotoğraf 11. ÇMO İstanbul Şubesi 3. Havalimanı basın toplantısı	61
Fotoğraf 12. 3. Havalimanı İnşaat Çalışması	62
Fotoğraf 13. ÇMO İstanbul Şubesi Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası	62
Fotoğraf 14. ÇMO İstanbul Şubesi Su Havzaları Teknik Gezisi	62
Fotoğraf 15. TMMOB İstanbul İKK 3. Havalimanı Basın Açıklaması	63
Fotoğraf 16. Kadıköy Kent ve Doğa Mitingi	64
Fotoğraf 17. Marmara Forumu	64
Fotoğraf 18. ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Teknik Gezisi	65
Fotoğraf 19. 3. Havalimanı Bilirkişi Keşfi	65
Fotoğraf 20. Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde Düzenlenen Forum	66
Fotoğraf 21. Kanal İstanbul Halkın Katılımı Toplantısı Basın Açıklaması	66
Fotoğraf 22. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Basın Toplantısı	68

Fotoğraf 23. ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Yol Haritası Toplantısı	69
Fotoğraf 24. Kadıköy Çevre Festivali, Tüm Boyutları ile Kanal İstanbul Paneli	71
Fotoğraf 25. Kanal İstanbul Teknik Gezisi	72
Fotoğraf 26. Sazlıbosna Basın Açıklaması	72
Fotoğraf 27. TMMOB Kanal İstanbul Çalışma Grubu	73
Fotoğraf 28. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul İtiraz Dilekçesi Teslimi	75
Fotoğraf 29. Evrensel Gazetesi “Kanal İstanbul: Yalanlar ve Gerçekler” Paneli	76
Fotoğraf 30. Kanal İstanbul Projesi'nin Çevresel ve Jeopolitik Etkileri Paneli	76
Fotoğraf 31. Kanal İstanbul ÇED Raporu Paneli	77
Fotoğraf 32. İBB Kanal İstanbul Çalıştayı	78
Fotoğraf 33. Sarıgazi Ovacılıklar Derneğinde Kanal İstanbul Paneli	78
Fotoğraf 34. TMMOB İstanbul İKK ÇED Olumlu Kararına İlişkin Basın Toplantısı	81
Fotoğraf 35. ÇYDD Gaziosmanpaşa Şubesi Kanal İstanbul Etkinliği	82
Fotoğraf 36. “İstanbul İçin İhtar Vakti: Kanal İstanbul” Paneli	82
Fotoğraf 37. CHP Ümraniye Örgütü Kanal İstanbul Etkinliği	83
Fotoğraf 38. Ya Kanal Ya İstanbul Paneli PSAKD Kadıköy Şubesi	83
Fotoğraf 39. Kanal İstanbul Paneli Nazım Hikmet Kültür Merkezi	84
Fotoğraf 40. Kanal İstanbul Söyleşisi Gaziosmanpaşa Sokak Kültür Merkezi	84
Fotoğraf 41. Ekolojik ve Ekonomik Yıkım: Mega Projeler ve Kanal İstanbul Paneli	85
Fotoğraf 42. Kanal İstanbul Paneli, Sokak Kültür Merkezi	85
Fotoğraf 43. Ya Kanal Ya İstanbul Paneli, Okmeydanı	86
Fotoğraf 44. Bathonea Yukardan Görünüm	107
Fotoğraf 45. Kazandere 2015 ve Kazandere 2020	121
Fotoğraf 46. Teksen Köyü ÇED Toplantı Sonrası	135
Fotoğraf 47. Kilyos Kumullarında İnsanlardan Korunmuş Kumul Alan	195
Fotoğraf 48. İç –Dış Kumsal Doğal Sit Alanı İçerisinde Bulunan Kibrit Fabrikası	263
Fotoğraf 49. Resneli Çiftliğinin eski bir fotoğrafı	264
Fotoğraf 50. Resneli Çiftliği Sınırlarında Bulunan Azatlı Baruthanesi	264
Fotoğraf 51. Şamlar Bendi	265
Fotoğraf 52. Yarımburgaz Mağaraları	266
Fotoğraf 53. Yarımburgaz Mağaralarında Gerçekleştirilen Kazılar Sonucu Ele Geçen ve M.Ö. 5000'e Tarihlenen Çanak Çömleklerden Bir Örnek	266
Fotoğraf 54. Karşı kıyıda fliboz viranlığının görünümü	267
Fotoğraf 55. Terkos Durusu	279
Fotoğraf 56. Bölge Halkı ile Yapılan Görüşmeler	280
Fotoğraf 57. Karaburun	281
Fotoğraf 58. Karaburun Sahil	282
Fotoğraf 59. 3. Havalimanı İnşaatı	286

HARİTA LİSTESİ

Harita 1. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanları	23
Harita 2. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı	27
Harita 3. Mikro Bölgeleme Etüdlерinin Yenişehir Rezerv Alanındaki Yerleri	28
Harita 4. 1. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası	29
Harita 5. 1. Etap Karelajı	30
Harita 6. 2. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası	31
Harita 7. 2. Etap Karelajı	32
Harita 8. 3. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası	32
Harita 9. 3. Etap Karelajı	32

Harita 10. 4. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası	32
Harita 11. 4. Etap Karelajı	32
Harita 12. Çevre Düzeni Plan Değişikliği ile Yapılaşmaya Açılan Alan	56
Harita 13. İstanbul Havalimanı (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 27)	89
Harita 14. İstanbul İli Avrupa Yakası Yükselti Haritası (2009)	118
Harita 15. İstanbul Avrupa Yakasındaki Önemli Alt Su Havzaları ve Sınırları	118
Harita 16. Sazlıdere Havzası	126
Harita 17. Terkos Gölü ve Havza Görünümü	127
Harita 18. Avrupa Yakası Su Havzaları Besleme Drenajı	129
Harita 19. İstanbul Avrupa Yakası Hidroloji Haritası (9.05.2017 Tarih ve 30061 sayılı resmi Gazete)	137
Harita 20. İstanbul Topkapı-Küçükçekmece yeraltı suyu Haritası (24.03.1966 Tarih ve 12259 sayılı Resmi Gazete)	138
Harita 21. İstanbul İli Avrupa Yakasının Yükselti Haritası ve sınırları ile Bölgedeki Su Havzaları	141
Harita 22. Kanal İstanbul Güzergahı ve Kıyı Dolgu Alanları	141
Harita 23. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Sınırları	142
Harita 24. Kanal Kazısının Havzalarda Tuzlanma Etkisi (Kanalın 1 Km, 3 Km ve 5 Km Tampon Alanları)	143
Harita 25. Kanal İstanbul 5 km etki alanıyla kesişen havzalar	144
Harita 26. ÇED Olumlu Kararı verilen Kanal Kazısı ve Liman Yapıları	145
Harita 27. Bölgede ruhsatlı çalışmakta olan taş ocakları yerleri	145
Harita 28. Yenişehir Rezerv Alanının Su Havzaları İle Kesişimi	147
Harita 29. Karadeniz kıyısı kıyı çizgisinin değişimi (2014-2017)	148
Harita 30. Karadeniz Kıyısının Dolgu ile Değişimi (2018-2019)	148
Harita 31. 3. Havalimanı Yapımı Sırasında Doldurulan Kara ve Su Alanları; Karadeniz ve Kuzey Doğal Alanlar	149
Harita 32. 3.Havalimanı Yapımı Sırasında Yapılan Kazı ve Dolgu Alanları (2019 ve 2014 Yılları Arasındaki Fark)	149
Harita 33. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2001)	151
Harita 34. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2007)	152
Harita 35. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2014)	153
Harita 36. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2019)	154
Harita 37. Kanal güzergahında Kazı Yapılacak Kısımlar	158
Harita 38. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi- Deniz Dolgu Alanları	158
Harita 39. Küçükçekmece Lagün Havzası	159
Harita 40. Kanal Yapımı Sırasında Devre Dışı Kalacak Atıksu Kollektörleri, Tüneli ve Arıtma Tesisleri	160
Harita 41. Avrupa Yakası Yeraltı Suları İşletme Sahası	169
Harita 42. Patlatma Yapılacak Bölge	177
Harita 43. Göçmen Kuşların İstanbul Göç Rotaları Erciyas Y. K., 2019]	183
Harita 44. 2012 ve 2018 Arası Değişiklik Gösteren Uydu Görüntüleri	187
Harita 45. Şantiyelerin yerleri	188
Harita 46. Balıkların Göç Yolu	189
Harita 47. Deliklikaya Mahallesi	284
Harita 48. Baklalı Mahallesi	285

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Kanal İstanbul ve Yenişehir Kronolojisi	7
Tablo 2. Arnavutköy'deki Tarım Arazilerinin Kullanım Amacına ve Niteliğine Göre Dağılımı	92
Tablo 3. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılımı Tablosu (Parsel Sayısı)	94
Tablo 4. Belediyeler Arsa Rayiç Bedelleri Değişimi	96
Tablo 5. Bölgede Arsa Rayiç Bedelleri Artışı	100
Tablo 6. Kamu-Özel İşbirliği Sektör ve Yatırım Bedelleri (2018)	102
Tablo 7. Kamu-Özel İşbirliği Sektör ve Yatırım Bedelleri	103

Tablo 8. Planlama Alanının İlçelere Göre Alan Dağılımı	105
Tablo 9. Yenişehir ve Kanal Projesinden Etkilenecek Olan Mahalleler	110
Tablo 10. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (2019)	114
Tablo 11. Planlama Alanında Önerilen İstihdam Alanları	115
Tablo 12. İstanbul Yıllara Göre Nüfus ve Su Tüketimi Değişimi	120
Tablo 13. Hakim Rüzgar Bilgileri	125
Tablo 14. Kanal Kazısının Avrupa Yakası Su Havzalarında Etkilediği Alan Büyüklükleri	144
Tablo 15. Kanal İstanbul Proje Rezerv Alanlarının Havzalarda Yer Alan Kesimlerinin Alanları	146
Tablo 16. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2001)	151
Tablo 17. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2007)	152
Tablo 18. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2014)	153
Tablo 19. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2019)	154
Tablo 20. İncelenen Dönemlerde Su Havzalarındaki Değişim	156
Tablo 21. Devreden Çıkarılacak Arıtma Tesisleri	174
Tablo 22. Hayvan Varlığı Büyükbaş Hayvan Sayıları (Kaynak: TÜİK)	193
Tablo 23. Küçükbaş Hayvan Sayıları (Kaynak:TÜİK)	193
Tablo 24. İstanbul'un Önemli Bitki Alanları ve Tehlike Altındaki Bitki Sayıları	197
Tablo 25. Marmara Denizinde Yıllara göre Oksijen Değişimi (mg/lt)	201
Tablo 26. Karadeniz Yağış Ve Buharlaşıma Değerleri	203
Tablo 27. Karadeniz, Marmara, Boğazda Su Seviye Etkisi	206
Tablo 28. Kanal İstanbul ile Ve Kanal İstanbul Olmaksızın Üst Ve Alt Akım Bütçesi	207
Tablo 29. Mevcut ve Planlanma Dönemi Kanal İstanbul ile Kesişen Karayolu Güzergâhları ve Şerit Sayıları	214
Tablo 30. Mevcut ve Planlama Dönemi Kanal İstanbul ile Kesişen Kanalizasyon Sistemleri	216
Tablo 31. Devre Dışı Kalacak Mevcut ve Planlama Dönemi Atıksu Arıtma Tesisleri	217
Tablo 32. Mevcut İptal Edilecek Atıksu Kanalizasyon Sistemleri Yatırım Bedelleri	217
Tablo 33. Planlanan Atıksu Kanalizasyon Sistemleri Yatırım Bedelleri	218
Tablo 34. Mevcut İptal Edilecek Atıksu Arıtma Tesis Yatırım Bedelleri	218
Tablo 35. Planlanan Atıksu Arıtma Tesis Yatırım Bedelleri	219
Tablo 36. Atıksu Arıtma Tesisleri Maliyet Değerlendirmesi	221
Tablo 37. İSKİ İsale hatları Yatırım Maliyet Değerlendirmesi	225
Tablo 38. Kanal İstanbul Projesi ile Kesişen Mevcut ve Planlanan Önemli Enerji Nakil Hatları	226
Tablo 39. Kanal İstanbul Projesi Çevresinde Yer Alan Enerji Santralleri	229
Tablo 40. Kanal İstanbul Projesi Çevresinde Yer Alan Enerji Santralleri Kanal İstanbul Güzergahındaki Mevcut ve Planlanan İGDAŞ Doğal Gaz Hatları	232
Tablo 41. Proje İnşaat Faaliyetlerinden Doğrudan Olumsuz Etkilenecek Alanların Dağılımı	234
Tablo 42. İnşaat Sektöründe En Sık Gerçekleşen 9 Kaza Tipi	240
Tablo 43. Partikül Madde (PM10) Ölçüm Sonuçları ve SKHKKY UVS Sınır Değerleri	252
Tablo 44. Hava Kalitesi Etki Faktörü Hesaplamaları	254
Tablo 45. İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistik Özeti	273

TEŞEKKÜR

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Alanları projelerini incelemek için hazırlanan bu rapor, bilimsel tartışmalardan ve bölge gözlemlerinden faydalanarak; projelerin teknik, sosyolojik, sağlık ve ekolojik yönünden incelenmesiyle oluşturulmuştur.

İlk ÇED Başvuru dosyasının yayınlanmasıyla beraber Mayıs 2018'de ilk baskısı yayınlanan rapor, elinizdeki haliyle 2020 Haziran ayına kadar gelişen süreçleri kapsayarak güncellenmiş ve ikinci baskısı yapılmıştır.

Her iki raporun hazırlanmasında emeği geçen değerli komisyon üyelerimize, Prof. Dr. Beyza Üstün'e ve tüm destek verenlere teşekkür ederiz.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube 13. Dönem Yönetim Kurulu

İÖNSÖZ

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi kurulduğu günden bugüne meslektaşların haklarını savunmayı ilke edinmiş bir meslek örgütü olmanın yanı sıra tüm teknik çalışmalarını; bilim, emek ve doğa eksenli sürdürmüştür. Tüm çalışmalarında ekolojik yaşamın korunabilmesini ve kamu yararını tüm çıkarların üzerinde tutmuş, sadece üyelerinden ve bilimsel çalışmalardan güç alarak toplumu ilgilendiren sorunlara dair tespitler yapmış, politikalar geliştirmiş ve çözümler önermiştir.

Kanal İstanbul Projesi ilk olarak 2011 yılında “Çılgın Proje Kanal İstanbul” olarak kamuoyuna açıklandı. Dünyanın kiskanacağı iddia edilerek tanıtılan yıkım projesi daha sonradan imar yasasına basit bir suyolu projesi olarak girmiştir. İstanbul’un kuzeyinde yapılması planlanan Yenişehir emlak projesinin piyasa değerini arttırma çabasının bir ürünü olan suyolu projesi, iktidar tarafından özellikle öne çıkarılarak bölgedeki diğer projelerle bir bütün olarak görülmesi engellenmeye çalışılmaktadır.

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi; ekolojik yaşam alanlarının yıkımına karşı mücadele etmeyi bir sorumluluk kabul etmektedir. Bu yaklaşımla İstanbul Kuzeyinde planlanan projeleri süreç içinde takip ederek çalışmalar yapmıştır ve yapmaya devam edecektir. Projenin ilk ÇED Raporu yayımlandıktan sonra Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından 2018 yılı Mayıs ayında yayınlanan “Kanal İstanbul ve Yeni Şehir Yapı rezerv alanları” teknik inceleme raporunda bu projeler detaylı olarak incelenmiş ve halkın bilgilendirilmesi için kamuoyuna sunulmuştur.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019 yılı Aralık ayı sonunda yayımladığı “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri dâhil) ÇED “ raporu ve “1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Revizyonu “ ile İstanbul yıkım projelerinin kalan bölümlerini devreye sokmaya çalışmaktadır.

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi bu süreçlerde de yıkım projelerine karşı mücadelesine devam etmiş, sorumluluğu gereği halkı bilgilendirmek amacı ile “Kanal İstanbul ve Yeni Şehir Yapı Alanları ” teknik inceleme raporunun elinizde bulunan güncellenmiş 2.Sayısını hazırlamıştır. Bu raporda İstanbul’un kuzeyindeki projeler bir bütün olarak ele alınmış, aralarındaki ilişkiler ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Projenin etkilerinin pek çok alt başlıkta incelendiği bu rapor aynı zamanda, mega projelerin yarattığı ve yaratacağı yıkıma karşı örgütlenen mücadelenin bir parçası olarak; ilgilenen tüm kişi ve kurumlarla paylaşılacaktır.

Çevre Mühendisleri Odası, TMMOB'a bağlı diğer odalar çalışmalarını; bağımsız bir biçimde toplumun yararını gözeterek sürdürmüşlerdir. Meslek örgütlerinin bu anlayışı iktidar tarafından kabul görmemiş; 2020 yılı Mayıs ayında meslek odalarının yasalarında düzenleme yapılması ile ilgili yeni bir gündem ortaya atılmıştır. Yapılması planlanan düzenleme ile TMMOB'un denetim yetkisi elinden alınması, seçim sistemi değiştirilerek birliğin ortak hareket etme kültürüne zarar verilmesi, seçilen yönetim kurulu üyelerinin görevden alınabilmesinin önünün açılması ve birliğin-birliğe bağlı odaların toplumsal muhalefetle ilişkisinin kesilmesi hedeflenmektedir. Kent ve ekolojik mücadelesi ile toplumsal - kültürel mücadele başlıklarında bilimin ve teknolojinin halkın yararına kullanmasından duyulan rahatsızlık, meslek örgütlerine yasal düzenleme tehditleriyle kendini göstermektedir.

TMMOB; meslek mensuplarının yalnız birbirleriyle değil halkla olan ilişkilerinde de dürüstlüğü ve güveni hakim kılmayı, meslek disiplini ve ahlakını korumayı hedeflemiştir. Yine; toplumun çıkarlarının ve doğal kaynakların, çevre ve tarihi değerlerin ve kültürel mirasın korunmasında gerekli gördüğü tüm faaliyetleri hayata geçirmek temel hedefleri arasında yer almıştır. TMMOB'nin, yürüttüğü tüm çalışmalara TMMOB yasası ve birliğin ilkeleri dayanak oluşturmuşsa da; temel gücünü ve dinamiğini topluma, üyelerine, meslektaşlarına ve doğaya karşı duyduğu sorumluluktan almıştır. TMMOB'nin kuruluş amaçlarına dayanan bu ilkelerden ve çalışma anlayışından, herhangi bir yasal düzenleme ile uzaklaştırılmasına müsaade etmeyeceğimiz gibi; konunun muhataplarına danışılmadan TMMOB yasasına yapılacak tüm müdahalelerin de her zaman karşısında duracağız.

Çevre Mühendisleri İstanbul Şubesi; eşitlik, özgürlük ve demokrasi mücadelesinde, ekolojik yıkıma karşı mücadelede, yaşam alanlarının savunulmasında her zaman emek ve bilim cephesinde yer almıştır ve yer almaya devam edecektir.

TMMOB Çevre Mühendisleri İstanbul Şubesi 13. Yönetim Kurulu

BÖLÜM 1

GİRİŞ:
NEDEN KANAL İSTANBUL VE
YENİŞEHİR?

Bu çalışmada; Dünya’da ve Türkiye’de ender bulunan lagünlerden birinde, Küçükçekmece lagününde ve havzasında uygulanmak istenen, 2011 yılında açıklaması yapıldıktan sonra uygulamaya ve meşrulaştırmaya çalışılan “Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi” hakkında bilimsel verilerle tespit edilmiş gerçekler, projeden etkilenecek toplumsal kesimlere aktarılmak üzere tüm boyutları ile tartışılmıştır.

“Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi” kapsamında yapılmak istenen su kanalı yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 m derinliğinde, Küçükçekmece Lagün¹Havzası²nda Sazlıdere-Durusu güzergâhında tasarlanmaktadır. Kanalin, İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi lagün/deniz ara kesitinden başlayıp, Altınşehir ve Şahintepe mahalleleri arasından Küçükçekmece Lagünü Sazlıdere boyunca geçirilerek, Sazlıdere Barajı üzerinden Sazlıbosna ve Dursunköy mahallelerinin yakınından Arnavutköy’ün batısına varması, sonrasında da Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin arasından Karadeniz’e çıkması planlanmaktadır. Kanal projesi kapsamında; Terkos havzası da dahil 3. Havalimanı ve 3. Köprü bağlantı yollarından geriye kalan orman alanları, tarım alanları, meralar, havzadaki mahalleler, kısacası bir bütün olarak bölge; yapı alanı olarak planlanmaktadır.

Bu raporda kültür varlıklarının, ekosistemi ile özgün bir belleğe sahip lagün havzasının, siyasi bir proje olarak **sermaye birikim alanına** sokulma süreci (nasıl başladığını ve sürdürülmede olduğunu) ve yapılmak istenen su kanalının yaşam alanlarına etkisi farklı boyutları ile irdelenmiştir.

İnsanlık kapitalizm tarihi boyunca pek çok ekonomik kriz dönemi yaşamıştır. Ancak özellikle 2000’li yıllarda yaşanan ekonomik krizlerde doğanın bir meta olarak görülüp rant süreçlerine dahil edilmesi, daha önce görülmemiş hızla gerçekleşmiştir. Bu dönemlerde siyasi iktidar; kentlerin çoğunda yürüttüğü kentsel dönüşüm planlamalarıyla, orman ekosisteminin “orman dışı”, tarım alanlarının “tarım dışı” kullanılması, sulak alanlar ve etrafının koruma statüsünden çıkarılması kararlarıyla birlikte doğal alanların yapılaşmaya açılmasını

¹ Lagünler; deniz bağlantısı olan yan tuzlu kıyı gölleridir. Deniz canlıları için beslenme, üreme alanlarıdır. Diğer göllerden farklı, çeşitli su canlılarını, türleri bünyesinde barındırır.

² Havza; bir sucul sisteme su taşıyan karasal alanın tamamını kapsar. Yeraltı ve yer üstü akışları ve sucul sistemin kendisi de bu karasal alanın kapsamındadır.

hızlandırmıştır. Bu süreçte İstanbul ve çevresindeki sulak alanların, ormanların ve tarım alanlarının üstüne 3. Köprü ve bağlantı yolları ile 3. Havalimanı yapımıyla başlayan yeni bir İstanbul daha inşa etme hedefi; ardı ardına değiştirilen yasalar ve üst ölçek Çevre Düzeni Plan değişiklikleriyle meşrulaştırılmıştır. Yasal düzenlemeler ve değişiklikler “Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Yapı Alanları” projesinin 3. Köprü, Kuzey Otopanları, 3. Havalimanı gibi diğer mega projelerle birlikte tasarlandığını ortaya koymaktadır.

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 2020 yılı değişikliğinde Yenişehir Projesi için; “(..) Sahip olduğu su yolu ve dünyanın en büyük havalimanı projeleri ile özdeşleşen ve bütünleşen, öncelikle turizm potansiyelinin ön plana çıkarıldığı”, “(..) kentsel dönüşümlere büyük bir ivme kazandıran, bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dayanan, küresel ölçekte güçlü ve yeni açılımlar getiren, yaşam kalitesi yüksek yeni bir şehir oluşturmak” olarak tanımlanırken, “(..) yüksek nitelikli nüfusun Yenişehir’e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması” vurgusu da özellikle yapılmıştır.

Bu raporda; yaratacağı yıkıcı sonuçlar bakımından ana başlıklarıyla ele aldığımız “Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları” projelerini sorgulamaya başladığımızda amaçlananlar, sonuçlarının şiddetini de açığa çıkarmaktadır:

Bu projeyi toplum mu istiyor? Sermaye mi istiyor? Siyasi iktidar mı istiyor? Proje kimin ihtiyacı için, ne için yapılıyor? sorularının yanıtı, projenin etkilerinin neye rağmen oluşacağına da açıklık getirmektedir.

Mega projeler incelendiğinde, bu tür projeleri irdeleyenlerin iki yorumu söz konusu olmaktadır. Birincisi; sermayenin talepleri doğrusunda siyasi iktidarın bu talebi karşılması, ikincisi ise gözlemsel olarak iktidara yakın çevrelerin nemalandırılmasıdır. Siyasi iktidarın bu tür projelere yönelmesinin farklı ve üst üste binen nedenleri vardır. Bu nedenlerden en önemlisi sadece Türkiye’de değil Dünya’nın birçok yerinde sürmekte olan finansal krizdir. Uluslararası literatürde de tartışılan bu konu devletin kaynak krizi olarak tanımlanmaktadır. Krizin sebebi; geliri yüksek sermaye kesiminden vergi alabilen devletin artık vergi alamamaya başlaması, kamu iktisadi teşebbüslerinden uzaklaşması, devletten devlete borç alma olanaklarının kalmaması olarak sıralanabilir. Ayrıca siyasi iktidarların kendilerini yeniden üretmek için kaynak krizi ile karşı karşıya kalması da sebeplerden biridir. Nitekim Portekiz, İspanya, Japonya gibi ülkelerde de siyasi iktidarlar bu krizle karşı karşıya kalmışlardır.

Bu durumda devletler, finansal kaynak kısıtlılığını gidermek için bir takım sosyal harcamalardan uzaklaşıp yeni kaynak bulma çabası içine girmektedirler. Devletin ihtiyaç duyduğu kaynak nasıl bulunacak sorusunun cevabı ise hizmet alanlarının, doğal alanların ticarileştirilmesinde aranmaktadır. “Çözüm” olarak belirtilen eylemler aşağıda belirtilmiştir:

Sunulan kamusal hizmetlerin azaltılması (sağlık, eğitim, ulaşım).

Çalışanların metalaşma koşulları içine çekilmesi (performans, akreditasyon vs.).

Yeni kaynak alanları yaratmak için meraları, toprakları pazarlamak.

Yeraltı rezervlerini (madenleri vb.) kaynak olarak kullanmak

Suları ticarileştirmek, su havzalarını bütünleşik olarak sermaye birikimine sokmak.

Bu amaçla Sağlık Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Orman ve Su İşleri Bakanlığı dahil 4 bakanlığın hepsi, çıkarılan Kanun Hükmünde Kararnameler (KHK) ile devletin egemenlik alanındaki alanlarını kaynağa dönüştürecek, metalaştıracak ve gelir yaratacak yapılara çevirmiştir. TOKİ’nin yapımını üstlendiği binalardaki alım satım vergileri başta olmak üzere tüm vergiler kaynak olarak dönüştürülmüştür.

Gerçekleşip gerçekleşmediğinden bağımsız, bu tür projeler aynı zamanda **kalkınma** vurgusu üzerinden kitleler nezdinde ideolojik besleyici işlev olarak da kullanılmaktadır.

Bu projeler, aynı zamanda, farklı çıkarların kesiştiği yerde biçimlenmektedir. Bahsedilen mega projelerin yapımını üstlenen veya üstlenecek olan büyük sermaye grubu şirketlerin, inşaat sektörü ve ona bağlı tüm sektörlerin (çimento, enerji, taş ocakları, hafriyat, otomotiv, kimyasal, maden, yazılım, demir çelik vb.) var olma koşulları mevcut siyasi iktidara bağlıdır. Aynı zamanda siyasi iktidarın ve yakın çevresinin de var olma koşulları sürekli mega projelere bağlıdır.

Mega projelerin başlangıcında kentsel arazi üretimi ve kentte yatırım alanları açmaya yönelik yapılan TOKİ; 1980'lerde kamu arazilerinin kendi yapılı çevresini bozmadan, dışındaki alanları içine çekecek şekilde yapılaşmayı sürdürmekteydi. Afet yasasıyla birlikte yeni bir evreye girildi. Kentin merkezinde olan yerleşim alanlarında, mülkiyet hakkı da alt üst edilerek, bu yeni süreçte halkın barınma hakkı yok sayılarak yerleşim yerleri TOKİ alanlarının içine çekildi. Bu alanda da kaynak tükenince tamamen yeni bir kentleşme oluşumuna ihtiyaç duyuldu.

TOKİ'leşme ve kentsel dönüşümlerle tek tip kent inşası ülkenin her yerinde sürdürülürken; kentsel arazi üretimine eklenen Kanal İstanbul ve Yapı Alanları İnşası, 3. Köprü ve 3. Havalimanı gibi mega projeler yeni kentleşme modeli olarak belirlenerek, halkı hiçe sayan, yalnızca siyasi iktidarın varlığını devam ettirmek, devlete kaynak sağlamak ve sermaye birikimine katkı sağlamak amacıyla hızla devreye sokulmuştur.

Belirtilen projelerin hepsi, Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) Projeleri şeklinde yürütülmektedir. Devletin bu iş birliğine temel yaklaşımı; projelerin finans risklerini özel sektörle paylaşırken, projelerden elde edilecek karın da özel sektörle paylaşılması ve özel sektörün dinamik tutulması şeklinde olmuştur. Ancak yapılan mega projelerin reel pratiği, KÖİ'nde özel sektörün sadece karı paylaştığı, riskin ise tamamen kamu tarafından üstlenmesi olarak yaşanmıştır. Projeler kamu tarafından ihale edilmiş, krediler kamu bankalarınca verilmiştir. Kısacası; projelerin tüm yatırım yükü, buna bağlı olarak tüm risk kamu tarafından üstlenilmiş, işletme, yani kar aşamasında ise özel sektör sahne almıştır. Özel sektör açısından son derece risksiz ve karlı olan bu iş birliği, zenginleşmenin sonu gelmez doyumsuzluğuyla birleşince, her seferinde daha da büyüyen yatırım bedellerine sahip projeler gündeme gelmiştir. Ancak burada dikkat çekilmesi gereken önemli noktalardan birisi, büyük yatırım bedellerinin ülkenin çeşitli yerlerinde yaşayan tüm vatandaşların yararlanabileceği kamu yatırımlarına dönüştürmek yerine rant değeri yüksek birkaç projeye ayrılmasıdır. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesinin yanı sıra bu raporun yazılmaya başlandığı günlerde (pandemi dönemi), ülkenin çeşitli yerlerinde Doğal ve Kültürel Alanların (doğal ve arkeolojik sit alanları dahil) "nitelikli nüfus" için TOKİ eliyle yapılaşmaya açma uygulaması yaygınlaşarak sürmektedir. Hidromanyezit kumullarına sahip Burdur-Yeşilova'da bulunan ve Özel Çevre Koruma Alanı olan Salda Gölü'ne TOKİ eliyle plaj, yürüyüş yolu mescit vs.'yi kapsayan Millet Bahçesi'nin yapılmaya başlanması, Kumluca'dan Olimpos'a kadar uzanan 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı 3. Derece Arkeolojik Sit Alanına dönüştürülerek 1/25000 Nazım İmar Planı, 1/5000 Nazım İmar Planı Değişikliği, 1/1000 Uygulama İmar Planı hazırlanıp yapılaşmaya açma için askıya çıkarılması, İmrahor Millet Bahçesi adı altında askıya çıkarılan 1/1000 Uygulama İmar Planı ile Kanal Ankara, Eymir Gölü, Gölbaşı Millet Bahçesi, Mogan Gölü ve Gölbaşı Arboretum alanını kapsayan ve Tuz Gölüne kadar giden Sakarya Havzasındaki yeşil aks üzerinde kurulmasına karar verilen Lüks Konut Projesi bunlardan bazılarıdır. Bu durum beraberinde söz konusu

yatırımlara ayrılan sermayenin ve karlılığın kontrolünün de kolaylıkla yapılmasını getirmektedir. Bir diğer önemli nokta da projelerin yapıldığı arazilerin önemli miktarının hazine arazisi olması ve değerinin oldukça altında yapılaşmaya açılarak özelleştirilmesidir. Özellikle inşaat sektöründe yer alan firmalar için bu özelleştirmeler büyük karlar getiren ve sektör tarafından desteklenen adımlardır.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi'nin ve birlikte kurgulanan mega projelerle beraber İstanbul'un Avrupa Yakasında Balkan Savaşı'ndan sonra Orta Avrupa'dan, Yunanistan'dan, Bulgaristan'dan, 80'li yıllardan sonra da ağırlıklı olarak Karadenizden, 90'lı yıllarda Kürt illerinden göç alan mahallelerde farklı kültürlerin harmonisiyle yaşayan bölge halkının barınma alanları 2000'li yıllardan itibaren kentsel dönüşümle gasp edilmektedir. Ağırlıklı olarak işçi sınıfının ve çiftçilerin yaşadığı bölge hızla havalimanı, marinalar, otobanlar, limanlar, kanal ve yapı alanları projeleriyle çok katlı lüks yerleşim alanlarına dönüştürülmek istenmektedir. Diğer yandan İstanbul'a devam etmekte olan göç, 3. Havalimanı Projesi'ne ve 3. Köprü Projesi'ne ve Kıyı Dolguları Projesi'ne ile Kuzey Ormanlarına ve su havzalarına doğru kentin fiziki sınırlarını Trakya'ya doğru zorlamakta, kamusal alanlarla yerleşkelere el konulmaktadır.

İktidarın büyük bir adım olarak propagandasını yaptığı ancak kent halkı için hiçbir geçerli, hukuki, teknik ve meşru temeli olmayan Kanal İstanbul, 3. Havalimanı, 3. Köprü ve Yenişehir Yapı Alanı olarak kentin kuzeyinde planlanan bu mega projeler; emekçileri dışlayan yaşam alanları oluşturmaya çalışmakta ve bütün canlıların ortak yaşam alanlarını da bu amaçla yağmalamaktadır.

Bu raporda geri dönüşümsüz etkilerini bulacağınız Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Projesinin her aşaması için ilgili idare (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı) ayrı ayrı onay vererek projenin yapımına izin vermiş, vermeye de devam etmektedir. Çevre Şehircilik Bakanlığı 3. Havalimanı Projesine, 3. Köprü Projesine, Kanal İstanbul, Kıyı Yapıları, Kıyı Dolguları Projesine ayrı ayrı onay vererek ekosistemlerin geri dönüşümsüz yok oluşundan, proje nedeniyle yaşanacaklardan doğrudan sorumludur. Projelerin ÇED Raporunda ne yazılırsa yazılsın, o raporlar şirketin tanımından öteye geçemez. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ise yapılacak işin etkilerini irdelemek ve değerlendirmekle yükümlüdür. Yetkisi ve sorumluluğu bunu gerektirir. Bakanlık; Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Projesinin her aşamasına ÇED Olumlu Kararları vererek yetkisini ve sorumluluklarını aşmaktadır, korunması gereken doğal ve kültürel alanları bilerek yapılaşmaya açmaktadır.

BÖLÜM 2

KANAL İSTANBUL VE
YENİŞEHİR PROJESİ
KRONOLOJİK İNCELEME

15.06.2009 tarihinde onaylanan ve İstanbul'un Anayasası olarak kabul edilen 1/100.000 Çevre Düzeni planından yaklaşık 2 yıl sonra, 27.04.2011 tarihinde dönemin başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından “İstanbul, artık içinden iki deniz geçen bir şehre dönüşecek.” ifadesiyle Kanal İstanbul Projesi açıklandı.

3. Köprü ve 3. Havalimanı ile birlikte İstanbul Yenişehir Projesi olarak tasarlanan yapılaşma sürecinin en kritik adımı 04.07.2011 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kurulmasıydı. Yapılan kanun değişiklikleriyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve bünyesindeki Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ) projede neredeyse tek yetkili hale getirildi.

Bu bölümde Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi kapsamında atılan adımlar, kanunlarda yapılan değişiklikler ve TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin projeye karşı yürüttüğü mücadelenin kronolojisi verilmiştir. Tarihler ve önemli gelişmeler Tablo 1'de gösterildiği gibi sürmüştür.

Tablo 1. Kanal İstanbul ve Yenişehir Kronolojisi

15.06.2009

İstanbul ili 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı onaylandı.

27.04.2011

Kanal İstanbul Projesi açıklandı.

03.05.2011

6223 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşların Teşkilat, Görev ve Yetkileri ile Kamu Görevlilerine Yetki Kanunu çıkarıldı.

04.07.2011

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kurulması için bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapıldı

29.06.2011

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname çıkarıldı (644 sayılı KHK).

17.08.2011

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname çıkarıldı (648 sayılı KHK).

16.05.2012

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununda değişiklik yapıldı.

29.05.2012

3. Köprü ana ihalesi yapıldı.

13.08.2012

Bakanlar Kurulu Kararı ile İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesine ilişkin KHK çıkarıldı.

01.05.2013

İstanbul Bölgesi 3.Havalimanı Nihai ÇED raporu yayımlandı.

28.05.2013

Gezi Direnişi başladı.

29.05.2013

Torba Kanun ile 1997 yılı öncesi yatırım programına alınmış projelere ÇED muafiyeti getirildi.

29.05.2013

3. Köprü'nün temel atma töreni gerçekleşti.

17.06.2013

TMMOB'a bağlı meslek odaları 3. Havalimanı hakkında verilen ÇED olumlu kararın iptali ve yürütmenin durdurulması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hakkında dava açtı.

04.10.2013

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı Sınır Revizyonuna ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı basın bildirisi yayımlandı.

19.12.2013

3. Havalimanı Yapımı İhalesi Ankara'da gerçekleştirildi.

13.02.2014

ÇMO İstanbul Şubesi 3.Havalimanı ile ilgili basın toplantısı gerçekleştirdi.

14.02.2014

İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında 13/8/2012 Tarihli ve 2012/3573 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirildiği alan sınırlarının yeniden belirlenmesine ilişkin karar yayımlandı.

02.05.2014

İstanbul Yenişehir Rezerv yapı alanlarının Mikrobölgeleme Etütleri yapıldı.

01.06.2014

ÇMO İstanbul Şubesi 3. Havalimanı alanına teknik gezi düzenledi.

03.06.2014

ÇMO İstanbul Şubesi Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası etkinlikleri kapsamında "İstanbul'un Mega Projeleri Paneli" düzenledi.

22.09.2014

ÇMO İstanbul Şube, üyeleri ile Terkos, Sazlıdere ve Büyükçekmece su havzalarına teknik gezi düzenledi.

02.10.2014

3. Havalimanına ve Rezerv Alanlarına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları askıya çıkarıldı.

27.10.2014

ÇMO İstanbul Şubesi "İstanbul Avrupa Yakası Su Kaynakları Teknik Tespit Raporu" yayımlandı.

11.12.2014

TMMOB İKK 3.Havalimanı Çalışma Grubu hazırladığı raporu kamuoyu ile paylaştı.

28.12.2014

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak çağrıcıları arasında yer alınan "Kent ve Doğa Mitingi" Kadıköy`de gerçekleşti.

01.05.2015

3. Havalimanı yer teslimi yapıldı.

16.05.2015

ÇMO, Marmara'nın dört bir yanından direnen çeşitli sivil toplum kuruluşları ve çevre örgütleri ile süreci tartışmak üzere bir araya geldi.

22.05.2015

Rezerv Yapı Alanına yönelik Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve belediye iştiraki olan Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik A.Ş. ile protokol imzalandı.

30.05.2015

ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul güzergâhına teknik gezi düzenledi.

23.06.2015

TMMOB'ye bağlı odaların 3. Havalimanı'na ilişkin açmış olduğu dava kapsamında bilirkişi keşfi yapıldı.

19.10.2015

3. Havalimanı yapımı için yüklenici firmaya 4,5 milyar Euro kredi verildi.

18.12.2015

İBB "İMAR A.Ş.'nin GYO'ya Dönüştürülmesi ve Ayni Sermaye Artırımına İştirak Edilmesi" meclis kararı ile kabul edildi.

02.02.2016

ÇED Yönetmeliğindeki değişiklikler Danıştay tarafından iptal edildi.

14.04.2016

6704 Sayılı Torba Kanun yayımlandı.

17.05.2016

3. Köprü bağlantı yolları ihalesi yapıldı.

05.05.2017

İstanbul'daki Rezerv Alanlarda gayrimenkul satışlarında artış gözlemlendi.

14.07.2017

"Kanal İstanbul" Proje Etüdü Hizmetleri İhalesi yapıldı.

15.10.2017

İmar Kanununa eklenen "Su Yolu" kavramına iptal davası açıldı.

28.10.2017

Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayımlandı.

05.12.2017

Kanal İstanbul ÇED'i halk toplantısı ilanı yapıldı.

11.12.2017

Kanal İstanbul'un ÇED Raporu hazırlandı.

28.12.2017

Kanal İstanbul ÇED Başvurusu geri çekildi.

02.02.2018

ÇMO İstanbul Şubesinde Kanal İstanbul forumu düzenlendi.

14.02.2018

Çevre Şehircilik Bakanlığı Tarafından 31.12.2004 Tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16'nci, 17'nci, 18'inci, 19'uncu ve 20'nci maddeleri yürürlükten kaldırıldı.

20.02.2018

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Kanal İstanbul ÇED dosyasını uygun bularak ÇED sürecini yeniden başlattı.

28.02.2018

Emlak GYO Kanal İstanbul güzergâhında, Emlak Konut'un 33 projesinin yer aldığını açıkladı.

15.03.2018

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Kanal İstanbul ÇED raporu için görüş bildirdi.

22.03.2018

DHMİ Kanal İstanbul ÇED raporu için görüş yazısında düzeltme yaptı.

27.03.2018

Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği gereğince Kanal İstanbul Projesi'ne ilişkin halkın katılım toplantısı Arnavutköy Kültür Merkezi'nde yapıldı.

27.03.2018

TMMOB İstanbul bileşenleri “Yıkımın ÇED’i Olmaz” basın açıklaması gerçekleştirdi.

28.03.2018

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu (İKK) Kanal İstanbul Projesi konulu basın toplantısı düzenledi.

11.04.2018

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulunun çağrısıyla Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde “Kanal İstanbul Yol Haritası” toplantısı gerçekleştirildi.

20.04.2018

Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu için Devlet Su İşleri (DSİ) görüş bildirdi.

17.05.2018

ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme (1.) Raporu yayımlandı.

19.05.2018

ÇMO İstanbul Şubesi "Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu" basında yer buldu.

31.05.2018

TMMOB İstanbul İKK nın Kanal İstanbul ÇED’i Halkın Katılım Toplantısı ile ilgili suç duyurusu reddedildi.

02.06.2018

ÇMO İstanbul Şubesi, Kadıköy Belediyesi Çevre Festivali kapsamında Kanal İstanbul Paneli gerçekleştirdi.

03.06.2018

ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları güzergâhına inceleme-teknik gezisi düzenledi.

24.07.2018

24.07.2018 tarih ve 30488 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 14 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin yapımını sağlama görevi verildi.

03.08.2018

Resmi Gazetede Askerlik Kanunu İle Diğer Bazı Kanunlarda ve 663 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun yayımlandı.

12.10.2018

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasındaki protokol İBB meclisi’nde kabul edildi.

11.12.2018

TMMOB’ye bağlı odalar Kanal İstanbul Avrupa Yakası Yenişehir Alanı’nda İşbirliği Protokolü’nün öncelikle iptaline ilişkin dava açtı.

25.10.2019

Kanal İstanbul Su Yolu Projesi için hazırlanan ÇED raporu açıklandı.

06.11.2019

TMMOB Kanal İstanbul Çalışma Grubu tarafından, Kanal İstanbul ile ilgili ÇED Raporu Çalışmayı gerçekleştirildi.

28.11.2019

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu; Kanal İstanbul su yolu projesi ÇED Raporuna ilişkin basın toplantısı düzenlendi.

29.11.2019

İstanbul 8. İdare Mahkemesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İBB arasında 1 Ağustos 2018 tarihinde imzalanan protokolün hukuka uygun olduğuna hükmetti.

03.12.2019

Kanal İstanbul Su Yolu Projesi ÇED Raporu için DSİ görüş bildirdi.

23.12.2019

Kanal İstanbul Su Yolu Projesi için hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu şekli kabul edilerek onaylandı.

23.12.2019

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Kanal İstanbul Projesi için 2018'de Ulaştırma Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile imzaladığı iş birliği protokolünden çekildiğini duyurdu.

25.12.2019

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, halkın Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED raporuna ilişkin görüş ve itirazları için bir dilekçe yönergesi hazırladı.

25.12.2019

ÇMO İstanbul Birgün Gazetesi'ne Askıya Çıkan ÇED Raporuna ilişkin görüş verdi.

25.12.2019

İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanı Ekrem İmamoğlu, Kanal İstanbul ile ilgili basın toplantısı düzenledi.

02.01.2020

TMMOB Kanal İstanbul Projesi'ne itiraz dilekçesini İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne teslim etti.

02.01.2020

Evrensel gazetesi okurlarının düzenlediği "Kanal İstanbul, Yalanlar ve Gerçekler" paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

03.01.2020

Koşuyolu Mahalle Evinin "Kanal İstanbul Projesi'nin Çevresel ve Jeopolitik Etkileri" paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

04.01.2020

Ataşehir kent konseyinin "Kanal İstanbul ÇED Raporu" paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

06.01.2020

HDP Ekolojiden Sorumlu Eş Genel Başkan Yardımcısı Murat Çepni, Kanal İstanbul Projesindeki belirsizliklere ilişkin Meclis Araştırma yapılması talebiyle önergesi verdi.

07.01.2020

TMMOB Kanal İstanbul Bilim Kurulu kuruldu.

10.01.2020

İBB`nin düzenlediği Kanal İstanbul Çalıştayına ÇMO İstanbul Şubesi Su ve Atıksu Komisyonu Başkanı konuşmacı olarak katıldı.

11.01.2020

Sarıgazi Ovacıklılar Derneğinin düzenlediği “Kanal İstanbul” paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

12.01.2020

İstanbulullular 'Ya Kanal Ya İstanbul' diyerek insan zinciri oluşturdu

14.01.2020

Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği Yayımlandı

17.01.2020

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları Projesi ÇED raporu onaylandı.

20.01.2020

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu tarafından, 1/100.000’lik İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği ve Kanal İstanbul ÇED olumlu kararı hakkında 20 Ocak 2020 tarihinde basın toplantısı düzenlendi.

21.01.2020

TMMOB, İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğine dair İtiraz dilekçesini paylaştı.

21.01.2020

Halkların Demokratik Partisi (HDP) Kanal İstanbul ÇED Raporuna dava açtı.

25.01.2020

HDP Kadıköy İlçe Örgütü’nün düzenlediği “Ne Kanal Ne Talan Tek Seçenek İptal” paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

09.02.2020

Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği Gaziosmanpaşa Şubesi'nin “Kanal İstanbul” paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

11.02.2020

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED olumlu kararına yurttaşların da dava açma hakkını nasıl kullanabileceğini gösteren bir yönerge hazırladı.

12.02.2020

İnsan Sağlığı ve Eğitim Vakfı'nın "İstanbul İçin İhtar Vakti" buluşmasına ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

12.02.2020

CHP Ümraniye Örgütü'nün düzenlemiş olduğu "Kanal İstanbul Bilgilendirme Etkinliğine" ÇMO İstanbul konuşmacı olarak katıldı.

16.02.2020

Pir Sultan Abdal Derneği Kadıköy Şubesi'nin düzenlemiş olduğu "Ya Kanal Ya İstanbul Paneline" ÇMO İstanbul konuşmacı olarak katıldı.

20.02.2020

Nazım Hikmet Kültür Merkezi'nin düzenlediği "Kanal İstanbul" paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

26.02.2020

Gaziosmanpaşa Sokak Kültür Merkezi'nde düzenlenen "Kanal İstanbul" söyleşisine ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

26.02.2020

Munzur Çevre Derneği ve Ovacık köy derneklerinin düzenlediği "Ekolojik ve Ekonomik Yıkım: Mega projeler ve Kanal İstanbul" söyleşisine ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

01.03.2020

Gazi Sokak Kültür Merkezinin düzenlemiş olduğu "Ya Kanal Ya İstanbul" Etkinliğine ÇMO konuşmacı olarak katıldı.

07.03.2020

İstanbul ili 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında değişiklik yapıldı.

13.03.2020

Okmeydanı'nda düzenlenen "Ya Kanal Ya İstanbul" paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı.

26.03.2020

Kanal İstanbul su yolu projesi kapsamında ilk ihale olan Tarihi Dursunköy ve Odabaşı Köprülerinin Rekonstrüksiyonu ihalesi gerçekleştirildi.

26.03.2020

TMMOB "Kanala değil, sağlığa bütçe!" bildirisini yayımladı.

01.04.2020

TMMOB, ekolojik bir yıkım öngören Kanal İstanbul Projesi için hazırlanan plan değişikliğine ilişkin yürütmenin durdurulması ve iptali istemiyle dava açtı.

16.04.2020

TMMOB ve bağlı odalar tarafından Kanal İstanbul ÇED Nihai Raporunda koruma alanları ile kültür varlıklarına olumsuz etkiler göz önüne alınarak dava açıldı.

05.05.2020

HDP'nin 21.01.2020 tarihinde yurttaşların itirazını dikkate alınmadığı gerekçesi ile, verilen ÇED Olumlu Kararın iptali için açtığı davada Kanal İstanbul güzergâhında keşif yapılması kararı alındı.

2.1. | SÜREÇ

1 15.06.2009 - İstanbul ili 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı onaylandı.

12.03.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 103 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak kabul edilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında ise, 1/100.000 ölçekli planın Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılarak Plan Uygulama Hükümlerinin "Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, planın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir." biçimindeki 8.4.9.1. maddesinde yer alan "*ölçek sebebiyle*" ibaresi iptal edilerek, madde, "*Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, planın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir.*" biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da, "*8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergâhları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.*" hükmü ilave edilmiştir.

İlave edilen bu hüküm üst ölçekli planda yer almayan, hatta üst ölçekli planın reddettiği ulaşım projelerinin alt ölçekli planlarla yapılabilmesinin önü açılmıştır.

15.06.2009 tarihinde İBB Meclisi'nde onaylanarak kabul edilen 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının Planlama İlkeleri bölümünde "*Kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek; doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanması*"³ ifadesiyle kentin kuzeyindeki yapılaşmanın engellenmesi bir ilke olarak belirlenmiştir. Ancak dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan 27.04.2011 tarihinde Kanal İstanbul Projesini açıklayarak bu ilkenin ihlal edileceğini ifade etmiştir.

2 27.04.2011 - Kanal İstanbul Projesi açıklandı.

Kanal İstanbul Projesi'nin 27.04.2011 tarihinde basın açıklamasıyla kamuoyuna duyurulmasının ardından proje basında şu şekilde yer almıştır:

"Başbakan Erdoğan, İstanbul ile ilgili beklenen Çılgın Projeyi açıkladı: "Kanal İstanbul" adıyla İstanbul'a ikinci boğaz geçişi açılacağını söyledi. Erdoğan, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında 45-50 km uzunluğundaki projenin yerini ve maliyetini gizli tuttu."⁴

Projenin amacını ise dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan şöyle tanımlamıştır:

"*Bugün açıklayacağım muhteşem proje şahsımın olduğu kadar, arkadaşlarımın olduğu kadar, yüzlerce yıl öncesindeki İstanbul idarecilerinin de hayaliydi. İstanbul'a Büyükşehir Belediye Başkanı olduğum zaman Independenta faciasını düşündüm uzun süre, gece gündüz böyle bir şey bizim başımıza gelse ne yaparız diye kafa yordum, arkadaşlarımla konuştum. Helikopterle İstanbul'un üzerinde gezdik daha sonra. On yıllar boyunca zihnimizde şekillenen bu hayal bugün artık ete kemiğe bürünmeye başladı.*

Açıklayacağım proje çok ama çok amaçlı proje. Bu proje enerji, ulaştırma, bayındırlık, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür ve turizm ve en önemlisi çevre projesidir.

³ http://ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/SehirPlanlamaMd/Documents/yonetici_ozeti/CDP_YONETICI_OZETI_15.06.2009.pdf

⁴ <https://www.cnnturk.com/2011/turkiye/04/27/istanbula.ikinci.bogaz.kanal.istanbul/614661.0/index.html>

Hayvan ve bitki yaşamını koruma projesidir. Her türlü olumsuzluğu, haksızlığı, adaletsizliği önlemek adına projenin yeri ve maliyeti konusunu gizli tutmaya devam edeceğiz.

Bunu açıklayacak değilim.3 aşığı 5 yukarı belirlendi.

Etüd çalışmaları 2 yıl sürecek. Süreç açısından projenin değişikliklere uğraması son derece tabiidir. Panama Kanalı ile Süveyş'te, Yunanistan'da Corinth Kanalı ile kıyas dahi kabul etmeyecek yüzyılın en büyük projelerinden biri için bugün kolları sıvıyoruz.”

Bu süreçte projenin çok amaçlı olmasındaki amaç değil, “yüzyılın en büyük projelerinden biri” tanımlaması öne çıkarılmıştır. Erdoğan yaptığı açıklamada önce projenin şehircilik ve konut kısmına vurgu yaparken projenin çevre koruma projesi olduğunu da iddia ederek projenin salt emlak projesi olarak algılanmasının önüne geçmeye çalışmıştır.

Aşağıda birkaç örneği görülen ilk tepkiler farklı çevrelerden gelmeye başladı, bu tepkiler genel anlamda anlaşılabilir, projenin amacıyla ilgili tepkilerdi.

MHP Genel Başkanı Devlet BAHÇELİ projeye ilişkin şu görüşleri ifade etmiştir:

“Çılgın Proje’ için “Yeni imar planlarıyla İstanbul’u ve diğer yerleri soyup soğana çevirenler, şimdi çılgın proje olarak bazı şeylerden bahsediyorlar. Yeni zengin türetme yolları olarak bunlar anlaşılırsa Türkiye’de gidişat ne olur? Yiyenlerle yemeyenlerin kavgasına sebep olur”⁵

Dönemin ORSAM Deniz Emniyeti ve Güvenliği Danışmanı Dr. Jale Nur Ece 2011 yılı Mayıs ayında projeyi değerlendirirken “Türkiye’nin Boğazları tamamen kapatması ve iç sular rejimine tabi tutması uluslararası hukuk kuralları ve antlaşmalar dikkate alındığında olası görülmemektedir. Montrö Sözleşmesi’nin 28. maddesine göre Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup bu durum 1982 BMDHS’nin 36/1 ve 45/2 maddelerine de uygundur. Türk Boğazları’nın uluslararası seyri sefere kapatılmasının mümkün olamayacağı dikkate alınarak 20 Temmuz 2011’de 75. yıldönümü olan Montrö Anlaşmasının daha fazla önem arz ettiği, hassasiyet kazandığı ve korunması gerektiği düşünülmektedir” dedi.⁶

Prof. Dr. Cemal SAYDAM ise projeye “Kanal İstanbul’un Marmara’yı yaşanmaz bir atmosfere sokacağı kesin. Bu belki de İstanbul’un giderek çekilmez ve de çözümlenemez hale gelen problemlerinin de sonu olabilir. Nedeni de basit. İnsanlar devamlı hidrojen sülfür kokan bir yerde yaşamak istemeyecektir.

Problemler keşke burada bitse. Diyelim yaptınız ve yeni bir adayı meydana getirdiniz. Kanalı bir drenaj kanalı olarak düşünün. Halen Istranca dağlarından beslenen akiferlerin kaynağı ile akiferlerin arasına bir set çektiğinizde bu adanın akiferleri nasıl beslenecek. Tatlı su gelmeyeceğine göre buraya gelecek su deniz suyu olacak. Bir başka deyişle bu yeni adanın yer altı suyu diye bir konu zaman içerisinde kalmayacak ve sürekli olarak borular ile taşınan suya mahkûm olacak. Yani dışa bağımlı olacak. Bir boruda meydana gelecek aksaklık yaşayanları susuz bırakacak. Bu kanal projesi rafa falan kaldırılmamalı tamamen unutulmalıdır” diyerek karşı çıktı.⁷

Kurgusu daha önce yapılmış projenin adım adım uygulama aşamalarına geçildi. Öncelikle projenin önündeki yasal engellerin aşılması amacı ile **yasal düzenlemeler başlatıldı**.

Basın duyurusundan kısa bir süre sonra 6223 Sayılı “Kamu Hizmetlerinin Düzenli, Etkin ve Verimli Bir Şekilde Yürütülmesini Sağlamak Üzere Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Teşkilat, Görev Ve Yetkileri İle Kamu Görevlilerine İlişkin Konularda Yetki Kanunu” çıkarılarak 3 Mayıs 2011 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlandı.

⁵ <https://www.gazetedamga.com.tr/devlet-bahceli-kanal-istanbul-yeni-zengin-turetme-yollaridir-makale,2718.html>

⁶ https://www.orsam.org.tr/d_hbanaliz/4jale.pdf

⁷ Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu

3 03.05.2011 - 6223 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşların Teşkilat, Görev ve Yetkileri ile Kamu Görevlilerine Yetki Kanunu çıkarıldı.

Çıkarılan bu kanunun amacı Amaç ve Kapsam bölümünde şu şekilde belirtilmiştir::

Amaç ve Kapsam

MADDE 1 – (1) Bu Kanunun amacı, kamu hizmetlerinin düzenli, süratli, etkin, verimli ve ekonomik bir şekilde yürütülmesini sağlamak üzere;

a) Kamu hizmetlerinin bakanlıklar arasındaki dağılımının yeniden belirlenerek;

1) Mevcut bakanlıkların birleştirilmesine veya kaldırılmasına, yeni bakanlıklar kurulmasına, anılan bakanlıkların bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlar la hiyerarşik ilişkilerine,

2) Mevcut bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşların bağlılık ve ilgilerinin yeniden belirlenmesine veya bunların mevcut, birleştirilen veya yeni kurulan bakanlıklar bünyesinde hizmet birimi olarak yeniden düzenlenmesine,

3) Mevcut bakanlıklar ile birleştirilen veya yeni kurulan bakanlıkların görev, yetki, teşkilat ve kadrolarının düzenlenmesine, taşrada ve yurt dışında teşkilatlanma esaslarına,

b) Kamu kurum ve kuruluşlarında istihdam edilen memurlar, işçiler, sözleşmeli personel ile diğer kamu görevlilerinin çalışmalarında etkinliği artırmak üzere, bunların atanma, nakil, görevlendirilme, seçilme, terfi, yükselme, görevden alınma ve emekliye sevk edilme usul ve esaslarına,

ilişkin konularda düzenlemelerde bulunmak üzere **Bakanlar Kuruluna kanun hükmünde kararname çıkarma yetkisi vermektir.**

6223 sayılı bu kanun, ulaşım dahil olmak üzere pek çok konuda çıkarılan kanun ve kanun hükmündeki kararnamelerin ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kurulmasıyla pek çok projede yetkilendirilmesinin de yasal dayanağını oluşturmuştur.

4 04.07.2011 - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kurulması ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapıldı.

Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları ile ilgili yetkilendirme aşamasından sonra yasal sürecin uygulama aşamasına geçildi. İlk yasal düzenleme olarak Kanun Hükmünde Kararname ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görevleri tanımlandı.

“Karar Sayısı: KHK/644

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kurulması ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılması; 6/4/2011 tarihli ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulu'nca 29/6/2011 tarihinde kararlaştırılmıştır.”

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mekansal Planlama Genel Müdürlüğünün görevleri şu şekilde tanımlanmaktadır:

“MADDE 2 – (1) Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görevleri şunlardır:

a) Yerleşmeye, çevreye ve yapılaşmaya dair imar, çevre, yapı ve yapım mevzuatını hazırlamak, uygulamaları izlemek ve denetlemek, Bakanlığın görev alanı ile ilgili mesleki hizmetlerin norm ve standartlarını hazırlamak, geliştirmek, uygulanmasını sağlamak ve ilgililerin kayıtlarını tutmak.

MADDE 7 - (1) Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

i) Kıyı ve dolgu alanları ile bu alanların fonksiyonel ve fiziksel olarak devamı niteliğindeki geri sahalarna ilişkin her tür ve ölçekteki etüt, harita ve planları yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak ve bunların uygulanmasını sağlamak.”

5

17.08.2011 - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname çıkarıldı.

Çıkarılan bu KHK ile her ölçekteki fiziki planların ve bunların uygulanmasına yönelik temel ilke, strateji ve standartları belirleme ve uygulama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verildi.

“Karar Sayısı: KHK/648

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılması; 6/4/2011 tarihli ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulu'nca 8/8/2011 tarihinde kararlaştırılmıştır.”

MADDE 1 –

“ç) Her tür ve ölçekteki fiziki planlara ve bunların uygulanmasına yönelik temel ilke, strateji ve standartları belirlemek ve bunların uygulanmasını sağlamak, Bakanlar Kurulunca yetkilendirilen alanlar ile merkezi idarenin yetkisi içindeki kamu yatırımları, mülkiyeti kamuya ait arsa ve araziler üzerinde yapılacak her türlü yapı, millî güvenliğe dair tesisler, askeri yasak bölgeler, genel sığınak alanları, özel güvenlik bölgeleri, enerji ve telekomünikasyon tesislerine ilişkin etütleri, harita, her tür ve ölçekte çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planlarını, parselasyon planlarını ve değişikliklerini resen yapmak, yaptırmak, onaylamak ve başvuru tarihinden itibaren iki ay içinde yetkili idarelerce ruhsatlandırma yapılması halinde resen ruhsat ve yapı kullanma izni vermek.”

6

16.05.2012 - 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununda değişiklik yapıldı.

Afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkında kanun; 31-05-2012 Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Amaç

MADDE 1-(1) Bu Kanunun amacı; afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmeye yönelik iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir.

Tanımlar

MADDE 2 – (1) Bu Kanunun uygulanmasında;

a) Bakanlık: Çevre ve Şehircilik Bakanlığını,

c) Rezerv yapı alanı: Bu Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ'nin veya İdarenin talebine bağlı olarak veya resen, Maliye Bakanlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanları,

ç) Riskli alan: Zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle can ve mal kaybına yol açma riski taşıyan, Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil

Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alanı,

Uygulama işlemleri

MADDE 6 – (12) Bakanlık, bu Kanunda belirtilen iş ve işlemlere ilişkin olarak TOKİ'ye veya İdareye yetki devrine ve bu iş ve işlemlerden hangilerininin TOKİ veya İdare tarafından yapılacağını belirlemeye yetkilidir.

Projenin “Çılgın Kanal İstanbul Projesi “dışında farklı amaçları olduğu bu kanunla daha da netleşmeye başladı. “Rezerv Yapı Alanı” ve “Riskli Alan” tanımıyla yeni yerleşim alanlarının belirlenmesinde yetkilendirme Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilerek TOKİ devreye sokuldu.

7

29.05.2012 - 3. Köprü ana ihalesi yapıldı.

Projenin Odayeri-Paşaköy (3. Köprü dahil) kısmını IC İÇTAŞ – Astaldi JV Ortaklığı (ICA) kazandı. Dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ihaleyi en kısa sürede yapmayı taahhüt eden firmanın kazandığını belirterek “Üçüncü köprünün en kısa zamanda hizmete girmesi için Karayolları Genel Müdürlüğünde gereken özen gösterilecektir. Öngörülen yatırım tutarı yaklaşık 2.5 milyar dolar (4.5 milyar lira). Bu rakam düşebilir de artabilir. İdare tarafından bizim bu konuda bir öngörümüz yok. Bu rakam değişebilir. Artabilir azalabilir. Biz bazı işler verirken bu fiyata yansımaz, ilave iş verirken, süreye ilave edilecektir. Hedefimiz 36 ay içinde köprüyü yapıp, 2015'in sonunda faaliyete sokmaktır”⁸ dedi.

Bu proje ÇED kapsamına alınmadan proje doğrudan uygulamaya sokulmuş ve İstanbul'un kuzeyi geri dönüşü olmayacak şekilde yapılaşmaya açılmış oldu.

8

13.08.2012 - Bakanlar Kurulu Kararı ile İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesine ilişkin (644 ve 648 sayılı) KHK çıkarıldı.

13/8/2012 TARİHLİ VE 2012/3573 SAYILI KARARNAMENİN EKİ KARAR

Yetkilendirme

MADDE 1 – (1) İstanbul'da bulunan ve ekli kroki ile listede sınır ve koordinatları gösterilen alanın, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapılar tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendi kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiştir.

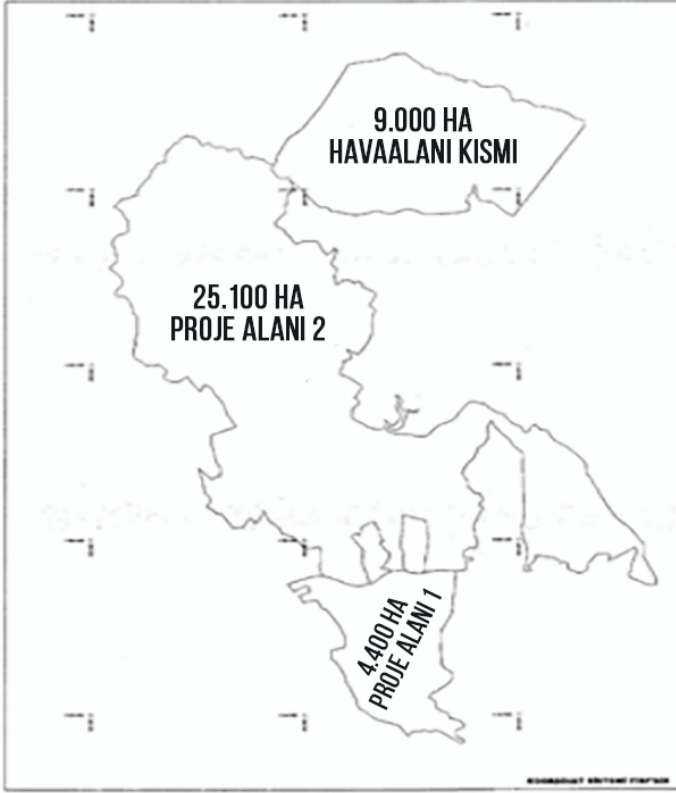
Yürürlük

MADDE 2 – (1) Bu Karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 3 – (1) Bu Karar hükümlerini Çevre ve Şehircilik Bakanı yürütür.

⁸ <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/3-koprude-kazanan-belli-oldu-20645235>



Harita 1. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanları

Çıkarılan KHK kapsamında yukarıda bulunan ve proje alanı olarak ilan edilen alanlarda yapılacak projeler için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirildi. Avrupa Yakası proje alanları Harita 1 ile gösterilmiştir. Bu durumun daha sonra Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın afet riski olan alanların tasfiyesi olmayan yeni bir kentin yapımı için yetkilendirilmesi olduğu anlaşılabacaktır.

9 01.05.2013 - İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Nihai ÇED raporu yayımlandı.

Mayıs 2013'te 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu yayımlanmıştır. ÇED Raporunun kapak görüntüsü Şekil 1 ile verilmiş ve ÇED Raporunda projenin ve projenin hizmet amaçları aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

“Mega kentte yaşayan insanlar için kent kimi zaman sıkıntılı bir hal alır. Nüfus yoğunluğu, altyapı eksikliği, doğadan uzaklaşma, trafik karmaşası bu sıkıntıların başlıcalarıdır. Ancak bu sorunların çözümleri elbette ki vardır. Bu sorunların çözüm yolları her geçen gün hızla gelişip yayılmaktadır. İşte bu maksatla Aerotropolis ve Ekopolis gibi yeni yerleşim modelleri son yılların en önemli kent yerleşim modelleridir. Çünkü tüm bu çözümler ve yerleşim anlayışları günümüzde birer hayal olmaktan çıkmış uygulamaya geçmiştir. Gökdelenler arasında yeşil alan eksikliğinden şikâyet eden mega kentlileri Dubai'deki gibi yapay cennetler, yüzen kentler, akıllı şehirler bekliyor. Bu duruma paralel olarak mega kentlerin ulaşım sis-

temleri, havalimanları farklılaşıyor. Bu farklılaşmalar-dan elbette ki ülkemizde nasibini alacaktır.”

Projenin gerekçelerinde belirtilen; mega kentte yaşayan insanların “doğadan uzaklaşması sıkıntılı durum yaratmaktadır” tanımı yapılarak, çözümü havalimanı ile ilişkilendirmek, karşılaşılmayan bir çözüm önerisi olarak sunulmaktadır.

“Proje alanı toplam 76.500.000 m²'lik alanda yer almaktadır. Proje alanının arazi kullanımlarına göre 6.172 hektarı orman, 1.180 hektarı madencilik ve diğer kullanım, büyüklü küçüklü geçici su birikintileri, 236 hektar mera, 60 hektar kuru tarım (nadassız), 2 hektar fundalık alandır.”



Şekil 1.3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu

10 28.05.2013 - Gezi Parkı Direnişi başladı.

İstanbul'un Beyoğlu ilçesinde bulunan ve tapuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne tahsis edilmiş olan Taksim Gezi Parkına, Taksim Yayaalaştırma Projesi kapsamında imar izni olmadan Topçu Kışlası inşa edilmek üzere 27.05.2013 tarihinde iş makineleri girmiştir. Bunun üzerine Taksim Gezi Parkını savunmak üzere parka giden halka uygulanan polis şiddetinin ardından, 28.05.2013 tarihinde başlayan protestolar kısa sürede ülke genelinde iktidar karşıtı bir ayaklanmaya dönüşmüştür. Bir kent mücadelesi içinde yaşam alanını savunma hareketi olarak başlayan ve sonrasında toplumsal bir ayaklanma ve dayanışmaya dönüşen Gezi Parkı Direnişi, yakın tarihimizin en önemli halk hareketlerinden biri olarak kayda geçmiştir. Gezi Parkı Direnişinden bir fotoğraf Fotoğraf 1 ile gösterilmiştir.



Fotoğraf 1. Taksim Gezi Parkı Direnişi

11 29.05.2013 - Torba Kanun ile 1997 yılı öncesi yatırım programına alınmış projelere ÇED muafiyeti getirildi.

29.05.2013 tarih ve 28661 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (Kanun NO:6486 Kabul Tarihi: 31.05.2013) ile Çevre Kanununa geçici madde eklenmiştir:

“**MADDE 12 – 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.**

“**GEÇİCİ MADDE 3 – 23/6/1997 tarihinden önce kamu yatırım programına alınmış olup, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla planlama aşaması geçmiş ve ihale süreci başlamış olan veya üretim veya işletmeye başlamış olan projeler ile bunların gerçekleştirilmesi için zorunlu olan yapı ve tesisler Çevresel Etki Değerlendirmesi kapsamı dışındadır.**”⁹

3. Köprü projesi için Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 1997 yılı yatırım programına alınmasını istediği projede köprü, 6 şerit karayolu, 2 şerit de raylı taşıma olmak üzere sekiz şerit olarak tasarlanmıştır.¹⁰

Çevre Kanunu’nda yapılan bu değişiklik ile aslında Gezi Parkı’nın yıkımını durdurmak için başlayan ve bir halk ayaklanmasına dönüşen isyanın ilk günlerinde devletin, yeni bir mücadele alanı açmak istemediği için alelacele bir kanun değişikliğiyle kaçak köprü yapmayı planladığı anlaşılmaktadır.

12 29.05.2013 - 3. Köprü’nün temel atma töreni gerçekleşti.

Sarıyer Garipçe’de yapılan temel atma törenine dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan ve dönemin TBMM Başkanı Cemil Çiçek katılmıştır.

Dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül köprü’nün adının Yavuz Sultan Selim Köprüsü olacağını açıkladığı konuşmasında “Geçiş ücreti olarak, otomobiller için 3 dolar yani yaklaşık 5 buçuk lira ödenecek. İlk çıkışlar Avrupa Yakası’nda Uskumruköy’de, Anadolu Yakası’nda ise Riva’da olacak. Maliyetin ise, yaklaşık 2 buçuk milyar dolar olması bekleniyor. Köprü inşaatıyla birlikte bu köprüden geçişi sağlayacak diğer yollar da yapılacak.”¹¹ demiştir.



Fotoğraf 2. 3. Köprü Temel Atma Töreni

⁹ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/05/20130529-11.htm>

¹⁰ <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/3-kopru-1998de-39256032>

¹¹ <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/05/29/3-bogaz-koprusunun-temeli-atiliyor>

Aynı günler kamu bankalarının, özellikle Ziraat Bankası'nın reklam atağına geçtiği görülmüş, Ziraat Bankası reklamlarında sadece çiftçi bankası olmadığını, aynı zamanda yol, köprü havalimanı yapan bir banka olduğunu vurgulayan reklamlarını sık sık TV'lerde göstermeye başlamıştır. Bu daha sonra mega projeler için açılacak kredilerin ön hazırlığı olarak değerlendirilmiştir.

13 17.06.2013 – TMMOB'ye bağlı meslek odaları, 3. Havaalanı hakkında verilen kararın iptali ve yürütmenin durdurulması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hakkında dava açtı.

Havaalanı ile ilgili ÇED olumlu kararı öğrenildikten sonra TMMOB'ye bağlı meslek odaları 3. Havaalanı hakkında verilen kararın iptali ve yürütmenin durdurulması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hakkında dava açtı. Dava kapsamında 3. havalimanının 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı değişikliği, 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarına ilişkin yürütmenin durdurulması ve iptali yer aldı.

14 04.10.2013 - İstanbul ili Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı Sınır Revizyonu İlişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Basın Bildirisi yayımlandı.

Bildiri şu şekildeydi:

“644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile; depreme karşı dayanıksız yapılar ile imar mevzuatına, plan, proje ve eklerine aykırı yapıların ve bunların bulunduğu alanların dönüşüm projelerini ve uygulamalarını yapmak veya yaptırmak görevi Bakanlığımıza verilmiş olup, 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile İstanbul İli, Avrupa Yakasında yaklaşık 42.000 ha.lık alanda Bakanlığımız yetkilendirilmiş, ayrıca söz konusu alan yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamında “Rezerv Yapı Alanı” olarak belirlenmiştir.

Bakanlığımızca, kapsamlı bir iyileştirme ve doğal afetlere hazırlık hedefi doğrultusunda Rezerv Yapı Alanında gerçekleştirilecek uygulamalara yön verilmesini teminen master plan çalışmalarına başlanılmış olup, yürütülmekte olan master plan çalışmaları sırasında Rezerv Yapı Alanı sınırları içerisinde kalan bazı bölgelerde; alanın konumu, yapılaşma durumu, master plan ilke kararları vb. hususlar da gözetilerek mer’i imar plan kararlarının korunması benimsenmiş ve bu doğrultuda söz konusu alanlar sınır dışına çıkartılarak “Rezerv Yapı Alanı” revize edilmiştir.

Buna göre; Arnavutköy İlçesi’ndeki Fatih, Adnan Menderes, Mehmet Akif Ersoy, M. Fevzi Çakmak, Taşoluk, Karlıbayır, Mustafa Kemal Paşa ve Deliklikaya; Başakşehir İlçesindeki Bahçeşehir 1. Kısım ve Başakşehir; Küçükçekmece İlçesindeki Atakent Mahallelerinin tümü; Arnavutköy İlçesi’ndeki Haraççı, Yassören, Hadımköy ve Ömerli; Başakşehir İlçesindeki Bahçeşehir 2. Kısım, Şamlar, Ziya Gökalp ve Kayabaşı; Avcılar İlçesindeki Tahtakale Mahallelerinin ise bir kısmı Rezerv Yapı Alanı dışına çıkarılmıştır.

Bakanlığımızca Rezerv Yapı Alanına ilişkin 1/25.000 ölçekli master plan çalışmaları tamamlanmakta olup, sonrasında sınırları yeniden düzenlenen Rezerv Yapı Alanı bütününde belirlenecek etaplar çerçevesinde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlama çalışmaları yürütülecektir.

15 19.12.2013 - 3. Havalimanı Yapımı İhalesi Ankara'da Gerçekleştirildi

3.Havalimanı ihalesi 19 Aralık 2013 Tarihinde yapılmış; İGA'nın yatırımcılarının oluşturduğu Ortak Girişim Grubu (Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon)' na 22.152.000.000 EURO+ KDV bedelle verilmiştir. Bu ihale cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesi olmuştur.

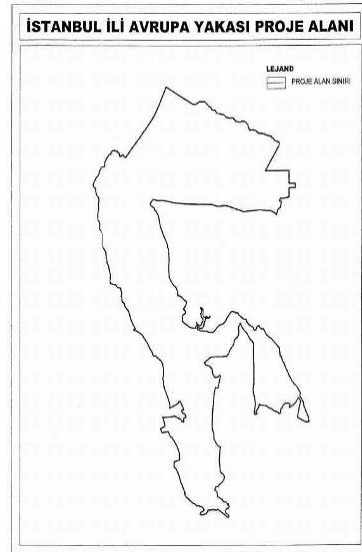


Şekil 2. 3. Havalimanı Simülasyonu

16 14.02.2014 - İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında 13/8/2012 Tarihli ve 2012/3573 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetkilendirildiği alan sınırlarının yeniden belirlenmesine ilişkin karar yayımlandı.

Karar Sayısı: 2014/6028

İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında 13/8/2012 tarihli ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetkilendirildiği alan sınırlarının yeniden belirlenmesine ilişkin ekli Kararın yürürlüğe konulması; adı geçen Bakanlığın 14/2/2014 tarihli ve 22281 sayılı yazısı üzerine, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendine göre, Bakanlar Kurulu'nca 24/2/2014 tarihinde kararlaştırılmıştır.



Harita 2. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı

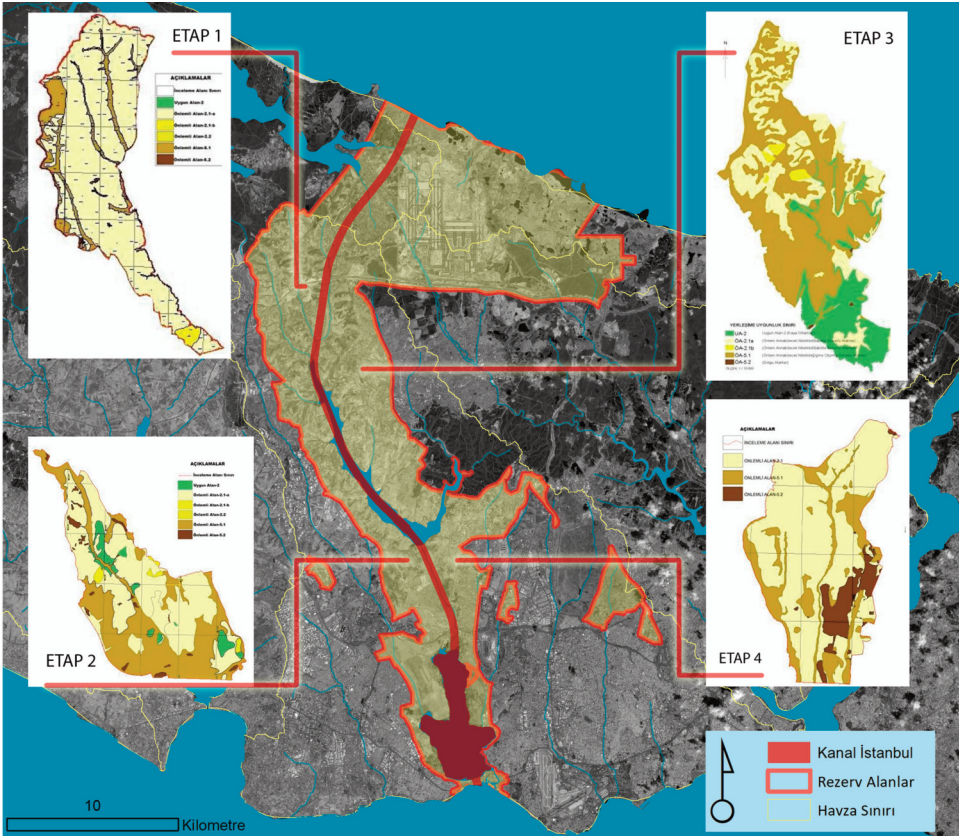
17 02.05.2014 - İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı Alanlarının Mikrobölgeleme Etütleri yapıldı.

3. Havalimanı uygulamasından sonra planlamanın diğer bölümleri uygulamaya sokulmaya başlanmıştır. Mikro bölgeleme etütleri ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının buna ilişkin açıklamaları ile lagün havzasında doğal alanların yapılaştırmaya dönüşüm uygulamaları ve yerleşim alanlarının kentsel dönüşümü etap etap başlatılmıştır.

Çevre Şehircilik Bakanlığı Duyurusu;

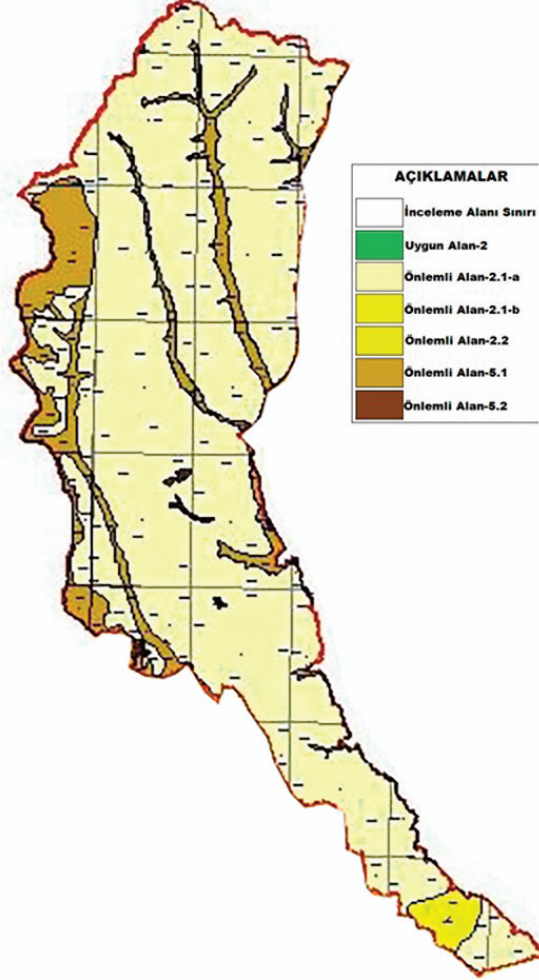
“13.08.2012 tarih ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 15.11.2012 tarih ve 17687 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına göre İstanbul ili kapsamında tespit edilmiş 24.475 Hektar “Yenişehir Rezerv Yapı Alanının” İmar Planına Esas Mikrobölgeleme Etütleri yapılarak raporları hazırlanmıştır.

Aynı zamanda önlem projelerine ve parsel bazlı zemin etüt raporlarına da yön verecek bu çalışma kapsamında; arazi incelemeleri, sondaj çalışmaları, jeofizik çalışmalar ve elde edilen laboratuvar verilerine göre inceleme alanındaki olası afet tehlikeleri ve zeminin mühendislik parametreleri belirlenerek yerleşime uygunluk değerlendirilmesi yapılmıştır.



1. Etap (7598,7532 Hektar)

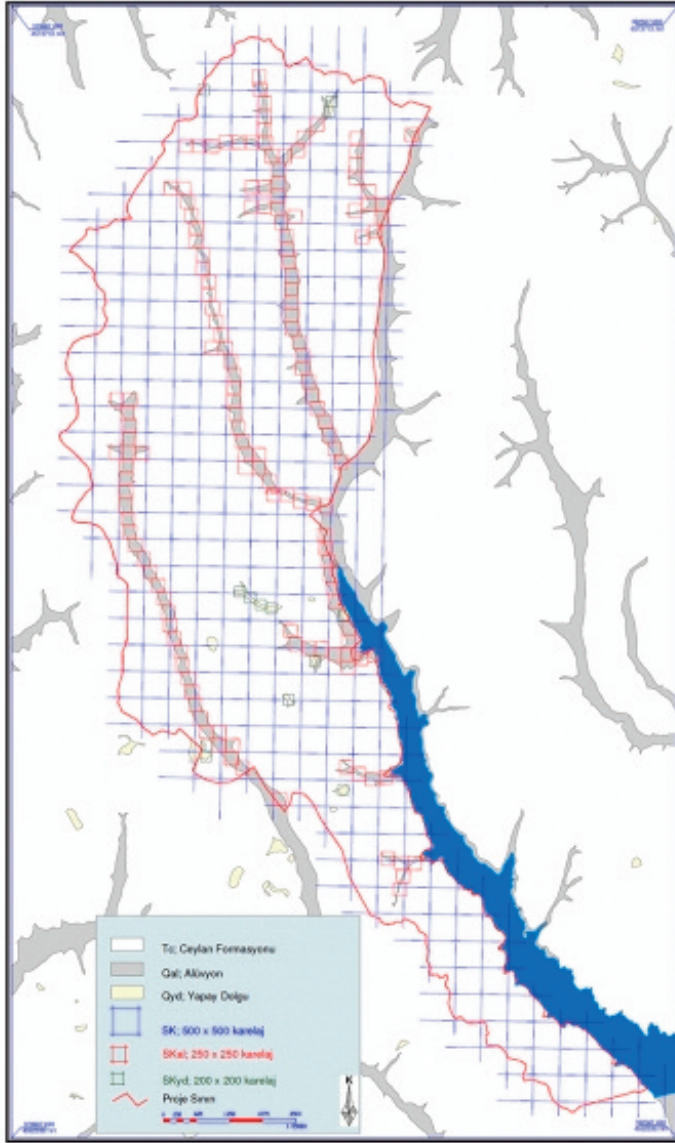
Çalışma Alanı; Arnavutköy İlçesinin, Boyalık, Baklalı, Yassıören, Dur-sunköy, köyleri ile Hadımköy Beldesinin, Çilingir, Hastane, Sazlıbosna mahalleleri ve Başakşehir İlçesinin Şamlar Mahallesi'nin bir kısmında toplam 7598,7532 Hektar alanı kapsamaktadır.



Harita 4.1. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası

Karelaj – Hücrelendirme;

İnceleme alanının daha önceden İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış jeoloji haritaları üzerinde; dolgu birimlerin gözlemlendiği alanlar 200m*200m, alüvyon birimlerin gözlemlendiği alanlar 250m*250m, diğer tüm birimlerin gözlemlendiği alanlar ise 500m*500m olarak karelajlanmıştır. Bu bağlamda çalışma alanında 412 adet hücre oluşturulmuştur.



Harita 5. 1. Etap Karelajı

2. Etap (6716,1869 Hektar)

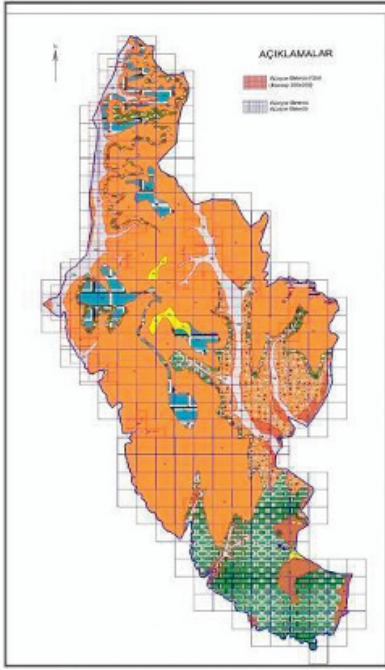
Çalışma Alanı; Arnavutköy İlçesinin, Çilingir, Baklalı, Hacımaşlı köyleri, Taşoluk ve Haraççı Mahallesi ile Hadımköy Beldesinin, Sazlıbosna köyünü kapsayan toplam 6716,1869 Hektar alanı kapsamaktadır.



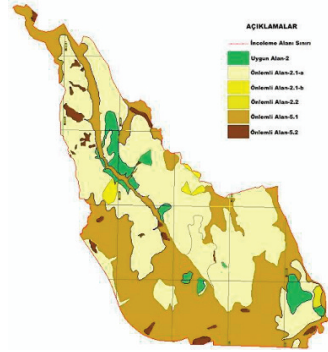
Harita 6.2. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası

Karelaj – Hücrelendirme;

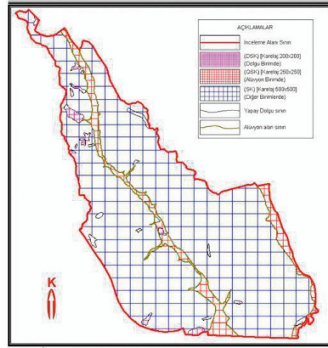
İnceleme alanının daha önceden İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış jeoloji haritaları üzerinde alüvyon birimlerin gözleendiği alanlar 250m*250m, diğer tüm birimlerin (Ceylan Fm., Soğucak Fm., Yassıören Üyesi, Koyunbaba Fm., Trakya Fm.) gözleendiği alanlar ise 500m*500m olarak karelajlanmıştır. İnceleme alanında yapılan ön çalışmada alüvyon birimler 5.730.000 m², diğer birimler ise 61,430.000 m² alan kaplamaktadır. Buna göre alüvyon birimlerde 271 adet, diğer birimlerin gözleendiği alanlarda ise 325 adet hücre oluşturulmuştur.”



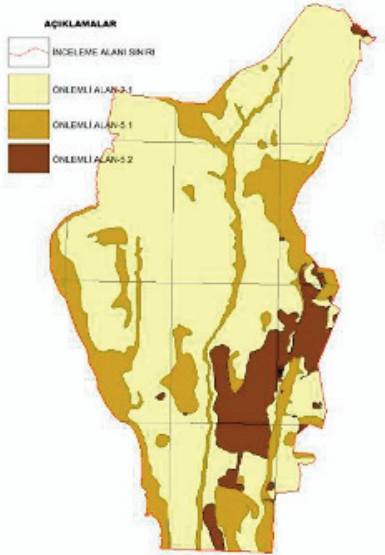
Harita 7.2. Etap Karelajı



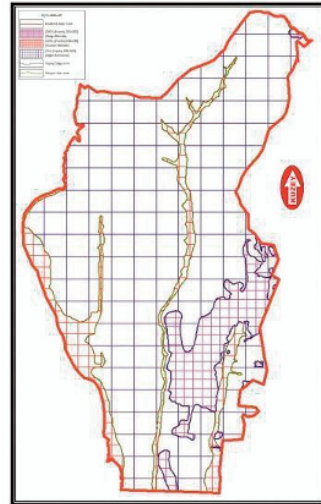
Harita 8. 3. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası



Harita 9. 3. Etap Karelajı



Harita 10. 4. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası



Harita 11. 4. Etap Karelajı

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bölgede yetki sınırlarının genişlemesi kararının ardından mikro etüd çalışmaları Kanal İstanbul ve Yenişehir yapılaşma alanının tamamını kapsayacak şekilde 5. 6. etap olarak devam etti.

- 18 02.10.2014 - 3. Havalimanına ve Rezerv alanlarına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları askıya çıkarıldı.

İLAN
İSTANBUL VALİLİĞİ
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK İL MÜDÜRLÜĞÜ

Bakanlığımız tarafından hazırlanan ve Bakanlık Makamının 04/06/2014 tarih ve 8852 sayılı Olur'u ile onaylanan İlimiz 3. Havalimanına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına yapılan itirazların kısmen değerlendirilmesi neticesinde hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 2(ç) ve 7(k) hükümleri, 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve 3194 Sayılı İmar Kanununun 9. Maddesi uyarınca Bakanlık Makamının 15/09/2014 tarih ve 14927 sayılı Olur'u ile onaylanmıştır. Söz konusu planlar, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8/b maddesi gereğince 02/10/2014-31/10/2014 (30 gün) tarihleri arasında Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ilan panosu ile web sitesinde askıya çıkarılmıştır. 02/10/2014

- 19 01.05.2015 - 3. Havalimanı yer teslimi yapıldı.

DHMİ tarafından Cengiz-MAPA-Limak-Kolin-Kalyon Ortak Girişim Grubunun oluşturduğu İGA'ya yer teslimi yapıldı.



Şekil 3. 3. Havalimanı Simülasyon Görüntüsü

22.05.2015 - Rezerv Yapı Alanına yönelik Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Belediye İştiraki, Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik A.Ş. İle protokol imzalandı.

3. Havalimanı inşaatına başladıktan sonra çok amaçlı projenin detayları ortaya çıkmıştır. **“Rezerv Alanları” kavramıyla belirlenen bölgede “Yenişehir” projesi olarak doğal alanlar üzerinde yapılaşma netleşmeye başlamıştır.**

Çok amaçlı proje “Yenişehir” projesi olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sunulan havzayı ve doğal alanları yapılaşmaya açacak, havzadaki yerleşimleri kentsel dönüşümle sermaye değerlendirmesine sokacak olan projeye ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı şu açıklamayı yayımlamıştır.

“Rezerv Yapı Alanına yönelik Bakanlığımıza verilen her tür ve ölçekte çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planlarını yapma, yaptırma ve onaylama yetkileri uyarınca; İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı ile ilgili 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Revizyonu, 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarına yönelik veri toplama, araştırma, analiz, sentez ve planlama çalışmalarının (plan açıklama raporları ve plan hükümleri dahil) yürütülmesine ilişkin Bakanlığımız, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Belediye iştiraki Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik AŞ ile 22/05/2015 tarihinde protokol imzalanmış olup, bu kapsamda Bakanlığımız, İBB ve BİMTAŞ tarafından planlama çalışmaları halen sürdürülmektedir.

“Yenişehir Projesi” ile İstanbul’un doğal, tarihi ve kültürel özellikleri gibi güçlü yönlerini öne çıkaracak, afetlere karşı duyarlı, dünya ölçeğinde yeni bir yerleşim bölgesi oluşturulması temel amaçtır. Bu amaca yönelik hazırlanacak tasarım projeleri ile, Yeni Şehrin kentsel yaşam kalitesinin artırılması, yaşanabilirliğinin yükseltilmesi ve Türk kenti kimliğinin çağdaş yorumlarının geliştirildiği örnek bir kentsel mekânlar oluşturmak;

Ayrıca,

- Doğal değerleri koruyan,
- Fiziki ve işlevsel bütünlüğü olan,
- Afet odaklı,
- Yakın yerleşmeleri göz önünde bulunduran,
- Yaya ve toplu taşıma öncelikli,
- Mimari anlamda kültürel çeşitliliği bulunan,
- Çevre dostu ve doğal kaynakları koruyan,
- Sosyal donatı alanları yeterli,
- Enerji tasarruflu,
- Sağlam altyapıya sahip,
- Yaşanabilirliğe önem veren,
- Depreme duyarlı bir şehir oluşturulması hedeflenmektedir” vb iddialar öne sürüldü.

21 19.10.2015 - 3. Havalimanı yapımı için yüklenici firmaya 4,5 milyar Euro kredi verildi.

İstanbul 3. Havalimanı'nın birinci etabının finansmanı için Ziraat Bankası, Halkbank, VakıfBank, DenizBank, Garanti Bankası ve Finansbank ile yüklenici firma arasında toplam 4,5 milyar euroluk kredi anlaşması yapılmıştır.

"Ziraat Bankası, Halkbank, VakıfBank, DenizBank, Garanti Bankası ve Finansbank ile İGA arasında 16 yıl vadeli finansman kredisi için imzalar atıldı. İlk aşamada 6 milyar euroluk yatırımın hedeflendiği İstanbul 3. Havalimanı'nda yatırımların 4,5 milyar euroluk kısmının söz konusu krediyle karşılanması planlandı"

Finansman kredisinde imza atanların önemli kısmının daha sonra 26 Ağustos 2016 tarihinde kurulan 12 Eylül 2018'de Cumhurbaşkanlığına kararname ile bağlanan varlık fonuna bağlanan şirketler arasında yerini aldığı görüldü.

22 18.12.2015 - İBB "İMAR A.Ş.'nin GYO'ya Dönüştürülmesi ve Aynı Sermaye Artırımına İştirak Edilmesi" meclis kararı ile kabul etti.

İBB Meclisinin 18.12.2015 tarih ve 123 Rapor numaralı kararında "*İBB ve/veya iştiraklerine ve diğer gerçek/tüzel kişiliklere ait bulunan arsa, konut, bina, kongre merkezleri ticari alanlar ile otopark vb. bilimum gayrimenkullerin, ilgili mevzuat çerçevesinde gayrimenkul yatırım ortaklığı bünyesinde değerlendirilmesi amacıyla "Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı (GYO)'na" dönüştürülmesinin kararlaştırıldığı*" belirtilmiştir.

23 02.02.2016 - ÇED Yönetmeliğindeki değişiklikler Danıştay tarafından iptal edildi.

Danıştay 14. Daire; meslek örgütleri tarafından açılan, 25.11.2014 Tarih 29186 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ÇED Yönetmeliğindeki değişikliğin iptali davasında, ÇED yönetmeliğindeki değişiklikleri hukuka ve bilime aykırı bularak durdurdu. Bu durdurma kararı 3. Havalimanı, 3. Köprü, Kanal İstanbul gibi projelerin ekosistemde bütüncül bir etki yaratmasını o nedenle bütüncül olarak incelenmesi gerektiği anlamına gelmektedir.

24 14.04.2016 - 6704 Sayılı Torba Kanun yayımlandı.

Torba Kanun ile "Su Yolu" tanımı eklenerek Kanal İstanbul için yasal düzenlemeler yapılmıştır. 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5 inci maddesine "Bina" tanımından sonra gelmek üzere "*Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.*" tanımı eklenmiştir. Bu torba yasa ile Danıştay'ın 02.02.2016 tarihinde ÇED Yönetmeliğine ilişkin verdiği Yürütmeyi Durdurma Kararı ile Kanal yapımının önünde yasal engel oluşumu ortadan kaldırılmış, Kanal İstanbul Projesi'nin yasal alt yapısı da oluşturulmuştur.

65 YAŞINI DOLDURMUŞ MUHTAÇ, GÜÇSÜZ VE KİMSESİZ TÜRK VATANDAŞLARINA AYLIK BAĞLANMASI HAKKINDA KANUN İLE BAZI KANUN VE KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMELERDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN

MADDE 7 – 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5inci maddesine “Bina” tanımından sonra gelmek üzere aşağıdaki tanım eklenmiştir. “Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.”

MADDE 8 – 3194 sayılı Kanununun 11 inci maddesinin birinci fıkrasına “yol,” ibaresinden sonra gelmek üzere “su yolu” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 9 – 3194 sayılı Kanununun 18 inci maddesinin üçüncü fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere “otoyol hariç erişme kontrolünün uygulandığı yol, su yolu” ibaresi eklenmiştir.

MADDE 10 – 3194 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 15- 16/5/2012 tarihli ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun uyarınca riskli alan, 5393 sayılı Kanunun 73 üncü maddesi uyarınca kentsel dönüşüm ve gelişim alanı ve 16/6/2005 tarihli ve 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun uyarınca yenileme alanı olarak belirlenen alanlarda bulunan yapılardan yapı ruhsatı veya yapı kullanma izni bulunmayan yapılara, dönüşüm ve yenileme uygulamalarına muvafakat verilmesi koşuluyla, geçici olarak elektrik, su ve doğal gaz bağlantısı ve aboneliği yapılır. Bu yapılara geçici olarak elektrik, su ve doğal gaz bağlantısı ve aboneliği yapılması herhangi bir kazanılmış hak teşkil etmez.

Birinci fıkra uyarınca yapılan geçici abonelik süresi beş yılı geçemez. Ancak dönüşüm ve yenileme uygulamalarının uzaması hâlinde, beş yılı geçmemek üzere uygulama süresince geçici abonelik uygulaması devam eder.”

25 17.05.2016 - 3. Köprü bağlantı yolları ihalesi yapıldı.

4 defa ertelenen ihalede bağlantı yollarının Asya kısmını (Kurtköy-Akyazı kesimi) Limak-Cengiz Ortak Girişim Grubu kazanmıştır. Yolun Avrupa kısmını ise Kolin-Kalyon OGG kazanmıştır.

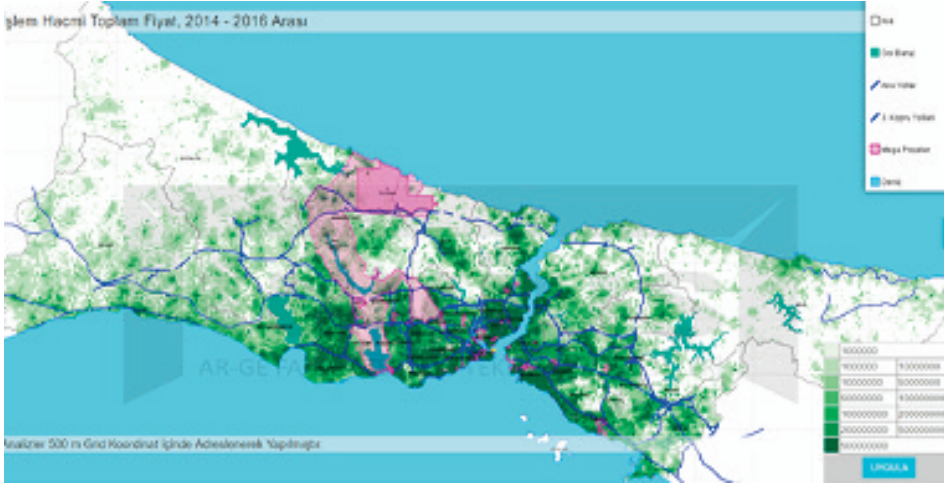
26 05.05.2017 - İstanbul'daki Rezerv Alanlarda gayrimenkul satışlarında artış gözlemlendi.

Yapı Rezerv alanı projelerinin planlanmasından sonra İstanbul'daki potansiyel rezerv alanlar içerisinde yer alan gayrimenkul arzında son iki yıldır olağanüstü artış yaşanmıştır. Gayrimenkul işlemleri 2014 yılından 2016'ya üç kat artarken, yıllık ticari hacim son iki yılda üç kattan fazla artarak 3,56 milyar dolara ulaşmıştır.

Yıldız Teknik Üniversitesi Teknopark'ta faaliyet gösteren Türkiye Veri İşleme Merkezi TUVIMER, İstanbul'da bu alana yönelik gerçekleştirdiği araştırmasıyla 2014 yılında bazı potansiyel rezerv alanları içinde toplam gayrimenkul arzı 2.568 iken, 2015'te 3.049'a, 2016 yılında ise 7.723'e çıktığını ortaya koymuştur. Bu rezerv alanlarında gayrimenkul arzı hareketliliğine bakıldığında 2015 ve 2016 yıllarında işlem hacminde üç kat artış görülmektedir. 2016 yılında son bir yıllık artışın ise 1,5 kat olduğu belirlenmiştir.

2016'da ticari hacim 3,56 milyar dolar

TUVIMER'in araştırması, belirli potansiyel rezerv alanları içinde arz edilen gayrimenkullerin oluşturduğu yıllık ticari hacmin 2014 yılında yaklaşık 1,13 milyar dolardan 2015'te 1,89 milyar dolara, 2016 yılında ise 3,56 milyar dolara yükseldiğini ortaya koymuştur. TUVIMER Genel Müdürü İshak Kurtuluş Altun, bu verilere göre İstanbul'un rezerv alanlarında arz edilen gayrimenkullerin parasal değeri ve ekonomik hacminin son iki yılda üç katından fazla artış gösterdiğini kaydedildiğini söylemiştir.



Şekil 4. 2014 - 2016 Yılları Arası Proje Alanı İşlem Hacmi

27 14.07.2017 - Kanal İstanbul Proje Etüt Hizmetleri İhalesi yapıldı.

Kanal İstanbul proje etüt ihalesi 10.07.2017 tarihinde onaylanarak, onay tarihinden 4 gün sonra 14.07.2017 tarihinde Madde 21B kapsamında yapılmıştır.

Bir firmanın katıldığı ihale karara bağlanarak yaklaşık 15 gün sonra sözleşme imzalanmıştır.

Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendinde "Doğal afetler, salgın hastalıklar, can veya mal kaybı tehlikesi gibi ani ve beklenmeyen veya idare tarafından önceden öngörülemeyen olayların ortaya çıkması üzerine ihalenin **ivedi olarak** yapılmasının zorunlu olması" hallerinde pazarlık usulü ile ihaleye çıkılabileceği hüküm altına alınmıştır. Böyle bir durum olmadığı halde ihalenin 21B Maddesi ile yapılması da anlaşılır bir durum olmamıştır.

SONUÇ İLANI	
KANAL İSTANBUL PROJESİ ETÜT, PROJE VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ İŞİ	
ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ULASTIRMA, DENİZCILİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTESARLIK	
İhale kayıt numarası	: 2017/338709
1- İhalenin	
a) Tarihi	: 14.07.2017
b) Türü	: İktisadi ihale
c) Usulü	: Pazarlık (MD 21 B)
d) Pazarlık Usulünün Seçilme Gerekçesi	: Kanal İstanbul Projesinin Türkiye'nin jeopolitik durumuna etkisi, tehlikeli madde taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı için risk oluşturması ve Türkiye'nin milli güvenliğinin tehlikeye atılması ve ülkenin OHAL kapsamında olması gibi sebepler.
e) Hükümlü Maliyeti	: 36.695.000,00 TRY
2- İhale konusu hizmetin	
a) Adı	: KANAL İSTANBUL PROJESİ ETÜT, PROJE VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ İŞİ
b) Yapılacağı yer	: İstanbul İli
c) Süresi	: 365 gündür
3- Teklifler	
a) Doküman Satın Alma Sayısı	: 3
b) Doküman EKAP üzerinden e-imza kullanarak indiren sayısı	: 0
c) Toplam Teklif Sayısı	: 1
d) Toplam Geçerli Teklif Sayısı	: 1
e) Yerli teklifi kabine fiyat avantajı uygulanması	: Uygulanmamıştır
4- Sözleşmenin	
a) Tarihi	: 03.08.2017
b) Bedeli	: 34.990.000,00 TRY
c) Süresi	: 03.08.2017 - 02.08.2018
d) Yüklenicisi	: YÜKSEL PROJE ULUSLARARASI ANONİM ŞİRKETİ
e) Yüklenicinin yabancı Kurumuna saygısızlığı değerlendirilmiştir.	: Türkiye

Şekil 5. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu İşi Sonuç İlanı

28 15.10.2017 - Milletvekilleri Tarafından İmar Kanununa Eklenen Su Yolu Kavramına İptal Davası Açıldı.

Türkiye Büyük Millet Meclisi üyeleri 125 milletvekili (E. 2016/133) tarafından 14.04.2016 tarihli torba yasa ile yürürlüğe giren “Su Yolu” uygulamasına ilişkin ve kanun maddesine ilişkin iptal davası açılmıştır. İlgili idare mahkemesi yasa maddesinin Anayasa’ya aykırı olmadığına hüküm vererek iptalin reddine oy birliği ile karar vermiştir.

29 28.10.2017 - Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayımlandı.

Söz konusu yönetmeliğin adı değiştirilmiştir.

MADDE 1 – 17/10/2012 tarihli ve 28444 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmeliğin adı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“HAVZA YÖNETİM PLANLARININ HAZIRLANMASI, UYGULANMASI VE TAKİBİ YÖNETMELİĞİ”

30 05.12.2017 - Kanal İstanbul ÇED’i Halk Toplantısı İlanı Yapıldı.

Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından 05.12.2017 tarihinden ÇED Raporu Halk Toplantısı İlanı yapılmasına rağmen, toplantı ilanı birkaç gün içinde indirilerek toplantı yapılmamıştır.

İSTANBUL İLİ KÜÇÜKÇEKMECE, AVCILAR, ARNAVUTKÖY, BASAKŞEHİR ilçesindeki

**T.C.
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK
BAKANLIĞI**

05.12.2017

İSTANBUL İLİ KÜÇÜKÇEKMECE, AVCILAR, ARNAVUTKÖY, BASAKŞEHİR ilçesi sınırları içerisinde T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ tarafından yapılması planlanan Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi ile ilgili Çevresel Etki Değerlendirme süreci başlamış ve Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası halkın görüşüne açılmıştır. Söz konusu projeye ilişkin, halkı proje hakkında bilgilendirmek, görüş ve önerilerini almak amacıyla ÇED Yönetmeliğinin 9. maddesi gereğince 21/12/2017 tarihinde Halkın Katılım Toplantısı düzenlenecektir. ÇED Başvuru Dosyasını incelemek isteyenler Bakanlık Merkezinde veya İSTANBUL Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerinde duyuru tarihinden itibaren raporu inceleyerek, zamanlama takvimi içerisinde proje hakkında Bakanlığa veya Valiliğe görüş bildirebilirler. Halkın Katılım Toplantısı yeri ve saati ile ilgili ÇED İzin Denetim Genel Müdürlüğü ve İSTANBUL Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünden bilgi alınabilir. İlgilere ve kamuoyuna duyurulur.

Şekil 6. Kanal İstanbul Projesi ÇED’i Bakanlık Duyurusu

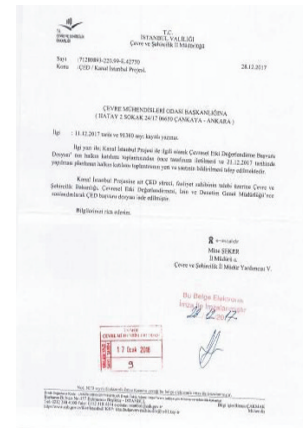
31 11.12.2017, Kanal İstanbul'un ÇED Raporu Hazırlandı.

Söz konusu proje ÇED Yönetmeliği'nin Ek 1 listesi Madde 9 "Su yolları, limanlar ve tersaneler" kapsamında (a) bendi "1.350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının geçişine izin veren kıta içi su yollarının yapımı ve kıta içi su trafiği için yapılacak olan limanlar", (b) bendi "1.350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının yanaşabileceği ticari amaçlı liman, iskele, rıhtım ve dolfenler" ve (e) bendi "yat limanları" proje listeleri içerisinde yer almakta olup, ayrıca proje kapsamında tesis edilmesi planlanan beton santralleri, kıyı dolguları ve dip taraması faaliyetleri" ÇED Yönetmeliği'nin Ek-2 listesi Madde 18 "Hazır beton tesisleri, çimento veya diğer bağlayıcı maddeler kullanılarak şekillendirilmiş malzeme üreten tesisler, ön gerilimli beton elemanı, gaz beton, betopan ve benzeri üretim yapan tesisler, (üretim kapasitesi 100 m³/saat ve üzeri)" ve Madde 31 "Altyapı tesisleri" (ç) bendi "Denizden 10.000 m² ve üzerinde alan kazanılması projeleri" (ğ) bendi "Lojistik merkez" ve (m) bendi "50.000 m³ ve üzeri malzeme çıkarılması planlanan dip taraması projeleri" maddelerine dayandırılarak ÇED Başvuru Dosyası hazırlandı.

Kanal İstanbul ve Yapı Rezerv Alanları Projesi için denizin taranması, beton santralleri, konteyner ve yat limanları, kıyıların değiştirilmesi dahil Küçükçekmece Lagünü, onu besleyen Sazlıdere, Sazlıdere'nin üzerindeki Sazlıdere Barajı, Karadeniz'e kadar uzanan tarım orman alanları, sulak alanları içine alan bölgedeki tüm dönüşüm yapılaşma için ÇED Raporu hazırlanmıştır.

32 28.12.2017 - ÇED Başvuru Dosyası Geri Çekildi

ÇMO İstanbul Şubesi tarafından yapılan İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne Halkın Katılımı Toplantısı öncesinde ÇED Başvuru Dosyasının ÇMO İstanbul Şubesi'ne verilmesine ilişkin resmi yazı yapılmıştır. İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün 28.12.2017 tarih ve E.43730 sayılı cevabında ÇED sürecinin faaliyet sahibinin talebi üzerine durdurulduğu ve ÇED Başvuru Dosyasının proje sahibine iade edildiği belirtilmiştir.



Şekil 8. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün ÇMO'ya Cevabı

33 14.02.2018 - Çevre Şehircilik Bakanlığı Tarafından 31.12.2004 Tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16, 17, 18, 19 Ve 20. Maddeleri Yürürlükten Kaldırılmıştır.

Yürürlükten kaldırılan maddeler; Madde 16 - Mutlak Koruma Alanı, Madde 17 - Kısa Mesafeli Koruma Alanı, Madde 18 - Orta Mesafeli Koruma Alanı, Madde 19 - Uzun Mesafeli Koruma Alanı, Madde 20 -Göllerle İlgili Kirletme Yasakları maddeleridir.

34 20.02.2018 - Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı "Kanal İstanbul" ÇED Dosyasını Uygun Bularak ÇED Sürecini Yeniden Başlattı.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017 yılı aralık ayı içerisinde proje sahibi tarafından geri çekildiğini açıkladığı ve Halkın Katılımı Toplantısını iptal ettiği ÇED Başvuru dosyasını kabul ettiğini açıklamış ve Kanal İstanbul Projesi sürecini başlatmıştır.

35 28.02.2018 - Emlak GYO Kanal İstanbul Güzergâhında Emlak Konut'un 33 Projesinin Yer Aldığını Açıkladı.

Dönemin Emlak Konut GYO Genel Müdürü Murat Kurum; “*Başta Kanal İstanbul olmak üzere mega projelerle büyümesini sürdüren Türkiye geleceğe emin adımlarla ilerlerken ülkemizdeki projeler, sadece yerelde değil tüm dünya tarafından da yakından takip ediliyor. Sadece İstanbul'a değil ülke ekonomisine de çok büyük faydası olacak mega bir proje olan Kanal İstanbul güzergâhında, Emlak Konut'un 33 projesi yer alırken yine bölge üzerinde çok önemli arsa portföyümüz bulunuyor*” dedi.¹³

Yapılan açıklamada Kanal İstanbul'un Türkiye için stratejik öneme sahip olduğu belirtilmiş, 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul projelerini içeren ve Kuzey Yakası olarak adlandırılan proje ile bölgede şehir parkları, kent meydanları, otel, ofis gibi hem iş hem sosyal yaşama yönelik faaliyetlerin hayata geçirileceği belirtilmiştir.

36 15.03.2018 - DHMİ Kanal İstanbul ÇED Raporu İçin Görüş Bildirdi.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Raporuna ilişkin verdiği görüşte Kanal İstanbul'un 3. Havalimanı'na olası etkilerini şu şekilde değerlendirmiştir: “Söz konusu proje sınırının İstanbul Yeni Havalimanı sınırının dışından geçecek şekilde düzenlenmesi, projenin gerçekleştirilmesi esnasında patlatma, oyma vb. işlemlerin yapılıp yapılmayacağı, yapılması durumuna ne kadar mesafede etkili olacağına dair bilgilerin Genel Müdürlüğümüze bildirilmesi gerekmektedir. Bu proje ile İstanbul Yeni Havalimanı'nın uçuşa açılması imkânsız olacaktır. Sonuç olarak tüm pistler kullanıma açıldığında günde 3 bin 500 uçak trafiğinin olacağı öngörülen asrın projesine gölge düşürmemesi açısından projedeki koordinatlarda Kanal İstanbul Projesi yapımı uygun görülmemektedir.”

Söz konusu görüşte Kanal İstanbul Projesi'nin yapımının 3. Havalimanı'na olumsuz etkilerinin olacağı nedeniyle uygun görülmediği belirtilmiştir.¹⁴

¹³ <http://www.emlakkonut.com.tr/tr-TR/kanal-istanbul%E2%80%99u-tum-dunya-yakindan-izliyor>

¹⁴ <https://www.birgun.net/haber/dhmi-den-kanal-istanbul-skandal-olumsuz-goruse-sehven-oldu-deyip-olumlu-cevirdi-280993>

37 22.03.2018 - DHMİ Kanal İstanbul ÇED Raporu İçin Görüş Yazısında Düzeltme Yaptı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Kanal İstanbul Projesi'ne ilişkin 15.03.2018 tarihinde verdiği olumsuz görüşün ardından 22.03.2018 tarihinde yaptığı açıklamada, Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Sürecine ilişkin çalışmaların devam ettiğini, 15.03.2018 tarihli görüşün sehven verildiğini ve nihai görüşün detaylı değerlendirmenin ardından yapılacağını belirtmiştir.

38 27.03.2018, DHMİ Kanal İstanbul ÇED Raporu için "nihai" görüşünü açıklayarak projenin 3. Havalimanı'na olumsuz etkisinin olmayacağını belirtti.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nden yapılan açıklamada "Yapılan harita incelemeleri neticesinde Kanal İstanbul proje sahasının; Atatürk Havalimanı'nın (AHL) 2 km batısından başlayıp kuzeye doğru uzandığı ve İstanbul Yeni Havalimanı (İYH) batısından geçerek Karadeniz'e bağladığı belirlenmiştir. Kanal İstanbul Projesi kapsamında imalatı planlanan tüm tesis ve yapılar ile bu tesis ve yapılara ait müşterilerin AHL ve İYH için yürürlükteki İCAO Annex 14 mania sınırlama kriterlerine göre hazırlanmış mania planlarını ihlal etmeleri halinde; AHL ve İYH için sağlanan/sağlanacak hava trafik hizmetleri üzerinde olumsuz bir etkinin oluşmayacağı tespit edilmiştir.

Kanal İstanbul Projesi kazı sınırı göz önüne alınarak yapılan inceleme neticesinde; hâlihazırda söz konusu projenin, Genel Müdürlüğümüz sorumluluğunda bulunan elektronik sistemlerin sinyal performansı açısından sakınca oluşturulmayacağı değerlendirilmektedir. Ancak Kanal İstanbul Projesi'nin İstanbul Yeni Havalimanı Mania Planı'nı kapsayan saha içerisinde kalan kısmında yapılması planlanacak tüm yapılaşmaların, proje bazında bilgilerin Genel Müdürlüğümüze gönderilmesi ve görüşlerimizin alınması gerekmektedir." ¹⁶ denilerek Kanal İstanbul Projesi'nin 3. Havalimanı'na yapım ve işletme aşamalarında olumsuz bir etkisinin olmayacağı belirtildi.

39 27.03.2018, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği Gereğince Kanal İstanbul Projesi'ne İlişkin Halkın Katılım Toplantısı, Arnavutköy Kültür Merkezi'nde Yapıldı.

İlk etapta 4 ilçe ve 35 mahallede yaşayan kişilerin etkileneceği projenin anlatılması için yapılan Halkın Katılımı Toplantısına Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri katılmıştır. Salonun dolu olduğu gerekçesiyle pek çok kent ve ekoloji mücadelesi yapanların, yerel halkın toplantıya katılması engellenmiştir toplantıya katılması engellenmiştir.

Toplantı sırasında Prof. Dr. Beyza ÜSTÜN yapılan Halkın Katılımı Toplantısı'nın usulen yanlış olduğunu ve tüm İstanbul halkını, tüm yurttaşları ve hakları ilgilendiren böylesine büyük ölçekteki bir projenin, yerel halkın bile toplantıya alınmasının engellendiği bir toplantı ile yasal yükümlülüğün yerine getirilemeyeceğini, toplantının halkın katılım toplantısı olmayacağını belirtmiştir. Üstün sözlerini salonda bulunan tüm yaşam savunucularını, 3. Havalimanı şantiyesi gece vardiyasından getirilen işçileri toplantıyı terk etmeye davet ederek bitirmiştir.

¹⁵ <https://www.birgun.net/haber/dhmi-den-kanal-istanbul-skandali-olumsuz-goruse-sehven-oldu-deyip-olumluya-cevirdi-280993>

¹⁶ <https://t24.com.tr/haber/dhmi-den-kanal-istanbul-raporu-olumsuz-goruse-sehven-oldu-deyip-olumluya-cevirdi,853090>



Fotoğraf 3. "Halkın Katılımı" Toplantısı Protestosu

40 20.04.2018 - Kanal İstanbul Su Yolu Projesi ÇED Raporu İçin DSİ Görüş Bildirdi.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı'ndan 28.02.2018 tarih ve 36631 sayılı yazı ile İstanbul İli, Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir İlçeleri İstanbul Avrupa Yakası mevkiinde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi için hazırlanan ÇED Başvuru Dosyası hakkında kurum görüşü talep etmiştir.

DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü'ne 20.04.2018 tarih ve 22549675-611.02-281270 sayılı yazı ile görüş bildirmiştir.

DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı görüşünde "*Projenin gerçekleşmesi esnasında, İstanbul'un içmesuyu kaynaklarını etkilemesi bakımından bazı hususlara dikkat edilmeli ve gerekli tedbirler alınmalıdır. En uygun proje koridoru olarak seçilen 4 Nolu alternatif incelendiğinde, kanalın Terkos gölünün doğusundan geçerek Sazlıdere Barajı ve Küçükçekmece göllerini kullanarak Marmara Denizine ulaştığı görülmektedir. Bu güzergâhtan geçen kanalın, Terkos Gölü besleme havzasını, Terkos- Kağıthane İçmesuyu İsale Hatlarını, Terkos- İkitelli İsale hatlarını kestiği, Sazlıdere Barajını devre dışı bıraktığı görülmektedir.*"¹⁷ denilerek İstanbul'un içme suyu temin sistemleri olan Ömerli İçmesuyu Sistemi, Kağıthane İçmesuyu Sistemi, Sazlıdere-İkitelli İçmesuyu Sistemi ve Büyükçekmece İçmesuyu Sistemi açıklanmıştır.

Yapılması planlanan projenin İstanbul'un içme suyu kaynaklarında yaratacağı kayıpların

¹⁷ <https://docplayer.biz.tr/168963205-T-c-orman-ve-su-islere-bakanligi-dsi-etut-planlama-ve-tahsisler-dairesi-baskanligi.html>

belirtildiği raporda projenin yeraltı sularında yaratacağı tahribatin önlenmesi için alınması gereken önlemlerin de ÇED raporuna eklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Raporun sonuç bölümü şu şekildedir:

“Netice olarak;

Proje kapsamında önerilen 4 No’lu Alternatif Güzergâh, su kaynakları bakımından önemli riskler barındırmaktadır. Aşağıdaki konuların detaylı çalışılması gerekmektedir:

-İstanbul’un içme suyu teminini sağlayan önemli barajlardan Sazlıdere Barajı’nın (52,0 Milyon m³) durumu,

-İstanbul’un içme suyu teminini sağlayan en önemli tesislerden biri olan Terkos Gölünün (140 Milyon m³) kirlenmesi/yok olması ve bu bölgede kıyı dinamiğine ve hidrojeolojik sisteme müdahalenin getirebileceği durumun değerlendirilerek gereken tedbirler alınmalıdır.

-Proje güzergâhı boyunca yeraltı sularının miktar ve kalite yönünden etkilenme durumu değerlendirilmelidir.

-Havzada hidrolojik bütünlüğün bozulması, taşkın ve kanalda oluşabilecek rüsubat¹⁸ birikimi için risk analizleri yapılmalıdır.

-Kanal İstanbul’un inşası sırasında mevcut içme suyu hatlarının kesilmesi anında alınacak tedbirlerle alakalı çalışmalar detaylandırılmalıdır.

Kurumumuzca belirtilen konuların olumsuzlukları ortadan kaldırmak için proje koridoru içinde (ÇED alanında) Sazlıdere Barajını bypass edecek şekilde ekte sunulan alternatif güzergâh teklif edilmektedir.

Teklif edilen güzergâh ile, 4 Nolu Alternatifin güzergâhı bir miktar batıya kaydırılmak suretiyle Sazlıdere Barajı kurtarılacaktır.

*Bu yönde bir çalışma yapılması halinde Sazlıdere barajı kurtarılmak suretiyle yaklaşık yıllık 30 milyon m³ su kaynağı kurtarılarak İkitelli İçmesuyu Arıtma Tesisinin de muattal kalması önlenilecektir. Bu durumda kazı bir miktar artacak olmasına rağmen, bunun maliyetinin kurtarılacak arıtma tesisi ve içmesuyu maliyetinin çok altında kalacağı aşîkardır. **İlave çıkacak hafriyat maliyetine karşılık susuzluk riski ortadan kalkacaktır.***

Kurumumuz Sazlıdere barajının kurtarılmasına yönelik alternatif güzergâhın uygulanmasının daha uygun olacağı görüşünde olup, yukarıda yer alan çalışmaların yapıp belirtilen hususların hazırlanacak ÇED Raporunda değerlendirilmesi durumunda projeye ilişkin Kurum görüşümüz verilecektir.

Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.”¹⁹

Nihai ÇED raporuna DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığının bu görüşü eklenmemiştir.

41 31.05.2018, TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul ÇED ve Halkın Katılım Toplantısı İle İlgili Suç Duyurusu Reddedildi

TMMOB İstanbul İKK, Halkın Katılımı Toplantısının hukuka aykırı şekilde gerçekleştirildiğini ancak toplantının usule uygun yapıldığını gösteren belge düzenlendiğini belirterek İstanbul valisi Vasip Şahin ve ÇED İzin ve Denetim Müdürü hakkında ‘görevi kötüye kullanmak’ ve ‘resmi belgede sahtecilik’ yapıldığını öne sürerek suç duyurusunda bulunmuştur. Ancak suç duyurusu savcılık tarafından işleme alınmayarak reddedilmiştir.

¹⁸ Tortu, sürüntü vd.

¹⁹ <https://docplayer.biz.tr/168963205-T-c-orman-ve-su-isleri-bakanligi-dsi-etut-planlama-ve-tahsisler-dairesi-baskanligi.html>

Savcı suç duyurusunu reddediş gerekçesini “*Bakanlık, komisyon çalışmalarını ve halkın görüşlerini dikkate alarak proje için ‘ÇED olumlu’ ya da ‘ÇED olumsuz’ nihai kararını vereceği mevzuatta düzenlenmiş olduğundan dolayı şikâyet edilenler hakkındaki iddiaların kanunda yazılı suç tipine uygun olmadığı soyut ve genel nitelikte bulunduğundan 4483 Sayılı Yasa uyarınca ön inceleme talebini haklı gösterecek maddi ve hukuki delillerin olmadığı sonucuna varılmıştır.*”²⁰ şeklinde belirtmiştir.

42 24.07.2018 Tarih Ve 30488 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanan 14 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi İle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na Kanal İstanbul Ve Benzeri Su Yolu Projelerinin Yapımını Sağlama Görevi Verildi.

Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 26. maddesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görev ve yetkilerine, Karadeniz ile Marmara Denizi’ni birleştiren ve gemilerin seyir ve seferine imkân veren Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin yapımını sağlama görevi eklenmiştir.

“Atıflar ve değişiklik hükümleri

MADDE 26 - (2) 10-07.2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin;

b) 474 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin” ibaresi “haberleşme ve posta iş ve hizmetleri ile Karadeniz ile Marmara denizini birleştiren ve gemilerin sey-rüseferine imkan veren Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin şek-linde değiştirilmiştir.

c) 485 inci maddesinin birinci fıkrasının (1) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (i) bendi eklenmiş ve diğer bentler buna göre teselsül et-tirilmiştir.

i) (1) bendinde yazılı projelerin ileri teknoloji veya maddi kaynak ge-rektirmesi halinde 8-6-1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmet-lerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun kapsamı da dahil yap-işlet-devret modeli çerçevesinde sermaye şirketle-rinin veya yabancı şirketlerin görevlendirilmesi suretiyle yapılmasını sağ-lamak”

Bu değişiklik ile projenin yap-işlet-devret modeli ile yapılmasının da yasal olarak altya-pısı oluşturulmuştur.

43 03.08.2018 - Resmi Gazete’de Yayımlanan Askerlik Kanunu İle Diğer Bazı Kanun-larda Ve 663 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunu Yayımlandı.

3/8/2018 tarihli ve 30498 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Askerlik Kanunu İle Diğer Bazı Kanunlarda ve 663 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 9 uncu maddesi ile 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanunun Kapsam Başlıklı 2 nci maddesine “Kanal İ-

²⁰ <https://www.birgun.net/haber/kanal-istanbul-un-hukuksuz-toplantısında-suc-bulunamadi-217890>

tanbul ve benzeri su yolu projeleri” ibareleri eklenmiştir. Yapılan bu düzenleme ile Kanal İstanbul Projesi Yap-İşlet-Devret modeli kapsamına alınmıştır.

“MADDE 9- 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanununun 2 nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri,” ibaresinden sonra gelmek üzere “Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projeleri,” ibaresi eklenmiştir.”²¹

44 12.10.2018 - İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı Ve Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı Arasında Yapılan Protokol İBB Meclisi’nde Kabul Edildi.

Protokolün amacı ve kapsamı şu şekilde tanımlanmıştır:

“Madde 3:

2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ekli kroki ile listede sınır ve koordinatları gösterilen Kanal İstanbul Projesini ve 3. Havalimanı alanını içine alan pl-roje alanının, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskansız ve afet riski altındaki yapılar tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanları olarak kullanılması Kanal İstanbul Projesi’nin gerçekleştirilebilmesi için sürdürülebilir bir şehircilik anlayışı ile tüm bölgenin planlanması ve imar uygulamalarının yapılması, kamu lehine arsa üretilmesi ile tüm bölgenin planlanması ve imar uygulamalarının yapılması, kamu lehine arsa üretilmesi ile birlikte, fen ve sanat kurallarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama alanları oluşturmak amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlar ile koordinasyon sağlanması ve proje alanında yapılacak planlama, kanal, yol, kavak, raylı sistem, alt yapı ve üst yapı donatıları ile arsa üretimi ve geliştirilmesi iş ve işlemlerin yürütülmesine ilişkin kurumlara yapılacak çalışmaları kapsamaktadır.”²²

Söz konusu protokole CHP grubu ret oyu kullanmış ancak AKP grubunun kullandığı evet oyu ile protokol İBB Meclisinde oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

45 11.12.2018 – TMMOB’ye Bağlı Odalar Kanal İstanbul Avrupa Yakası Yenişehir Alanında İşbirliği Protokolünün Öncelikle İptaline İlişkin Dava Açtı.

TMMOB’ye bağlı 9 meslek odası İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında yapılan protokolün iptali için 8. İdare Mahkemesine dava açmıştır.

TMMOB dava dilekçesinde protokol konusunun uluslararası sözleşmelere, Anayasaya ve Çevre Düzeni Planına aykırı olduğunu, projenin tarım alanlarını ve karasal ekosistemi geri dönülemez şekilde bozacağını, doğal ve arkeolojik sit alanlarını, tabiat parklarını yok edeceğini, protokol konusu proje alanının rezerv alan dışında henüz sınırları belirlenmemiş bir alanı işaret ettiği ve dolayısıyla hangi hukuki rejime bağlı bulunduğu belli olmayan bir alanda tüm planlama yetkisinin davalı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na verildiği, bir taşınmazın başka bir idareye devrinin mahsuplaşma yöntemiyle değil, Kamulaştırma Kanunu uyarınca gerçekleştirilebileceğini, mal ve hizmet alımlarının da Kamu İhale Kanunu hükümleri kapsamında yapılabileceğini belirtmiştir.

²¹ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/08/20180803-1.pdf>

²² http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Documents/meclis/2018/12ekim_kom1.pdf

46 25.10.2019 - Kanal İstanbul Su Yolu Projesi İçin Hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu Açıklandı.

Kanal İstanbul ÇED Raporu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı e-ÇED duyuru sayfasında “İSTANBUL ili KÜÇÜKÇEKMECE, AVCILAR, ARNAVUTKÖY, BASAKŞEHİR ilçesi sınırları içerisinde T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ tarafından yapılması planlanan Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi ile ilgili 28/11/2019 tarihinde İDK Toplantısı gerçekleştirilecektir ÇED Raporu İlgililere ve kamuoyuna duyurulur”²³ şeklinde duyurulmuş ve incelemeye açılmıştır.

ÇED Raporunda 45 km uzunluğunda yapılması düşünülen kanalın proje maliyeti 75.000.000.000 TL olarak hesaplanırken projenin 7 yılda tamamlanacağı belirtilmiştir.

47 29.11.2019 - İstanbul 8. İdare Mahkemesi, Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı İle İBB Arasında 1 Ağustos 2018 Tarihinde İmzalanan Protokolün Hukuka Uygun Olduğuna Hükmetti.

TMMOB’ye bağlı 9 meslek odasının Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İBB arasında imzalanan protokolün iptal edilmesi talebiyle 11.12.2018 tarihinde 8. İdare Mahkemesine açtığı davayı, mahkeme protokolü hukuka uygun bularak reddetmiştir. Mahkeme kararında “Kamu yararı ve hizmetin gereklerine uygun şekilde tesis edildiği sonucuna varılan dava konusu işlemde hukuka aykırılık görülmemektedir”²⁴ demiş ve bu kararın oy birliği ile almıştır.

48 03.12.2019 - Kanal İstanbul Su Yolu Projesi ÇED Raporu İçin DSİ Görüş Bildirdi.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü tarafından Tarım ve Orman Bakanlığı DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığına 25.10.2019 tarih ve 252064 sayılı yazı yazılmıştır. Bu yazıda İstanbul ili, Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir ilçeleri İstanbul Avrupa Yakası mevkiinde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan "Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil)" projesi ile ilgili olarak hazırlanan ÇED Raporunun incelenerek söz konusu projeye ilişkin DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı görüşü talep edilmiştir.

DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü’ne yazdığı 03.12.2019 tarih ve 783348 sayılı yazıda şu görüşü bildirmiştir:

“Kanal İstanbul Projesi güzergâhı Terkos gölünün doğusundan geçerek Sazlıdere Barajı ve Küçükçekmece göllerini kullanarak Marmara Denizine

²³ <https://eced-duyuru.csb.gov.tr/eced-prod/duyurular.xhtml>

²⁴ <https://t24.com.tr/haber/kanal-istanbul-protokolune-acilan-iptal-davasi-reddedildi,854640>

ulaşmaktadır. Bu güzergâhtan geçen kanal, Terkos Gölü besleme havzasının %3'ü (yaklaşık 20 km²'lik) bölümünü, Terkos- Kağıthane İçmesuyu İsale Hatlarını, Terkos- İkitelli İsale hatlarını kesmekte ve Sazlıdere Barajını devre dışı bırakmaktadır.

Sazlıdere Barajı Kurumumuz tarafından 1991-1996 yılları arasında inşa edilmiş (2019 yılı fiyatları ile yaklaşık maliyeti kamulaştırma dahil 2.250.000.000 TL) olup, İSKİ tarafından işletilmekte ve İstanbul iline içme ve kullanma suyu temininde önemli bir yeri bulunmaktadır. Sazlıdere Barajı kendi havzasından 52 Milyon m³ su tedarik etmekle birlikte Terkos Gölünden alınan yaklaşık 39 Milyon m³ suya da ara depo işlevini görmektedir. Terkos Gölü Avrupa Yakasının en büyük içme suyu kaynağı olup (yıllık verimi 140 Milyon m³/yıl) aynı zamanda İstanbul'a Istranca Sisteminden toplam 235 Milyon m³/yıl suyun aktarıldığı bir ara geçiş ve depolama tesisi durumundadır. İstanbul'un Avrupa yakasında, mevcut yüzeysel içme suyu tesislerinden çekilebilecek (Asya yakasından aktarılan sular hariç) su miktarı 411 hm³/yıl olup, bu miktarın % 52'si (214 hm³/yıl: Istranca + Terkos) Terkos Gölü vasıtası ile, %13'ü ise (52 hm³/yıl) Sazlıdere Barajı'ndan sağlanmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi ile Terkos Gölünün doğusunda kalan yaklaşık 20 km²'lik bir su toplama havzası devre dışı kalacak (yaklaşık yıllık 18 Milyon m³'lük bir su kaybı), Sazlıdere Barajı devre dışı kalması ile (yaklaşık yıllık 52 Milyon m³ bir su kaybı) birlikte toplam su kaybı yıllık 70 milyon m³ olmaktadır. Ayrıca İstanbul'un halihazırda 5 Milyon nüfusunun su ihtiyacını karşılayan Sazlıdere – İkitelli Sistemi devre dışı kalacaktır.

Ayrıca Kanal İstanbul ve etrafında oluşacak yeni yerleşim merkezleri, 3. köprü çevre yolu ve 3. havaalanı projeleri ile bölgenin bir cazibe merkezi olacağı, bu sebeplerden ötürü öngörülememiş ilave nüfus artışı ile birlikte yeni içme ve kullanma suyu kaynaklarının bulunması gerekecektir. İstanbul'un hızla artan nüfusu ve küresel ısınma ile kurak periyotların daha sık yaşana-bildiği, mevcut ve mutasavver baraj, regülatör vb. tesislerin de yeterli olmayabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.”²⁵

Söz konusu görüşte projenin İstanbul'un su havzalarına vereceği zararın yanı sıra yeraltı sularına ilişkin olumsuz etkileri ile dere yataklarının havzalarını, topoğrafyasını değiştireceği belirtilmiştir. DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı'nın bu görüşü Kanal İstanbul ÇED Raporunda yer almamıştır.

49 23.12.2019 - Kanal İstanbul Su Yolu Projesi İçin Hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu Şekli Kabul Edilerek Onaylandı.

Kanal İstanbul ÇED Raporu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı e-ÇED duyuru sayfasında son şekli verilen ÇED Raporunun yeterli bulunduğu ve kabul edildiği duyurulmuştur.

Duyuru şu şekilde yapılmıştır:

“İSTANBUL İLİ KÜÇÜKÇEKMECE, AVCILAR, ARNAVUTKÖY, BASAK-SEHIR, ilçesinde T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BA-

²⁵ https://www.tmmob.org.tr/sites/default/files/dsi_-_3.12.2019_t._gorus_yazisi.pdf

KANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ tarafından yapılması planlanan Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Döp Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi ile ilgili olarak hazırlanan son şekli verilen ÇED Raporu, İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunca yeterli bulunmuş olup, nihai kabul edilmiştir. Komisyonun sonuçlandığı Çevresel Etki Değerlendirme Raporu halkın görüş ve önerilerini almak üzere Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünde ve Bakanlıkta on (10) gün görüşe açılır. Bakanlıkça projeye ilgili karar alma sürecinde bu görüşler de dikkate alınır. Bakanlık halktan gelen görüşler ışığında rapor içeriğinde gerekli eksikliklerin tamamlanmasını, ek çalışmalar yapılmasını ya da İnceleme Değerlendirme Komisyonunun yeniden toplanmasını isteyebilir. Nihai olarak kabul edilen Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu 10 (on) gün halkın görüşüne açılmış olup, görüş ve öneriler için bu süreç içerisinde İSTANBUL Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerine veya Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na müracaat edebilir. İlgililere ve kamuoyuna duyurulur.”²⁶

50 23.12.2019 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kanal İstanbul Projesi İçin Dönemin İBB Yönetimi Tarafından 2018'de Ulaştırma Bakanlığı Ve Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı İle İmzalanan İş Birliği Protokolünden Çekildiğini Duyurdu.

İBB söz konusu protokolden çekilmiş, bu kararı İBB Sözcüsü Murat Ongun "İBB, 2 bakanlıkla imzalanan Kanal İstanbul işbirliği protokolünden çekildi. Karar, bu sabah iki bakanlığa da tebliğ edildi" ²⁷ açıklamasıyla duyurmuştur.

51 25.12.2019 - TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, Halkın Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Raporuna İlişkin Görüş Ve İtirazları İçin Bir Dilekçe Yönergesi Hazırladı.

TMMOB İstanbul İKK İstanbul halkına dilekçe örneği ile birlikte şu duyuruyu yaptı:

"Sevgili İstanbul halkı,

Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED raporu nihai halini almak üzere Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından görüşe açılmıştır. Projeye ilişkin görüş ve itirazlarınızı 2 Ocak 2020 tarihine kadar İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne ya da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü'ne dilekçe ile iletebilirsiniz".²⁸

Halk TMMOB İstanbul İKK'nın bu çağırısına yoğun ilgi gösterdi. Yaklaşık 1 hafta boyunca hava muhalefetine ve çeşitli kurum engellemelerine rağmen halk İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün hem Beşiktaş hem de Ataşehir'de bulunan binalarının önünde dilekçe kuyrukları oluştu. Sadece İstanbul'da değil, Türkiye'nin pek çok ilinde halk Kanal İstanbul Projesi'ne karşı itiraz dilekçelerini Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerine götürdü.

²⁶ <https://eced-duyuru.csb.gov.tr/eced-prod/duyurular.xhtml>

²⁷ <https://www.dw.com/tr/ibb-kanal-istanbul-protokol%C3%BCnden-%C3%A7ekiliyor/a-51780968>

²⁸ <https://www.tmmob.org.tr/icerik/tmmob-istanbul-ikkdan-kanal-istanbul-projesi-ile-ilgili-gorus-ve-itiraz-dilekcesi-yonergesi>



Fotoğraf 4. İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü Önü - Dilekçe Kuyruğu, Beşiktaş

52 25.12.2019 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Ekrem İmamoğlu, Kanal İstanbul İle İlgili Basın Toplantısı Düzenledi.

Ekrem İmamoğlu, Kanal İstanbul Projesi'ne neden karşı olduklarını 15 madde ile açıklamış ve *“Bilim insanlarıyla konuştuğça ortaya çıkıyor ki; Kanal İstanbul bir ihanet projesi değil, bir cinayet projesidir. 16 milyonun varlığına, 82 milyonun güvenliğine yönelik bir felaket projesidir. Kimlere ne söz verilmiş olursa olsun. Kimlere ne rant vaat edilmiş olursa olsun, derhal vazgeçilmelidir”* demiştir. İptal edilen Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İBB arasındaki protokole ilişkin *“Protokol hukuksuzdu, çünkü, atanmış İBB Başkanı tarafından, yetkisiz şekilde imzalanmıştı. 1 Ağustos 2018 tarihinde yangından mal kaçırırçasına ve Meclis kararı alınmadan imzalanan protokol, 5393 sayılı Kanun'un 75. maddesinin (a) bendi uyarınca, yetkili organ kararı olmadan imzalandığı için zaten hukuken geçersizdir. Sakattır”*²⁹ demiştir.



Fotoğraf 5. İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'ndan Kanal İstanbul Basın Açıklaması

²⁹ <https://www.ibb.istanbul/News/Detail/36257>

53 06.01.2020 - HDP Ekolojiden Sorumlu Eş Genel Başkan Yardımcısı Murat Çepni, Kanal İstanbul Projesindeki Belirsizliklere İlişkin Meclis Araştırma Yapılması Talebiyle Önerge Verdi

Kanal İstanbul Projesi'ne ilişkin Halkların Demokratik Partisi, ağaç kıyımı, olası bir depremi tetiklemesi, içme suyu ve gıda sorunları açığa çıkarması, ekolojik kirliliğe ve ekonomik zararlara sebep olması gibi risk faktörlerinin belirlenmesini talep ettiği araştırma önergesini vermiştir.

Araştırma önergesinde “Yapılması öngörülen proje kapsamında İstanbul’un Anadolu yakasında Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy ve Başakşehir ilçelerinden geçecek kanal Marmara Denizi ile Karadeniz arasında bir bağlantı oluşturacaktır. Projenin olumsuz sonuçları ise bilim insanları, çevre örgütleri, ekoloji örgütleri, STK’lar, çevreciler tarafından defaatle belirtilmiştir”³⁰ denilmiştir.

54 07.01.2020 - TMMOB Kanal İstanbul Bilim Kurulu Kuruldu.

TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Bilim Kurulu kurulmuş ve 07.01.2020 tarihinde Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesinde ilk toplantısını gerçekleştirmiştir. Bilim kurulu Kanal İstanbul ÇED Raporu ve plan revizyonlarını inceleyerek dava süreçleri ve sempozyum hazırlıkları ile ilgili değerlendirmelerde bulunmuştur.



Fotoğraf 6. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Bilim Kurulu

55 12.01.2020 - 'Ya Kanal Ya İstanbul' Kilometrelerce İnsan Zinciri.

Ya Kanal Ya İstanbul İnsiyatıfinin çağrısıyla Küçükçekmece Lagünü’nde bir araya gelmiş olan halk, Kanal İstanbul Projesi’nin İstanbul’a getireceği yıkıma karşı lagünün etrafında insan zinciri oluşturdu. Ya Kanal Ya İstanbul Koordinasyonundan Seda Elhan okumuş olduğu basın

³⁰ <http://yeniyaşamgazetesisi.com/hdpden-kanal-istanbul-onergesi/>

açıklamasında “Küçükçekmece’de, Avcılar’da, Başakşehir’de, Firuzköyde, Kayabaşı’nda ve kanalın yapılacağı bölgede yaşayan yurttaşların Kanal İstanbul’a itiraz etmek, yapamazsınız, durun demek için herkesten çok daha fazla sebepleri var”³¹ demiştir.



Fotoğraf 7. Ya Kanal Ya İstanbul İnsan Zinciri

Aynı anda Avcılar Kent Konseyi de Avcılar Paşaeli piknik alanında buluşarak kanala ayrılacak bütçe ile depreme hazırlık yapılmasını talep etmiş, okunan basın açıklamasında “Küçükçekmece, Avcılar ve kanalın çevresinde kalacak diğer yerlerde yaşayanlar; her an deprem riski ile yeraltına karışacak deniz suyunun kayganlaştıracığı zeminde yıkım riski ile yaşamaya mahkum olacak. İstanbul’da beklenen büyük deprem her an gerçekleşebilir. Bilim insanlarına göre olası depremde Kanal’ın Marmara ağzı 9-10 şiddetinde etkilenecek ve ciddi hasar görecektir. Marmara Ağzı denilen yer Avcılar ve Küçükçekmece’dir. 17 Ağustos depreminde İstanbul’un en çok zarar gören bu ilçeleri için Kanal Projesi, yaşanacak yeni depremlerle haritadan tamamen silinmek, binlerce insanın yaşamını yitirmesi demektir”³² denilmiştir.



Fotoğraf 8. Avcılar Kent Konseyi İnsan Zinciri Eylemi

³¹ <https://ekolojibirligi.org/kanal-istanbula-karsi-binlerce-kisiden-kilometrelerce-insan-zinciri/>

³² <https://ekolojibirligi.org/kanal-istanbula-karsi-binlerce-kisiden-kilometrelerce-insan-zinciri/>

56 14.01.2020 - Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği Yayımlandı.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan yönetmeliğin amacı ve kapsamı şu şekilde belirtilmiştir:

“Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı, deniz ve kıyı alanları ile nehir ağzlarında gerçekleştirilen dip tarama faaliyetlerinin çevresel yönetimi, bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan tarama malzemelerinin faydalı kullanımı ile çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde deniz ortamına boşaltılması veya bertarafına dair usul ve esasları belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, deniz ve kıyı alanları ile nehir ağzlarının kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında gerçekleştirilen dip tarama faaliyetleri ile bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan tarama malzemelerinin standartlarını, bu malzemelerin boşaltılacağı deniz alanlarının kriterlerini, boşaltım yöntemlerini, bertaraf ve faydalı kullanım olanaklarını, alınması gereken izinleri, faaliyetin deniz çevresine olan etkilerinin izlenmesine ilişkin hususları ve İdareye yapılacak olan raporlamayı kapsar.”³³

İlgili yönetmelik 50.000 m³ ü ve üzerinde olan dip tarama faaliyetleri için Bakanlık, 50.000 m³'ün altında olan dip tarama faaliyetleri için ise taramanın gerçekleştirileceği ilde bulunan İl Müdürlüklerini yetkilendirmektedir.

Ancak yönetmelik istisnai hükümler başlığında şunu belirtmiştir:

“İstisnai hükümler

MADDE 14 – (1) Balıkçı barınaklarında 50.000 m³'ün altında yapılacak olan dip tarama faaliyeti sonucunda ortaya çıkan malzeme, 9 uncu maddenin altıncı fıkrası kapsamında Bakanlıkça belirlenen deniz alanlarına boşaltılabilir. Bu alanların dışına boşaltım yapılmak istenmesi durumunda; genel esaslarda yer alan hususlar dikkate alınarak en az 1 deniz mili kıyıdan uzaklık ve 40 metre derinlik kriterlerini haiz, 9 uncu maddenin altıncı fıkrasında belirtilen kurumların ilgili taşra teşkilatlarınca uygun görülen deniz alanlarına dip tarama malzemesinin boşaltımına İdarece izin verilebilir. 40 metre derinlik kriterinin sağlanamadığı denizlerde boşaltım alanının kıyıdan uzaklığı en az 2 deniz mili olmalıdır.”³⁴

57 17.01.2020 - Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu Onaylandı.

Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Raporuna yapılan itirazları değerlendirdiklerini ve raporu onayladıklarını duyurmuş ve "ÇED sürecini, planlama sürecini bakanlığımızın yürüttüğü, yine uygulama süreçlerinde imar uygulamalarının bakanlığımız nezdinde yapılacağı ve asrın projesi diyeceğimiz Boğaziçi'ni, İstanbul Boğazi'ni koruma ve kurtarma projesidir. Boğazımızın özgürlük projesidir. İstanbul'unuzun medeniyet projelerinden bir tanesidir. Kanal İstanbul Projesi içerisinde de hem akıllı şehir

³³ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/01/20200114-1.htm/>

³⁴ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/01/20200114-1.htm/>

uygulamalarını gerçekleştireceğiz hem de kanalın iki yakasında 500 bin nüfusunu aşmayacak, yatay şehirleşme örneği gösterecek, örnek bir şehircilik modelini uygulayacağız. Bugün ÇED sürecinde, değerlendirmeleri yaptık, itirazları değerlendirdik ve ÇED raporumuzu bugün itibarıyla onaylamış durumdayız. 1/100.000 ölçekli planımız askıya çıktı, 5000 ve 1000 ölçekli uygulama İmar Planlarının da hazırlığını yapıyoruz. İnşallah onları da 4-5 ay içerisinde tamamlayacağız ve uygulamaya geçireceğiz." ³⁵ demiştir.

Çevre ve Şehircilik Bakanının Kurum'un açıklamasının ardından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu Kanal İstanbul ÇED raporunun onaylanmasına ilişkin şu açıklamayı yapmıştır: "ÇED raporuyla ilgili on binlerce insanımız başvuruda bulundu. Bugün Çevre Şehircilik Bakanlığı, Kanal İstanbul kararını verdi. Bizim için şaşırtıcı bir karar değil. Süreç bununla da bitmiyor. ÇED raporuna kişilerin hukuku çerçevesinde, mahkeme açma hakkını kullanacağım. Bu ayın sonuna kadar bütün İstanbulluların bu plana itiraz haklarını kullanma konusunda özveri hissediyorum. (...) Askı süreci bittikten sonra bunun da mahkeme süreci var. Dolayısıyla hukuki yollar da İstanbulluların büyük desteğiyle İstanbul'un geleceği olan Kanal İstanbul ki bana göre en büyük 'ihanet' için tüm hukuki yolları kullanacağız" ³⁶

58 21.01.2020 - Halkların Demokratik Partisi Kanal İstanbul ÇED Raporuna Dava Açtı.

HDP; Hukuk ve Ekoloji Komisyonları desteğinde, Kanal İstanbul ÇED raporunun iptali için Çevre ve Şehircilik Bakanlığına dava açmıştır.

Dava dilekçesinde "*Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Projesi; siyasi iktidarın dayatması, varoluş nedeni haline gelmiştir. Kuzey ormanları ve sulak alanlar üzerinde inşaa edilen, yüzlerce işçinin ölümüne ve yüzlercesinin iş göremez hale gelmesine, sayısız yabancı için yaşam alanlarının yok olmasına neden olan 3. Havalimanı ve 3. Köprü ve bağlantıları bu projenin parçalarından birkaçıdır. Yenişehir rezerv alanı içinde pek çok yapılaşma her geçen gün doğal alanların üstüne doğru daha da genişleyerek yapılmaktadır.*

Kanal İstanbul Projesi kapsamında yapılacak köprü, otopan, yol bağlantıları altında ve kanal güzergâhında kalacak konutların sahiplerine TOKİ konutlarından kredi ile ev önerileri, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından, idareye çağrılarak yer göstermeler, teklifler yapılırken, Küçükçekmece Lagününün çevresine lüks gökdelenler, siteler konuşlanmakta, bir taraftan da projenin farklı aşamaları uygulamaya sokulmaktadır" ³⁷ denmiştir.

59 21.01.2020 - TMMOB, "İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği"ne Dair İtiraz Dilekçesini Paylaştı.

TMMOB İstanbul İKK, halkın İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğine ilişkin itirazlarını İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne iletmesi için dilekçe örneği yayımladı.

Dilekçede "*İstanbul'un yaşam destek sistemleri olan orman alanları, ekolojik ve biyolojik değerler, tarım alanları, havzalar ve su kaynakları ve sit alanlarının yok olmasına yol açacak bu plan değişikliğine itirazlarımız aşağıda sıralanmıştır.*" ³⁸ denilerek itirazlar 8 başlıkta toplanmıştır.

³⁵ <https://csb.gov.tr/kanal-istanbul-projesinin-ced-raporu-onaylandi-bakanlik-faaliyetleri-29696>

³⁶ <https://www.birgun.net/haber/imamoglu-ndan-kanal-istanbul-ced-kararina-tepki-284453>

³⁷ <https://m.bianet.org/bianet/siyaset/218922-hdp-kanal-istanbul-ced-raporu-na-dava-acti>

³⁸ http://www.mimarist.org/include/uploads/2020/01/tiraz_dilekcesi_son.pdf

Dilekçede itiraz edilen konu başlıkları şunlardır:

- 1) Planlama süreçleri ve ÇED süreçleri hukuksuzdur ve bu nedenle söz konusu plan değişikliği yok hükmündedir.
- 2) Üst ölçekli planlama ilkeleri, plan değişikliğinde dikkate alınmamıştır; aksine çelişmektedir; plan değişikliğinin kendi plan notları ile plan arasında da tutarsızlık söz konusudur.
- 3) Bölgedeki ekolojik dengeyi tümüyle bozacaktır.
- 4) Kültür mirası üzerinde yok edici etkiler yaratacaktır.
- 5) Afet risklerini artıracaktır.
- 6) Katılım gözetilmemiştir.
- 7) Kentli hakkını yok sayan, toplumun ve tüm canlıların yaşam hakkını gasp eden bir projedir.
- 8) Proje kamuya yüksek ve önceliği olmayan sosyal ve ekonomik maliyetler yükleyecektir ve bu anlamda kamu yararı içermemektedir.

60 11.02.2020 - TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Olumlu Kararına Yönelik Dava Açma Yönergesi Yayımladı.

Halkın bireysel olarak da Kanal İstanbul Projesi'ne karşı nasıl dava açabileceğinin yol ve yöntemlerini içeren yönergeye ilişkin TMMOB İstanbul İKK tarafından şu duyuru yapılmıştır:

“Kanal İstanbul Projesi ÇED Olumlu Kararına Nasıl Dava Açabilirim? İstanbul'da yaşayan tüm yurttaşların Kanal İstanbul Projesi'ne Dava Açma Hakkı Var mı?”

Evet, İstanbul'da yaşayan tüm yurttaşların Kanal İstanbul Projesi'ne dava açma hakkı vardır.

Danıştay kararlarında “(...) çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ve imar uygulamaları gibi kamu yararını yakından ilgilendiren konularda dava açma ehliyetinin daha geniş yorumlanması gerektiği Danıştay içtihatlarıyla kabul edilmiş bulunmaktadır.” değerlendirmesi yapılmaktadır. Ülkemizin tarihi, sosyal ve ekolojik dokusunun korunması, çevrenin kuşaklardan kuşağa taşınması istenciyle açtığımız bu davada, aktif, kişisel ve meşru bir menfaatlerimiz vardır.

Davayı hangi mahkemeye açabilirim?

Kanal İstanbul Projesi İstanbul il sınırlarında yer aldığı için İstanbul'daki İdare Mahkemelerine dilekçe ile başvurarak dava açabilirsiniz.

Davayı tek mi açmam gerekiyor? Başka nasıl bir yöntem izleyebilirim?

Davayı bireysel ya da toplu olarak açabilirsiniz. Bir sivil inisiyatif, dernek ve kurumun açtığı davada davacı ya da müdahil olabilirsiniz. Birden fazla yurttaş, birden fazla dernek ve/veya kurum birlikte dava açabilirsiniz.

Toplu dava açmak için nasıl bir yöntem izlemem gerekiyor?

Birden fazla yurttaş ve dernek ve/veya kurum birlikte toplu dava açmayı planlıyorsanız; bu konuda iki yöntem izleyebilirsiniz.

1. Yöntem: *Davayı avukatsız takip etmek istiyorsanız; dava dilekçesini tüm davacıların imzalaması gerekiyor. Davacı dernek veya kurum*

adına imzaya yetkili kişinin imza atması gerekiyor. Böyle bir durumda, dilekçe ekine imzaya yetkili olunduğuna dair belgenin konulması gerekiyor.

2. Yöntem: Davayı avukatlar aracılığıyla takip etmek istiyorsanız; Böyle bir durumda, Noter aracılığıyla vekaletname düzenlettirmeniz gerekiyor. Davacı olarak gerçek ve tüzel kişiler, birlikte ortak vekaletname düzenletebileceğiniz gibi ayrı ayrı vekaletname de düzenletebilirsiniz. Aynı vekaletname ile birden fazla avukata vekalet verebilmeniz de mümkün.

Dava Ücretleri?

Dava açabilmeniz için, dava dilekçesi ile birlikte dava harçlarını yatırdığınıza dair ödeme makbuzuna da sahip olmanız gerekiyor. İdari yargıda dava açarken, bilirkişi harçları ödenmiyor. Yargılama sürecinde mahkemenin, bilirkişi incelemesine karar vermesi durumunda; davacıardan bilirkişi ve keşif ücretlerini yatırmalarını istiyor.

Kural olarak, bilirkişi masrafı yargılama sırasında ödenmeyebilir. Mahkemeye ek dilekçe vererek, bilirkişi ve keşif ücretlerinin, dava sonunda davayı kaybeden tarafa yüklenmek üzere hazineden temin edilmesini isteyebilirsiniz. Böyle bir durumda, dava sonucunda kaybeden tarafın (davacı ya da davalı) bilirkişi ve keşif ücretlerini hazineye ödemesine karar verilecektir.

NOTLAR:

Dava dilekçesinden 2 adet çıktı alıp Adınızı, Soyadınızı, Adresinizi ve T.C. Kimlik Numaranızla ilgili bilgileri eksiksiz doldurup imzalayınız.

Davayı bireysel olarak açmanız durumunda, dilekçe ekine nüfus kimliğinizin 1 adet fotokopisini de ekleyiniz.

Dava dilekçenizin ekine, bilim insanları ya da kurumlar tarafından hazırlanmış olan teknik bilgileri ekleyebilirsiniz. (Örneğin DSİ, TÜBİTAK gibi kurumların hazırlamış olduğu kurum görüşleri)

TMMOB İSTANBUL İL KOORDİNASYON KURULU”³⁹

61 07.03.2020 - İstanbul İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında Değişiklik Yapıldı.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğünün yayımladığı değişiklikte “İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği (F21, G21 Plan Paftaları, Plan Değişikliği Açıklama Raporu) 1. No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102. maddesi uyarınca 23.12.2019 tarihinde onaylanmıştır.”⁴⁰ denilmiş ve bu değişiklikle birlikte Başakşehir İlçesi Hoşdere Mahallesi mevkiî yapılaşmaya açılmıştır.

³⁹ <https://csb.gov.tr/kanal-istanbul-projesinin-ced-raporu-onaylandi-bakanlik-faaliyetleri-29696>

⁴⁰ <https://www.birgun.net/haber/imamoglu-ndan-kanal-istanbul-ced-kararina-tepki-284453>



Harita 12. Çevre Düzeni Plan Değişikliği ile Yapılaşmaya Açılan Alan

62 26.03.2020 - Kanal İstanbul Su Yolu Projesi Kapsamında İlk İhale Gerçekleştirildi.

Dünyanın pek çok ülkesinde yaşanan pandemi döneminde, Türkiye’de de koronavirüs salgınına karşı evlerde kalmaya yönlendirildiğimiz günlerde, Karayolları 1. Bölge Müdürlüğünde Kanal İstanbul Etki Alanında kalan tarihi Odabaşı ve Dursunköy Köprülerinin rekonstrüksiyon projeleri için ihale gerçekleştirilmiştir. İhale kapsamında hazırlanan teknik şartnamede işin amacı “*Kanal İstanbul Projesi etki alanında kalan Başakşehir'deki tarihi Odabaşı ve Arnavutköy'deki Dursunköy köprülerinin korunarak gelecek kuşaklara aktarılmasının sağlanması için sağlam bölümlerinin sökülerek taşınması, eksik bölümlerinin tamamlanması ilkesine dayalı projelerinin hazırlanması*”⁴¹ olarak belirtilmiştir. Bu ihale Kanal İstanbul ve Kıyı yapıları projesi kapsamında yapılan ilk ihale olmuştur.



Fotoğraf 9. Tarihi Odabaşı Köprüsü

⁴¹ <http://bianet.org/bianet/ekoloji/221994-kanal-istanbul-projesi-icin-ilk-ihale-yapildi>



Fotoğraf 10. Tarihi Dursunköy Köprüsü

63 26.03.2020 - TMMOB İstanbul İKK "Kanala Değil, Sağlığa Bütçe!" Diyerek Basın Açıklaması Yaptı.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında Karayolları 1. Bölge Müdürlüğünde Kanal İstanbul Etki Alanında kalan tarihi Odabaşı ve Dursunköy Köprülerinin rekonstrüksiyon projeleri için gerçekleştirilen ihaleye ilişkin basın açıklaması yapmış ve yapılan açıklamada koronavirüs pandemi sürecinde kaynakların salgınla ile mücadelede ayrılması gerektiği belirtilerek;

"Sağlık Bakanlığı tarafından yapılan açıklamalara göre bugün Türkiye'deki COVID-19 pozitif vaka sayısı 2433'e, yaşamını yitirenlerin sayısı ise 59'a yükselmiştir. Salgının yayılmasının engellenmesi amacıyla gerçekleştirilmesi gereken zorunlu karantina şartları nedeniyle bazı işletmeler faaliyetlerini durdurmuş, bazıları ise üretim kapasitesini düşürmüştür. Bu nedenlerden dolayı da ücretli çalışanlara yönelik ücretsiz izin, işten çıkarma gibi uygulamalar yaygınlaşmış; insanlar barınma, ısınma, elektrik, su, gıda gibi temel insani ihtiyaçlarını karşılayamayacak duruma gelmişlerdir.

Koronavirüs pandemisi Türkiye'nin gündemini belirlemeye devam edip hayatı durdurma noktasına getirirken hükümet yetkililerinin Kanal İstanbul Projesi'yle ilişkili olan ilk ihaleyi gerçekleştirerek öncelik sırasına bir rant projesini almış olması kabul edilebilir değildir.

"Kanal İstanbul Etki Alanında Kalan Tarihi Odabaşı Ve Tarihi Dursunköy Köprülerinin Rekonstrüksiyon Projelerinin Temini İşi" ihalesi bütün tepkilere rağmen bugün gerçekleştirilmiştir. Öncelikle belirtmek isteriz ki; köprüler yapıldıkları alanın topoğrafyasına, zemini özelliklerine uygun olarak biçimlenen özel tasarımlardır. Bu yapıları alıp başka bir yere taşımak, peyzajla olan ilişkilerini, anlamlarını yitirmelerine neden olmaktadır. Bu köprüler, yerleşmelere güzellik katan mimari eserler olup tasarımları bulunduğu yere göre biçimlendirilmiştir. Söz konusu eserlerin başka bir çevreyle aynı ilişkiyi kurması, taşındığı yerde aynı estetik etkiyi yaratması mümkün değildir.

İstanbul'un tüm tarihi birikimini yerle bir edecek bu projede ısrar edilmesi, tüm dünyanın ve ülkemizin içinden geçtiği zor günlerin asla anlayışamamış olduğunun da bir göstergesidir. Hükümetlerin sağlık konusunda ne kadar kırılğan oldukları bu süreçte görülmüş, dünyanın büyük riskler karşısında ne denli aciz duruma düşebildiği ispatlanmıştır. Tüm bu süreçte ise tüm insanlık yeniden bilimin hayati önemini hatırlamış, bütün umudunu bilim insanlarının üreteceği çözüme odaklamıştır.

Bu yüzden bir kez daha tekrar ediyoruz: Kanal İstanbul Projesi; İstanbul ve Marmara Bölgesi'nde yüzlerce bilim ve meslek insanı, birçok üniversite, meslek odası, kamu kurum

ve kuruluşu tarafından yılların birikimi ile üretilen sayısız planlama, bilimsel araştırma ve çalışma neticesinde edinilmiş bilgileri yok sayarak meşrulaştırılmaya çalışılan bir rant projesidir. Bilimsel bilgi bu projenin asla yapılmaması gerektiğini söylemektedir. Proje; coğrafi, çevresel, ekonomik, sosyal, kentsel ve kültürel yıkıma neden olacak; ekosistemi ve insan sağlığını riske atacaktır.

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak ÇED olumlu kararı ve 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin iptaline ilişkin hukuki süreçleri başlatmış bulunuyor, projeye ilişkin atılan tüm adımları, bilim kurumumuz ve çalışma grubumuz ile titiz bir şekilde takip ediyoruz.

İstanbul'un ve etki alanındaki büyük bir coğrafyanın geleceğini tehdit eden, yaşam ve vatandaşlık haklarımızı gasp eden bir Kanal İstanbul Projesi derhal gündemden düşürülmeli, projeye ayrılan bütçe ivedi olarak salgın sürecinde ekonomik çıkmaza giren vatandaşların temel ihtiyaçlarının karşılanmasına, sağlık kurumlarındaki eksikliklerin giderilmesine harcanmalıdır." denilmiştir.⁴²

64 01.04.2020 - TMMOB, Ekolojik Bir Yıkım Öngören Kanal İstanbul Projesi İçin Hazırlanan Plan Değişikliğine İlişkin "Yürütmenin Durdurulmasına Ve İptali" İstemiyle Dava Açtı.

TMMOB İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin ekolojik sürdürülebilirlik, şehircilik ve planlama teknik, ilke ve esasları ve kamu yararına aykırılığı taşıması, plan değişikliği ile öngörülen kararların ve işlemlerin açıkça hukuka aykırı olması ve uygulanması halinde telafisi mümkün olmayan zararlara neden olacağından "Yürütmenin Durdurulması ve İptali" istemiyle dava açtı.

TMMOB Kanal İstanbul Projesi için hazırlanan plan değişikliğine karşı davayı Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Şubesi, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Metalurji ve Malzeme Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ile birlikte açmıştır.

65 16.04.2020, TMMOB Ve Bağlı Oda'lar Tarafından Kanal İstanbul ÇED Nihai Raporunda Koruma Alanları İle Kültür Varlıklarına Olumsuz Etkileri Göz Önüne Alınarak Tarihi Köprülerin Taşınmasına Karşı Dava Açıldı.

TMMOB'nin, daha önce Kanal İstanbul Projesi'ne verilen "ÇED Olumlu" kararına ve kanalı "Su Yolu" olarak plana işleyen Çevre Düzeni Planı değişikliğine ilişkin açtığı davalar devam ederken, TMMOB tarihi Odabaşı ve Dursunköy köprülerinin taşınmasına ilişkin yapılan ihaleye karşı dava açtı.

TMMOB'nin konuya ilişkin yaptığı açıklamada;

"Sonuç olarak; Köprülerin mevcut durumunu yasal standartlar doğrultusunda ortaya koyan ve Kurul tarafından onaylanan belgeler (mimari çizimler, rölöve-restitüsyon-restorasyon projeleri ve statik raporlar, vb.) hazırlanmadan;

⁴² <http://www.tmmob.org.tr/icerik/tmmob-istanbul-ikk-kanala-degil-sagliga-butce>

- Bu belgelere dayanılarak “yerinde koruma”nın mümkün olup olmadığını bilimsel olarak değerlendiren, onaylı bir teknik rapor olmadan;

- Köprüler için “taşma” gerekliliğini ortaya koyan ve Kültür ve Turizm Bakanlığı kararıyla uygun bulunmuş bir teknik rapor olmadan;

- Köprülerin rekonstrüksiyonlarının yapılacağı yerler belirlenerek 2863 Sayılı Yasanın 20. Maddesi gereği Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarının onayı alınmadan;

- Tarihi eserin teknik olarak nasıl ve hangi metodoloji ile taşınacağına ve nerede, hangi teknikler kullanılarak ve hangi koşullar doğrultusunda yeniden inşa edileceğine dair bir karar olmadan;

gerçekleştirilecek proje ihalesi yasal ve teknik olarak gerekçesizdir ve bir koruma kurulu kararı ve izni olmadan yapılması hukuka aykırıdır.

İmar Mevzuatına Göre İmar Planı Yapılmadan Açılan İhale Hukuka Uygun Değildir.

Köprülerin Özgün Yapısı Bozulacaktır.

Gelecek kuşaklara aktarma yükümlülüğü bulunan kültürel varlıkların Kanal İstanbul Projesi'nin gerçekleştirilmesi amacıyla bozulmaları veya yok edilmeleri Uluslararası sözleşmelere, Anayasaya ve yasalara aykırıdır.

Kanal İstanbul ÇED Olumlu Kararı ve Çevre Düzeni Planı Değişikliğine Karşı Açılan Davalar Sonuçlanmadan İhale Kararı Alınması Hukuka Aykırıdır.” denilmiştir.

66 05.05.2020 - HDP'nin 21.01.2020 Tarihinde Açtığı Davada Kanal İstanbul'da Keşif Yapılması Kararı Alındı. Kanal İstanbul Ve Kıyı Yapıları ÇED Olumlu Kararına Karşı Açılan Tüm Kurum Davaları Bu Dosya İle İlişkilendirildi.

Halkların Demokratik Partisi'nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na Kanal İstanbul ÇED Raporunun iptali istemiyle açtığı davada İstanbul 10. İdare Mahkemesi “Uyuşmazlığın, teknik yönden açıklığa kavuşturulabilmesi için alanında uzman bilirkişilerin görüşüne başvurulması gerekli görüldüğünden, yürütmenin durdurulması istemi hakkında mahallinde keşif ve bilirkişi incelemesi yaptırıldıktan sonra bir karar verilmesine”⁴³ oy birliği ile karar vermiştir.

⁴³ <https://t24.com.tr/haber/hdp-nin-actigi-davada-kanal-istanbul-da-kesif-yapilmasi-karari-alindi,877353>

2.2. | TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİNİN ÇALIŞMA VE ETKİNLİKLERİ

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi; kuruluşundan bu yana sermayeye karşı emeğin yanında olan, bilimi emekçi halkın çıkarına kullanan ve ekolojik yıkıma karşı doğayı savunan anlayışıyla İstanbul’da yapılması planlanan projeleri ele almış, basın açıklamalarından halk toplantılarına, yazdığı bilimsel teknik raporlardan, mitinglere kadar pek çok alanda söz konusu projeleri halka anlatmış ve ekolojik yıkıma karşı mücadele etmiş ve etmektedir.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi yapmış olduğu bu çalışmalarla aslında odanın ana yönetmeliğinde yer alan;

“Odanın Amaçları

Madde 6 - Oda; yurt ve dünya ölçeğinde, toplum ve kamu yararı doğrultusunda, çevre mühendisliği mesleği ve çevre mühendislerine ilişkin olarak başlıca amaçları şunlardır:

a) Toplumsal açıdan;

1.) Mesleğe ilişkin, ülke ve toplum yararı çerçevesinde önerilerde bulunmak ve çalışmalar yapmak. Çevre alanında, kentleşme ve sanayileşme süreçlerinde ve toplumsal alanı ilgilendiren üretim süreçlerinde toplum yararını ve kamusal çıkarları öncelikle ele alan politikaların hayata geçirilmesi için uğraşlarda bulunmak, görüş, rapor, belge oluşturmak, gerektiğinde hukuksal mücadele yollarını tesis etmek,”⁴⁴ maddesinin şube yönetimlerine yüklediği sorumluluğu yerine getirmektedir.

ÇMO İstanbul Şubesi başta İstanbul’un Kuzeyi olmak üzere kentin tamamında uygulanmaya çalışılan tüm projeleri toplum yararı ve kamusal çıkar perspektifiyle ele almış, projelere ilişkin gerekli bilimsel çalışmalar yapmış ve edindiği tüm bilgi ve deneyimi başta İstanbul halkı olmak üzere tüm ülkeyle paylaşmıştır. Bu kapsamda ÇMO İstanbul Şubesi, İstanbul’un pek çok noktasında halkla buluşarak mega projelerin etkilerini mesleki birikimi ile anlatmış, tüm eylemlere katılmış, ulusal ve yerel yazılı/görsel basına projeler hakkında görüş vererek halkı bilgilendirme çalışmaları yapmıştır.

Bu bölümde Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi’nin 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul Yenişehir Yapı Alanları ile İstanbul’un Kuzeyini yapılaşmaya açan bütün ekolojik yıkım projelerine karşı verdiği mücadelenin ve bu projelerle ilgili halkı bilgilendirme amacıyla yapmış olduğu çalışmaların kronolojik bir özeti yer almaktadır.

⁴⁴ http://www.cmo.org.tr/mevzuat/mevzuat_detay.php?kod=177

1 13.02.2014 - ÇMO İstanbul Şubesi 3.Havalimanı İle İlgili Basın Toplantısı Gerçekleşti.

Basın toplantısında “İstanbul’un kuzey ormanları ve su havzalarının yok edilmesi anlamına gelecek olan 3. Havalimanının ekolojik olarak bir cinayet” olduğu, “dünyanın en büyük ve en işlek havalimanının yapılmasının bedelini sadece İstanbullular değil, bölge ekosistemindeki tüm canlıların ödeyeceği” belirtilmiştir. Öte yandan İstanbul için kalkınma söyleminin, “kent neoliberal anlayışla talan edilmesi” dışında bir anlam taşımadığı ve 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi çılgın projelerin hem İstanbul’un son doğal alanlarını yok edeceği hem de devasa rant kapılarını sonuna kadar açacağına altı çizilmiştir.



Fotoğraf 11. ÇMO İstanbul Şubesi 3. Havalimanı basın toplantısı

2 01.06.2014 - ÇMO İstanbul Şubesi 3. Havalimanı Alanına Teknik Gezi Düzenledi.

31 Mayıs - 5 Haziran “Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası” etkinlikleri kapsamında gerçekleştirilen teknik gezide; Akpınar, Yeniköy, Tayakadın ve İhsaniye Köylerinin sınırları içerisinde kalan alanlar incelenmiş, bölgede yaşayan halk ve maden sahası çalışanlarıyla görüşmeler gerçekleştirilmiştir.



Fotoğraf 12. 3. Havalimanı İnşaat Çalışması

3 03.06.2014 - ÇMO İstanbul Şubesi Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası Etkinlikleri Kapsamında İstanbul'un Mega Projeleri Panelini Düzenledi.

Panelde Prof. Dr. Naci Görür "Çevre ve Kanal İstanbul" başlıklı sunum gerçekleştirmiş, Prof. Dr. Doğanay Tolunay ise "Mega Projeler" başlıklı sunumunda 3. Köprü ve bağlantı yolları ile 3. Havalimanının doğal alanlara etkisini irdelemiştir. Panelde son sözü Yaşam ve Enerji başlığıyla Yıldız Teknik Üniversitesi öğretim üyesi Prof. Dr. Beyza Üstün almış, Üstün 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul'un sermayenin yol haritası olduğunu belirtip ÇED raporlarının şirketlerin tanıtım ve reklam dosyası haline geldiğini, Kuzey Ormanları ve su havzalarının bu projeler ile tehlikeye girdiğinin altını çizmiştir.



Fotoğraf 13. ÇMO İstanbul Şubesi Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası

4 22.09.2014 - ÇMO İstanbul Şube Üyeleri İle Terkos, Sazlıdere Ve Büyükçekmece Su Havzalarına Teknik Gezi Düzenledi.

Teknik gezi kapsamında İstanbul'un su havzalarının durumuna ilişkin rapor hazırlanmak üzere saha incelemesi yapılarak veriler toplanmıştır.



Fotoğraf 14. ÇMO İstanbul Şubesi Su Havzaları Teknik Gezisi

5 27.10.2014 - ÇMO İstanbul Şubesi "İstanbul Avrupa Yakası Su Kaynakları Teknik Tespit Raporu" Yayımlandı.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından Avrupa Yakası su kaynaklarında su kıtlığı ve kirliliği tespiti amacı ile yerinde incelemeler yapılarak hazırlanan rapor yayımlanmıştır. Raporunda İstanbul'un yaşanabilir bir kent olabilmesi yönünde atılacak adımlardan, havzada yaşayan canlıların yaşam alanlarına, su havzalarının vazgeçilmez bir unsuru olan orman alanlarına ve su kaynaklarına kadar pek çok alanda yapılan inceleme sonuçları belirtilmiş ve İstanbul halkının sağlıklı suya erişimine ilişkin çözüm önerileri sıralanmıştır. ⁴⁵

6 11.12.2014 - TMMOB İKK 3.Havalimanı Çalışma Grubu Hazırladığı Raporu Kamuoyu İle Paylaştı.

Raporda 3. Havalimanı projesinin doğal yaşam ortamlarının ve önemli su havzalarının yok olması ile sonuçlanacağı, ekolojik ve jeolojik kriterler, zemin özellikleri, kazı ve dolgu alanları, kent bilimi ve uçuş güvenliği açısından kabul edilebilir olmadığı tespiti yapılmıştır. ⁴⁶



Fotoğraf 15. TMMOB İstanbul İKK 3. Havalimanı Basın Açıklaması

7 28.12.2014 - Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Olarak Çağrıcıları Arasında Yer Alınan "Kent Ve Doğa Mitingi" Kadıköy`de Gerçekleşti.

Marmara Bölgesi'nin çeşitli illerinden gelen kent ve doğa savunucuları kentine, doğasına, suyuna ve yaşam alanlarına sahip çıkmak için Kadıköy'de buluşmuştur.

⁴⁵ Rapor için, http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/4f8c33fc123a12d_ek.pdf?tipi=67&туру=H6&sube=2

⁴⁶ Rapor için, https://www.tmmob.org.tr/sites/default/files/3.havalimani_ikk_rapor_20141208.pdf



Fotoğraf 16. Kadıköy Kent ve Doğa Mitingi

8 16.05.2015 – ÇMO İstanbul Şubesi, Marmara'nın Dört Bir Yanından Direnen Çeşitli Sivil Toplum Kuruluşları ve Çevre Örgütleri ile Bir Araya Geldi.

Marmara Forumu'nun yürütücülerinin çağrısıyla sularını, topraklarını ve geçim kaynaklarını korumak için Marmara'nın dört bir yanından direnen çeşitli sivil toplum kuruluşları ve çevre örgütleri Beşiktaş Abbasağa Parkı'nda bir araya geldi. ÇMO İstanbul Şubesi İstanbul'un su sorunlarına değinmiş; başka havzalardan, Melen'den ya da Sakarya'dan su taşıma projelerinin akılcı ve bilimsel çözümler olmadığını aktarmıştır.



Fotoğraf 17. Marmara Forumu

9 30.05.2015 - ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Güzergâhına Teknik Gezi Düzenledi.

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 30 Mayıs 2015 tarihinde "Ekolojik Yıkımla Mücadele Etkinlikleri" kapsamında Kanal İstanbul Projesi güzergâhında teknik inceleme amacı ile bir gezi düzenlemiş, söz konusu geziye TMMOB'ye bağlı diğer meslek odaları ve yaşam savunucuları da katılmıştır.⁴⁷



Fotoğraf 18. ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Teknik Gezisi

10 23.06.2015 - TMMOB`Ye Bağlı Odaların 3. Havalimanı`na İlişkin Açmış Olduğu Dava Kapsamında Bilirkişi Keşfine Katılım Sağlandı.

ÇMO İstanbul şubesi TMMOB'ye bağlı odaların 3. Havalimanı'na ilişkin açmış olduğu dava kapsamında 15 Haziran 2015 tarihinde 3. Havalimanı bölgesine düzenlenen bilirkişi keşfine katılmıştır. Keşifte bölgedeki doğal göllerin çoğunun doldurulmuş durumda ve kıyı dolgularının da hali hazırda başlamış olduğu, zemin yapısının uygun olmaması nedeniyle bölgede traşlama ve zemin dolgusu yapıldığı tespit edilmiştir.



Fotoğraf 19. 3. Havalimanı Bilirkişi Keşfi

⁴⁷ Rapor için, http://eski.cmo.org.tr/resimler/ekler/7638792dc607dd8_ek.pdf?tipi=67&sturu=H&sube=2

11 02.02.2018 - ÇMO İstanbul Şubesinde Kanal İstanbul Forumu Düzenlendi.

02 Şubat 2018 Cumartesi Günü ÇMO İstanbul Şubesinde Kanal İstanbul Forumu üyeler ve halkın katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Sekreteri Cevahir Efe Akçelik'in açılış konuşması ile başlayan forum, çalışma komisyonu adına Çevre Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu üyesi Hakan Tekin'in gerçekleştirdiği ön değerlendirme raporu sunumu ile devam etmiştir.

Onlarca çevre mühendisinin yanı sıra basın, demokratik kitle örgütleri ve halk tarafından da ilgi duyulan forum soru cevap kısmının ardından son bulmuştur.⁴⁸



Fotoğraf 20. Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde Düzenlenen Forum

12 27.03.2018 - TMMOB İstanbul Bileşenleri ve Halkın Katılımı Toplantısına Katılan Yaşam Savunucuları “Yıkımın ÇED’i Olmaz” Diyerek Basın Açıklaması Gerçekleştirdi

27.03.2018 tarihinde yapılan Halkın Katılımı Toplantısını protesto ederek salonu terk eden TMMOB İstanbul Bileşenleri ve yaşam savunucuları Arnavutköy Kültür Merkezi önünde içeriye girmesi engellenen halk ile birlikte basın açıklaması yapmıştır.



Fotoğraf 21. Kanal İstanbul Halkın Katılımı Toplantısı Basın Açıklaması

⁴⁸ http://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=97574&tipi=67&sube=2

28.03.2018 - TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kanal İstanbul Projesi Basın Toplantısı Düzenledi.

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu'nun MMO'da düzenlediği basın toplantısında okunan basın metni aşağıda verilmiştir:

“UYARIYORUZ!

İstanbul ve Marmara bölgesi için yüzlerce bilim ve meslek insanı, üniversite, meslek odaları, kamu kurum ve kuruluşları tarafından yılların birikimi ile üretilen sayısız planlama, bilimsel araştırma ve çalışma sonuçları yok sayılıp; bilimsel niteliği olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan “Kanal İstanbul”, tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisidir.

Marmara bölgesinin coğrafi, ekolojik ve jeolojik olarak en hassas ve korunması gereken bölgesinde, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 25 m derinliğinde, 250 m genişlikte yapılması öngörülen söz konusu “Kanal”; Karadeniz'den Marmara Denizine kadar tüm coğrafyayı geri dönüşü olmayan bir biçimde etkileyecek hasar ve yarıma meydana getirme tehdidi taşımaktadır.

Söz konusu Kanal güzergâhı; Küçükçekmece Lagün Havzasında Sazlıdere-Durusu güzergâhında tasarlanırken. Kanalın, İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi, lagün/deniz ara kesitinden başlayıp, Altınşehir ve Şahintepe mahalleleri arasından Küçükçekmece Lagünü Sazlıdere boyunca geçirilerek, Sazlıdere Barajı üzerinden Sazlıbosna ve Dursunköy mahallelerinin yakınından Arnavutköy'ün batısına varmakta, Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin arasından Karadeniz'e çıkmak üzere önerilmektedir.

Kanal'ın uzunluk olarak, 7 km'si Küçükçekmece, 3,1 km'si Avcılar, 6,5 km'si Başakşehir ve 28,6 km'si de Arnavutköy ilçeleri sınırları içindedir. Açıklanan Başvuru Raporuna göre 45 kilometrelik güzergâhın; orman, tarım vb. ve yerleşme alanlarını, dünyada örneği nadir kalmış coğrafik varlıklardan olan Küçükçekmece Lagün ve Kumul alanlarını, İstanbul'un içme suyu ihtiyacının bir kısmını karşılayan Sazlıdere Barajı ve havza alanlarını, yok ederek geçirilmesi öngörülmüştür.

Küçükçekmece Gölü'nün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümü sulak ve bataklık alanları oluşturmaktadır. Gölün gelgitleri ile oluşan bataklık alan kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi durumundadır. İstanbul için üretilen bütün çevre düzeni planları için yapılan doğal yapı sentezlerinde; söz konusu alanı mutlak korunması gereken doğal kaynak alanı, işlevlerinin bozulmaması gereken kritik önemdeki ekolojik sistemler, su döngüsünün sürdürülebilmesi açısından birinci ve ikinci derecede kritik toprak ve kaynak alanları olarak tanımlanmıştır. Bölge barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de çok önemli yer altı suyu ve bir yağmur suyu toplama havzası ve İstanbul'un en önemli ekolojik koridorudur.

Şimdiye kadar açıklanan verilerden dahi; Kanal projesi kapsamında; Terkos havzası da dahil 3. havalimanı ve 3.köprü bağlantı yollarından geriye kalan bütün orman alanları, tarım alanları, meralar, yeraltı ve üstü su toplama

havzaları, havzadaki mahallelerle birlikte, Karadeniz ve Marmara denizi ve kıyıları dahil olmak üzere bütün coğrafyanın inşaat ve yıkım alanı olarak tasarlandığı anlaşılmaktadır.

Tekrar ve Önemle uyarıyoruz...

Bilimsel niteliği olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan “Kanal İstanbul”, tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisidir. Derhal vazgeçilmeli ve gündemden düşürülmelidir.”⁴⁹

Okunan basın metninin ardından ÇED Raporunda açıklanan verilere göre projeye ilişkin yapılan teknik saptamalar kamuoyu ile paylaşıldı.



Fotoğraf 22. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul Basın Toplantısı

14 11.04.2018 - TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulunun Çağrısıyla Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nde “Kanal İstanbul Yol Haritası” Toplantısı Gerçekleştirildi.

Kanal İstanbul Projesi'nin tartışıldığı bir forum olarak gerçekleşen toplantıya Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin yanı sıra diğer meslek örgütlerinden, kent ve ekoloji mücadelecilerinden, akademiden, sendikalardan ve halktan katılım gerçekleşti.

Toplantıda TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin hazırlıklarına bir süredir devam ettiği Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu'nun yakın zamanda yayımlanacağı duyurusu yapıldı.

⁴⁹ <https://www.tmmob.org.tr/icerik/istanbul-ikk-uyariyoruz>



Fotoğraf 23. ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Yol Haritası Toplantısı

15 17.05.2018 - ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme (1.) Raporu Yayınlandı

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin Kanal İstanbul Çalışma Grubu tarafından çalışmalarına bir süredir devam edilen **Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu** yayımlandı.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi internet sayfasından yayımlanan rapor, şu şekilde tanıtılmıştır:

“KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR REZERV ALANLARI TEKNİK İNCELEME RAPORU YAYIMLANDI

2011 yılı Nisan ayından bugüne dek ülke gündemini Çılgın Proje adıyla zaman zaman meşgul eden Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri dâhil) projesi nedir, bu proje ile neler hedefleniyor, yaşama, İstanbul'a etkileri neler olacaktır gibi soruların cevaplanması ve tüm yönleri ile bu projeyi halkımızın bilmesi gerekmektedir.

Projeye taraf kurum ve kuruluşların kamuoyunu birebir ilgilendiren bu konuda bilgilendirme yapmaması, sürecin şeffaf yürütülmemesiyle birlikte basın aracılığıyla eksik veya yanlış bilgilerin yayılması üzüntü verici bir durumdur.

Böyle bir ortamda bilim ve tekniği halkın hizmetine sunmayı ilke edinmiş odamızın bu yıkım projesini mümkün olan tüm yönleriyle halkımıza ve tüm dünyaya anlatması zorunluluğu doğmuştur.

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak yakından takip ettiği-

miz bu süreçte ÇED başvuru dosyasının yayımlanması ile beraber 5 Ocak 2018 günü çalışma komisyonu kurduk.

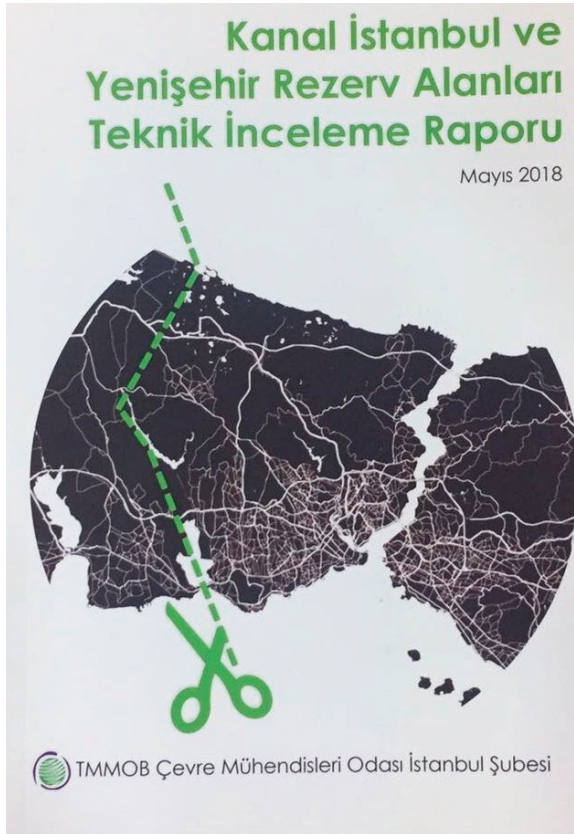
Komisyon; bu süreçte akademisyenlerden ve çeşitli kaynaklardan edindiği bilgi ve belgelerle ve 3 Şubat 2018 günü düzenlediği foruma katılanların katkılarını da kapsayarak bu raporu düzenledi.

Bu raporun hazırlanmasında emeği geçen Prof. Dr. Beyza ÜSTÜN`e, Prof. Dr. Fuat ERCAN`a, Arkeologlar Derneği İstanbul Şubesi Başkanı Yiğit ÖZAR`a, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kuruluna ve değerli komisyon üyelerimize teşekkür ederiz.

TMMOB

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

12. Dönem Yönetim Kurulu”



Şekil 9. TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin hazırladığı Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu ⁵⁰

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından yayımlanmış ve daha sonra basılarak halka ücretsiz dağıtılmış olan Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu, projeyi halka tüm gerçekliğiyle anlatan en kapsamlı rapor olarak kayda geçmiştir.

⁵⁰ Rapor için, http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/83bd3a6ffe4e7c2_ek.pdf?tipi=678turu=H8sube=2

16 19.05.2018 - ÇMO İstanbul Şubesi "Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu" Basında Yer Buldu.

Yazılı ve görsel basının büyük ilgi gösterdiği Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu, pek çok tartışma programında da referans verilen bir yayın olarak kullanılmıştır.



Şekil 10. Basında Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu

17 02.06.2018 - ÇMO İstanbul Şubesi Kadıköy Belediyesi Çevre Festivali Kapsamında Kanal İstanbul Panelini Gerçekleştirdi

Kadıköy Belediyesinin 31 Mayıs - 3 Haziran 2018 tarihleri aralığında düzenlediği Kadıköy Çevre Festivali'nde ÇMO İstanbul Şubesi, "Tüm Boyutları ile Kanal İstanbul Paneli"ni gerçekleştirmiştir. Festivale katılan halka Kanal İstanbul Projesi'nin inşaat aşamasından işletme aşamasına kadar yaratacağı yıkım tüm boyutları ile anlatılmış ve panel 03.06.2018 tarihinde ÇMO İstanbul Şubesinin Kanal İstanbul güzergâhında gerçekleştireceği teknik gezi çağırısı ile son bulmuştur.



Fotoğraf 24. Kadıköy Çevre Festivali, Tüm Boyutları ile Kanal İstanbul Paneli

18 03.06.2018 - ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Güzergâhına Teknik Gezi Düzenledi.

Ekolojik Yıkımla Mücadele Haftası etkinlikleri kapsamında yapılan gezi Küçükçekmece Lagünü'nden başlamış ve kanal güzergâhı takip edilerek Sazlıbosna Köyüne ulaşılmıştır. Sazlıbosna Köyünde köy halkı ile birlikte 2018 yılı İstanbul Çevre Durum Raporu okunmuş ve buradan yine kanal güzergâhı takip edilerek Durusu Köyü'ne kadar bölgede teknik inceleme yapılmıştır.



Fotoğraf 25. Kanal İstanbul Teknik Gezisi

Teknik inceleme kapsamında arkeolojik alanlar, kuşların üreme ve dinlenme alanları, Küçükçekmece Lagünü, kanalın Terkos ve Sazlıbosna üzerindeki etkileri ile yerel halkın projeden ne şekilde etkileneceği gözlemlenmiştir.

Sazlıbosna köyünde okunan basın açıklamasında İstanbul'un ekolojik katil projelerle ekolojik yıkımın ana merkezlerinden biri haline geldiği belirtilmiş ve su havzalarından orman alanlarına, tarım ve mera alanlarının imara açılmasından hava kirliliğine kadar pek çok alanda yaşam alanlarının yok edildiğine dikkat çekilmiştir.



Fotoğraf 26. Sazlıbosna Basın Açıklaması

19 06.11.2019 - TMMOB Kanal İstanbul Çalışma Grubu Tarafından Kanal İstanbul ile İlgili ÇED Raporu Çalıştayı Gerçekleştirildi.

Çalıştayda Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu kapsamında yer alan kıyı yapıları (yat limanları, konteyner limanları ve lojistik merkezler), denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santralleri) projeleri değerlendirilmiştir.



Fotoğraf 27. TMMOB Kanal İstanbul Çalışma Grubu

20 28.11.2019 - TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Kanal İstanbul Su Yolu Projesi ÇED Raporuna İlişkin Basın Toplantısı Düzenledi

Mimarlar Odasında düzenlenen basın toplantısında TMMOB İstanbul İKK Sekreteri Cevahir Efe Akçelik basın metnini okumuş ve Mimarlar Odası ÇED Danışma Kurulu Sekreteri Mücella Yapıcı ve Prof. Dr. Haluk Eyidoğan projenin etkilerine ilişkin değerlendirmelerde bulunmuştur.

TMMOB İstanbul İKK tarafından açıklanan basın metni aşağıda verilmiştir:

“YENİDEN UYARIYORUZ!

**ÇOK GEÇ OLMADAN KANAL İSTANBUL PROJESİ'NDEN
VAZ GEÇİLMELİDİR!**

Son günlerde, İstanbul, Trakya, Marmara ve Karadeniz için, coğrafi, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel, yani yaşamsal bir yıkım ve bir eko-kırım projesi olan Kanal İstanbul ile ilgili hazırlık süreçlerinin hızlandırıldığı görülmektedir.

Bu süreçte, önce 2018 yılında Çevresel Etki Değerlendirme Ön Başvuru Raporu hazırlanmış ve sunulmuştur. Şimdi ise, kapsamlı bir Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlandığını ve bu raporun 28.11.2019 tarihinde, yani bugün, İnceleme, Değerlendirme Komisyonu'na taşındığını öğrenmiş bulunuyoruz. Bu toplantı meslek odalarının ve TMMOB'un katılımı olmadan gerçekleştirilmektedir. Projenin sorumlularının, konunun tarafı olan meslek odalarını göz ardı eden bu tutumunu takdirlerinize sunuyoruz.

Geçtiğimiz günlerde edindiğimiz 1600 sayfalık ÇED Dosyası ve ekleri, çalışma grubumuzca incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Bugün İDK'da görüşülmekte olan ÇED Raporu'na dayanarak diyoruz ki;

- Bugün İstanbul, içme suyunun %70'ini başka illerden karşılamak zorunda bırakılmış bir şehir iken ve Cumhurbaşkanı Erdoğan daha yeni "İstanbul susuzluğa doğru yürüyor" demişken, mevcut su kaynaklarımızın yok edilmesi söz konusu bile olamaz.

- Kuzey ormanlarını, meraları, tarım alanlarını, tüm hassas ekosistemleri yok edecek bu proje savunulamaz.

- Üç aktif fay hattının geçtiği bölgeye nüfus ve yapılaşma baskısı yükleyerek afet riskini artıran bu projeyi kabul etmiyoruz.

- Kentin tüm kuzey bölgesini ve hassas ekosistemlerini, kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanlarını "baskısı altına alacak bu projeyi kuvvetle reddediyoruz.

- Sosyolojik etkileri çok güçlü olacak, bölgede yerinden edilmelere yol açacak, halkın yaşam kalitesini ve ekonomisini derinden sarsacak, yaşam ve su hakkını elinden alacak bu projenin, Anayasa'nın 56. maddesine aykırı olduğunu bir kez daha vurguluyoruz.

- İstanbul Boğazi'nda sağlanamayan geçiş güvenliğinin Kanal İstanbul'da sağlanmasının mümkün olmadığını iddia ediyoruz.

- İstanbul'un Kent Anayasası olan ve 2009 tarihinde onaylanan 1/100 000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın genel planlama ilkelerine ve esaslarına aykırı olan, planlara sonradan işlenen ve plan ana kararlarıyla çelişen Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'un üst ölçekli planında hukuken yer alması mümkün olmayan bir projedir ve bu özelliğiyle yok hükmündedir diyoruz.

1600 sayfalık ÇED Raporu okunup incelendiğinde, bunun çevresel etkileri değerlendiren bir rapor olmadığı, bir tür proje tanıtım raporu olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak;

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak, denizlerimize, su havalarımıza, tarım, mera, orman alanlarımıza, hassas koruma alanlarımıza, arkeolojik alanlarımıza, doğal ve kentsel sit alanlarımıza, su ve yaşam hakkımıza müdahale eden ve telafisi imkansız tahribatlar yaratması kaçınılmaz olan bu projeyi reddediyoruz ve tüm ilgili kurum ve kuruluşları sorumlu davranmaya davet ediyoruz.

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu" ⁵¹

21

25.12.2019 - ÇMO İstanbul Birgün Gazetesine Askıya Çıkan ÇED Raporuna İlişkin Görüş Verdi

ÇMO İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyesi Cevahir Efe Akçelik Kanal İstanbul'un gelir kalemlerinin ilk sırasında gayrimenkul gelirlerinin olduğunu belirtmiş ve "**Kanal İstanbul iktidarın ve sermayenin varlığını sürdürülebilmesi için projelendirilmiş bir emlak projesidir**" ⁵² demiştir. ÇMO İstanbul Şube askıya çıkan ÇED raporuna ilişkin ilk görüş veren oda olmuştur.

⁵¹ <https://www.tmmob.org.tr/icerik/istanbul-ikk-cok-gec-olmadan-kanal-istanbul-projesinden-vaz-gecilmelidir>

⁵² <https://www.birgun.net/haber/tartismali-proje-gecilmelidir>

22 02.01.2020 - TMMOB Kanal İstanbul Projesi'ne İtiraz Dilekçesini İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne Teslim Etti.

TMMOB sayman üyesi Tores Dinçöz tarafından teslim edilen dilekçe “Kanal İstanbul olarak adlandırılan projenin İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunca yeterli bulunarak nihai kabul edilen Aralık 2019 tarihli ÇED raporu hakkında özet görüş ve önerimizdir.” vurgusu yapılarak teslim edilmiştir.

ÇED raporunun teknik bir özetini ve itiraz edilen noktaları içeren dilekçede “...kanal projesinin Marmara, Trakya, Karadeniz Bölgesi anakarası, kıyı ve denizleri başta olmak üzere giderek tüm coğrafyayı, ekolojik, ekonomik, sosyopolitik olarak geri dönüşü mümkün olmayacak biçimde olumsuz etkileyeceği açıktır.”⁵³ denildi.



Fotoğraf 28. TMMOB İstanbul İKK Kanal İstanbul İtiraz Dilekçesi Teslimi

23 02.01.2020 - Evrensel Gazetesinin Düzenlediği “Kanal İstanbul: Yalanlar Ve Gerçekler” Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

Şişli Pangaltı'daki Nostalji Kitap Kafe'de Evrensel gazetesinin düzenlediği panele Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Su ve Atıksu Komisyonu Başkanı Selahattin Beyaz, Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Medet Güney ve Evrensel Ekonomi Yazarı Bülent Falakaoğlu katıldı.

Projenin pek çok yıkım boyutunun konuşulduğu panelde Selahattin Beyaz İstanbul'u bekleyen susuzluk tehlikesine değinerek "İstanbul'u çok ciddi bir susuzluk bekliyor. Melen Barajı'na güveniliyor ancak bu da güvenilir değil. DSİ'nin de belirttiğine göre acil durumlarda kullanılacak suların kullanılamaz hale geleceği kaçınılmaz. Trakya bölgesine kadar suyu etkileyecek ciddi bir durum oluşacak"⁵⁴ demiştir.

⁵³ <https://www.tmmob.org.tr/icerik/tmmob-istanbul-valiligi-cevre-ve-sehircilik-il-mudurlugune-kanal-istanbul-irazini-ilettileri>

⁵⁴ <https://www.evrensel.net/haber/394541/sislide-kanal-istanbul-tartisildi-rezerv-yapi-alanlari-da-tehlikede>



Fotoğraf 29. Evrensel Gazetesi "Kanal İstanbul: Yalanlar ve Gerçekler" Paneli

24 03.01.2020 - Koşuyolu Mahalle Evinin "Kanal İstanbul Projesi'nin Çevresel ve Jeopolitik Etkileri" Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

Acıbadem Halk Dayanışmasının Koşuyolu Mahalle Evindeki panele CHP İstanbul Milletvekili Gökhan Zeybek, Cumhuriyet Gazetesi yazarı Mehmet Ali Güller ve ÇMO İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyesi Cevahir Efe Akçelik katıldı.



Fotoğraf 30. Kanal İstanbul Projesi'nin Çevresel ve Jeopolitik Etkileri Paneli

25 04.01.2020 - Ataşehir Kent Konseyinin Kanal İstanbul ÇED Raporu Paneline ÇMO İstanbul Konuşmacı Olarak Katıldı

Şube Yönetim Kurulu Üyemiz Ömür Yaşayan'ın konuşmacı olarak katıldığı panelde Kanal İstanbul ÇED Raporu ile Kanal İstanbul Projesi'nin yaratacağı ekolojik tahribat ve projenin İstanbul'da yaşayan işçi ve emekçiler üzerindeki etkileri tartışıldı.



Fotoğraf 31. Kanal İstanbul ÇED Raporu Paneli

26 10.01.2020 - İBB'nin Düzenlediği Kanal İstanbul Çalıştayı'na ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

Çalıştayın Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji oturumuna İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Ahsen Yüksek, Hacettepe Üniversitesi Çevre Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Cemal Saydam, Bilim Akademisi Üyesi Prof. Dr. Derin Orhon, İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Orman Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Doğanay Tolunay, Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF) Türkiye Koruma Direktörü Dr. Sedat Kalem ile birlikte Şubemiz Su ve Atık Su Komisyonu Başkanı Selahattin Beyaz katıldı.

Beyaz oturumda İstanbul'un su havzalarını bekleyen tehlikeye dikkat çekerek "Proje kapsamında hep su üzerinde duruyoruz ama aslında havalimanı, kanal ve Yenişehir birlikte ele alınmalı. Bu üç proje de havza alanlarında yer alıyor. Sazlıdere Barajı yok olacak evet ama aslında havzası da yok olacak. Sazlıdere, oldukça önemli bir kaynak asla kaybedilmemeli. 2011 yılından bugüne kadar kanal projesi yakınlarında kentleşmenin arttığını görüyoruz. Su, bütün canlıların vazgeçilmez varlığıdır. Kentin su havzaları sükse projeleri uğruna yok edilmesi kabul edilebilir bir şey değildir. Havalimanına engel olamadık ancak bari bunu engel olalım" ⁵⁵ dedi.

⁵⁵ <https://www.ibb.istanbul/News/Detail/36311>



Fotoğraf 31. Kanal İstanbul ÇED Raporu Paneli ⁵⁶

27 11.01.2020 - Sarıgazi Ovacıklar Derneğinin düzenlediği Kanal İstanbul Paneline ÇMO İstanbul Şubesi konuşmacı olarak katıldı

Şube Yönetim Kurulu üyemiz Ömür Yaşayan Sarıgazi Ovacıklar Derneği'nde Kanal İstanbul Projesi'nin etkilerini dernek üyeleri ve mahalle halkına anlattı.



Fotoğraf 33. Sarıgazi Ovacıklar Derneğinde Kanal İstanbul Paneli

⁵⁶ Çalıştay Raporu için, <https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/04/Kanal-istanbul-calistay-Raporu-1.pdf>

20.01.2020 - TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Tarafından 1/100.000'lik İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği ve Kanal İstanbul ÇED Olumlu Kararı Hakkında Basın Toplantısı Düzenlendi.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi`nde gerçekleştirilen basın toplantısına TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri Cevahir Efe Akçelik, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi ÇED Danışma Kurulu Sekreteri Mücella Yapıcı, İTÜ İnşaat Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek, Bahçeşehir Üniversitesi Türk Boğazları Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü Saim Oğuzülgen katıldı.

Mücella Yapıcı projenin ÇED sürecinde izlenmesi gereken adımların izlenmeyerek büyük bir hukuksuzluğa imza atıldığını belirtti. Prof. Dr. Haluk Gerçek projenin ulaşım açısından ortaya çıkabilecek problemlere değinerek proje maliyetinin 70 milyar TL'den daha fazla olabileceğine dikkat çekerken, emekli kılavuz kaptan Selim Özoğuzlügen seyir emniyeti açısından kanalın İstanbul Boğazına göre çok daha güvensiz olduğunu altını çizdi.

Tüm İstanbul halkını projeye dava açmaya davet eden ve Büyük İstanbul Yurttaş Davası`na Çağrı ile biten basın metni şu şekilde açıklandı:

"Basına ve Kamuoyuna;

17.01.2020 tarihinde Kanal İstanbul Projesi`nin Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporuna "ÇED Olumlu" kararı verildiği Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kamuoyuna duyurulmuştur.

Kanal İstanbul Projesi, gündeme geldiği günden beri birçok bilim ve meslek insanı tarafından incelenmiş, kanalın yapılması halinde oluşacak çevresel ve sosyal boyut tüm detaylarıyla ortaya konulmuştur. Yapılan çalışmalar neticesinde üniversiteler, meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve halk yöneticilere defalarca uyarıda bulunmuş; buna karşın yöneticiler ne bu projenin planlama aşamasına halkı dahil etmiş ne de yapılan uyarılara kulak asmıştır. Tepeden inme bir şekilde İstanbul halkına dayatılan bu proje başta İstanbul olmak üzere Marmara`dan Karadeniz`e uzanacak boyutuyla tüm bu coğrafyayı onarılmaz bir biçimde etkileyecek, ekosistemler arasında yarılma meydana getirecek, binlerce yılda oluşmuş doğal bir dengeyi alt üst edecektir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı`nın "Olumlu" bulunduğu durum işte budur.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı`nın olumlu bulunduğu durum; İstanbul gibi dünya mirası bir şehri büyük bir nüfus baskısı altına sokarak yaşanılmaz bir şehir haline getirmek, şehrin kültürel mirasını zedelemek, şehri koca bir şantiye alanı haline getirerek hafriyat kamyonlarının inisiyatifine terk etmek, büyük İstanbul depreminin yaklaşmakta olduğu bilimsel gerçeklerle ortaya konulmuşken, şehri böylesine bir afete hazırlamak yerine daha da kırılğan hale getirmek sorumsuzluğudur.

Bakanlığın 'Boğazı Kurtarmak` diye adlandırdığı bu projenin gerçekteki anlamı Marmara Denizi`nin Boğaz`ını sıkıdır. Türkiye`nin 'astımlı` denizi Marmara`nın oksijen dengesinin bozulmasına neden olacak her müdahale Marmara`yı bir daha geri dönüşü olmayacak bir biçimde etkileme olasılığına sahiptir. Bu olasılığın gerçekleşmesi pamuk ipliğine bağlıdır ve ÇED raporunda öngörüldüğü gibi teorik olarak hesaplanmış, üstelik yanlış değerlendirilerek hesaplanmış, rakamlara tutunarak aşılabilecek bir sorun değildir.

İstanbul`un istatistikî verileri kanalın boğazdaki gemi trafiği ve kaza riskini azaltmak için yapıldığı iddiasını çürütmektedir. Gemi boyutlarının büyümesi ve petrol/doğalgaz gibi kaynakların boru hatlarıyla taşınması nedeniyle aksine

gemi trafiği her yıl azalmakta, alınan tedbirlerle boğazdaki kaza riski olasılığı düşmektedir. Boğazın güvenliğini sağlamak yetkililerin görevidir, bu güvenlik açığının karşılığı Kanal İstanbul gibi bir riski riskle örtme projesi değildir. Bu yapay su yolu, İstanbul Boğazı`ndan daha çok kaza riski barındırmaktadır.

Şehrin toplam su biriktirme kapasitesinin %29`u kanal güzergâhında bulunmaktadır. Bu kaynakların yok olması 6 milyon kişinin su ihtiyacına denk düşmektedir. İstanbul`un önemli su havzaları üzerinde bulunan kanal güzergâhı nedeniyle havza alanları büyük zarar görecektir, İstanbul`a içme suyu sağlayan Sazlıdere barajı tamamen boşaltılacaktır. Terkos Gölü`nün tuzlanma olasılığı hala büyük bir risk olarak karşımızda durmaktadır. Küçükçekmece Gölü`nün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümü sulak ve bataklık alanları oluşturmaktadır. Gölün gelgitleri ile oluşan bataklık alan kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi durumundadır. İstanbul için üretilen bütün çevre düzeni planları için yapılan doğal yapı sentezlerinde; söz konusu alanı mutlak korunması gereken işlevlerinin bozulmaması gereken kritik önemdeki ekolojik sistemler, su döngüsünün sürdürülebilmesi açısından birinci ve ikinci derecede kritik toprak ve kaynak alanları olarak tanımlanmıştır. Bölge barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de çok önemli yer altı suyu ve bir yağmur suyu toplama havzası ve İstanbul`un en önemli ekolojik koridorudur.

Küresel iklim değişikliğinin etkisini yakıcı bir şekilde göstermeye başladığı bir zamanda İstanbul`u susuz bırakmak doğa gerçekliği açısından oldukça cüretkar ve yanlış bir seçimdir. İstanbul gibi nüfusun ve üretimin çoğunu bünyesinde barındıran bir şehri su varlıklarından mahrum bırakmak, kayıpların başka illerin havzalarından su temin edilerek giderilebileceğini düşünmek büyük bir yanılıdır. Plansız yapılaşma ve plansız projelendirme ile İstanbul`un su varlıkları neredeyse tükenmiştir. Bugün İstanbul, içme suyunun %70`ini başka illerden karşılamak zorunda olan bir şehirdir. Şehrin kendi su varlıklarının her geçen gün tahrip edilmekte, başka vadilerden su taşınarak İstanbul`un su sorununun çözüleceği sanılmaktadır. Bu durum başka su havzalarında da baskı yaratmakta, ekosistemin dengesini sistematik olarak bozmaktadır.

Bakanlığın daha önce onayladığı 2009 yılı İBB İstanbul Çevre Düzeni Raporunda küresel iklim değişikliğinin olası etkileri plana dahil edilmiş, yağış rejiminin değişmesi ve kuraklık ile temiz içme suyu temininin güçleşeceği, suya gereksinimin ise artacağı gerçeği plandaki yerini almıştır. 2020 yılına geldiğimizde tüm bu değerlendirmeler göz ardı edilerek İstanbul halkı büyük bir tehlike altına sokulmuştur. Yöneticilerin sadece ekoloji değil tarih bilgilerini de sorgulamaları gerekmektedir: Tarihte her şehir su varlıklarına olan mesafesine göre kurulmuştur. Bir şehri ve ülkeyi su olmadan yönetemezsiniz.

İstanbul`un üst ölçekli planlamasının eklektik olarak yapılması nedeniyle şehirde yapılması planlanan projelerin kümülatif (katlanmış) etkisinin görülmesini engellemektedir. Kanal İstanbul Projesi`ne tek başına bir projeymiş gibi yaklaşmak ve projenin etki değerlendirmelerini yalnızca bu proje üstünden yapmak bütüncül bakış açısından yoksun, bilimsel olmayan bir metottur. "Çılgın projeler" ismiyle kamuoyunu yıllar önce duyurulan 3. Havalimanı, 3. Köprü ve Kanal İstanbul Projesi entegre projelerdir. Tüm bu projelerle İstanbul`un kuzeyi taşıyabileceğinden çok fazla olumsuz çevresel yükün tesiri altındadır. İstanbul, yaşanılabilecek bir şehir olmaktan çıkarılmış, kısa vadeli

siyasal ve ekonomik çıkarlarını her türlü yaşamsal değerın üstünde gören küresel ve yandaş sermayenin oyun ve rant alanı haline getirilmiştir.

Projenin etkileri yalnızca doğal alanlarla sınırlı kalmamakta, projenin kendisinden önce çıkan emlak reklamlarından da anlaşıldığı üzere sosyolojik bir etki de barındırmaktadır. Yapılaşmaya açılacak olan kanal güzergâhında yaşayan insanlar yerlerinden edilecek, yerlerine "Kanal Manzaralı" evlerde yaşama imtiyazına sahip kimseler getirilecektir. Kanalla birlikte İstanbul'un kuzeyi ek bir nüfus yoğunluğu altına daha girecek, şehir yönetilebilir olmaktan çıkacaktır.

Projenin ÇED raporunda projenin çevresel ve sosyal etki alanı neredeyse kanalın başlangıç ve bitiş noktasıyla sınırlandırılmıştır. Oysaki bu kanal; tüm İstanbul'u ve kanalın birleştirdiği iki denizin etrafında yer alan bölgeleri bir domino etkisiyle yıkma potansiyeline sahiptir.

Sadece Türkiye'yi değil Karadeniz'e sınırı olan tüm ülkeleri de ilgilendiren bu projenin stratejik değerlendirmeye tabi tutulmaması da ayrıca bir tartışma konusudur. Hiçbir gemiyi kanaldan geçmeye zorlayamayacakları gibi, projenin belirtilen maliyeti de gerçekçi değildir. Kamu kaynakları bu proje ile gereksiz kullanılacak olup üstüne üstlük İstanbul halkı bunun bedelini yaşam alanlarıyla ödeyecektir.

TMMOB ve bağlı odaları bu projenin yapılmaması gerektiğini ispatlayacak tüm bilimsel ve teknik alt yapıya sahiptir. Ancak projenin ilan edilışinden bu zamana kadar geçen sürede; karşısında tartışmak üzere hiçbir gerçekçi bilimsel ve teknik gerekçe ve açıklama görememiştir. Bu yüzden de Kanal İstanbul Projesi yargıya taşınacaktır.

Büyük İstanbul Yurttaş Davası'na Çağrı

Projeye itiraz eden tüm İstanbullulara çağrımızdır: 17 Şubat 2020 tarihine kadar Kanal İstanbul Projesi'ne dava açma hakkınız bulunmaktadır. TMMOB, davaya gerekçe oluşturacak tüm bilimsel ve teknik altyapıyı halkın hizmetine sunmaya hazırdır. Gelin binlerce/yüzbinlerce insan bir arada bu davayı Türkiye tarihinin en büyük davasına dönüştürelim, tarihe İstanbul için almış olduğumuz bu yurttaş sorumluluğunu not düşelim. Bir başka İstanbul daha yok!

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu" ⁵⁷



Fotoğraf 34. TMMOB İstanbul İKK ÇED Olumlu Kararına İlişkin Basın Toplantısı

⁵⁷ http://istanbul.imo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=32438&tipi=2&sube=15

29 09.02.2020 - Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği Gaziosmanpaşa Şubesinin Kanal İstanbul Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı.

ÇMO İstanbul Şube Başkanı Meryem Kayan'ın katıldığı panelde Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul'un yüz yüze kalacağı ekolojik yıkım tartışıldı.



Fotoğraf 35. ÇYDD Gaziosmanpaşa Şubesi Kanal İstanbul Etkinliği

30 12.02.2020 - İnsan Sağlığı Ve Eğitim Vakfı'nın "İstanbul İçin İhtar Vakti" Buluşmasına ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı.

Panelde ÇMO İstanbul Şube üyesi Kübra Ayçiçek projenin ekosistemde yaratacağı olumsuz etkiler değindi ve projenin yapılma gerekçelerinden birisi olan "boğazın trafik yükünün azaltılması" hususunun gerçeği yansıtmadığı belirtti.



Fotoğraf 36. "İstanbul İçin İhtar Vakti: Kanal İstanbul" Paneli

31 12.02.2020 - CHP Ümraniye Örgütünün Düzenlemiş Olduğu Kanal İstanbul Bilgilendirme Etkinliğine ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

TMMOB İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyesi Cevahir Efe Akçelik'in katıldığı panelde Kanal İstanbul'un kente getireceği ekolojik yıkım ve iktidarın mega projeler ile İstanbul'un kuzeyinde yarattığı tahribata değinildi.



Fotoğraf 37. CHP Ümraniye Örgütü Kanal İstanbul Etkinliği

32 16.02.2020 - Pir Sultan Abdal Derneği Kadıköy Şubesinin Düzenlemiş Olduğu "Ya Kanal Ya İstanbul Paneli"ne ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

TMMOB İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyesi Ömür Yaşayan'ın katıldığı panelde Kanal İstanbul Projesi'nin ekolojik etkileri tartışıldı.



Fotoğraf 38. Ya Kanal Ya İstanbul Paneli PSAKD Kadıköy Şubesi

33 20.02.2020 - Nazım Hikmet Kültür Merkezi'nin Düzenlediği Kanal İstanbul Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

TMMOB İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyesi Ömür Yaşayan'ın katıldığı panelde Kanal İstanbul Projesi'nin siyasal ve ekonomik nedenleri ile getireceği ekolojik yıkım tartışıldı.



Fotoğraf 39. Kanal İstanbul Paneli Nazım Hikmet Kültür Merkezi

34 26.02.2020 - Gaziosmanpaşa Sokak Kültür Merkezi'nde Düzenlenen Kanal İstanbul Söyleşisine ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

ÇMO İstanbul şube Kanal İstanbul Çalışma Grubu üyesi ve ÇMO İstanbul şube teknik çalışanı Sedat Durel'in katıldığı panelde Kanal İstanbul Projesi'nin çevresel ve ekonomik etkileri tartışıldı.



Fotoğraf 40. Kanal İstanbul Söyleşisi Gaziosmanpaşa Sokak Kültür Merkezi

35 26.02.2020 - Munzur Çevre Derneği ve Ovacık Köy Derneklerinin Düzenlediği "Ekolojik Ve Ekonomik Yıkım: Mega Projeler ve Kanal İstanbul" Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

ÇMO İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu üyesi Dilek Yüksel'in katıldığı panelde, mega projeler ve Kanal İstanbul'un İstanbul'a getireceği ekolojik ve ekonomik yıkım tartışıldı.



Fotoğraf 41. Ekolojik ve Ekonomik Yıkım: Mega Projeler ve Kanal İstanbul Paneli

36 01.03.2020 - Gazi Sokak Kültür Merkezinin Düzenlemiş Olduğu "Ya Kanal Ya İstanbul" Etkinliğine ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı.

TMMOB İstanbul Şube Yönetim Kurulu üyeleri Dilek Yüksel ve Utku Fırat'ın katıldığı panelde Kanal İstanbul Projesi'nin gerekçeleri ile ekolojik etkileri tartışıldı.



Fotoğraf 42. Kanal İstanbul Paneli, Sokak Kültür Merkezi

37 13.03.2020 - Okmeydanı'nda düzenlenen “Ya Kanal Ya İstanbul” Paneline ÇMO İstanbul Şubesi Konuşmacı Olarak Katıldı

Okmeydanı Demokrasi Platformu'nun Mercan Düğün Salonunda düzenlediği etkinliğe ÇMO İstanbul Şube teknik çalışanı Sedat Durel, Ya Kanal Ya İstanbul Koordinasyonu'ndan Ayşe Yıkıcı ve HDP İstanbul Milletvekili Oya Ersoy katıldı. Panelde projenin yaratacağı ekolojik yıkım, proje maliyetinin ülke ekonomisine yükü ve iktidarın özelleştirme politikaları tartışıldı.



Fotoğraf 43. Ya Kanal Ya İstanbul Paneli, Okmeydanı

BÖLÜM 3

KANAL İSTANBUL, YENİŞEHİR YAPI ALANLARI VE DİĞER MEGA PROJE ALANLARINDA YAPILAŞMA VE EMLAK DEĞİŞİMİ



Kanal İstanbul Projesi ile bölgedeki arsa ve emlak bedellerinde yaşanan değişim, öncelikle “Kanal İstanbul Projesi’nin oluşturduğu rant” şeklinde yorumlanıyor olsa bile hareketliliğin daha önceki yıllarda başladığı görülmektedir. Raporun ilerleyen kısımlarında tartışılacak olan, siyasi iktidar tarafından gelişim olarak ifade edilen bölgedeki yapılaşma artışının mega projelerin bütünü ile ilişkili olduğu daha açık görülecektir.

2019 yılı Aralık ayında yayımlanan ve İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde belirtilen “*Gerek Su Yolu, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yolları, yeni ulaşım projeleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde; planlama alanı İstanbul makroformu içerisinde yeni bir gelişme eksenini tanımlanmaktadır*”⁵⁸ ifadesi, projelerin bir bütün olarak planladığını ve her bir projenin diğerinin vazgeçilmez parçası olduğunu göstermektedir.

⁵⁸ <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgim/icerikler/istanbul-cdp-arastirma-raporu-20191230132836.pdf>

3.1. | İSTANBUL 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı Projesinin sürecini Bölüm 2’de aktarılan kronolojide izlemek mümkündür ancak sürecin en önemli meşrulaştırılma aşamaları; yasal yetkilendirme, resmi olarak ilan etme ve üst ölçek planlara işlenmesidir. Bu bölümde, Yenişehir Yapı Alanı olarak ilan edilen Avrupa Yakası Doğal ve Kültürel alanları ortadan kaldıracak projenin, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında yapılan değişikliklerle nasıl yapılabilir hale getirildiği açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu plan değişikliği Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Projesi kapsamında, planda olmayan ancak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yapılması 17 Ocak 2020 tarihinde onaylanan Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları Ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil Kanal İstanbul yapılanmalarını da kapsamaktadır. Bu üst ölçek plan değişikliği ÇED olumlu kararından sonra 07.03.2020 Tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanarak ilan edilmiştir. 2011 yılından itibaren yürütülen Yenişehir Yapı Alanı kapsamındaki tüm işler 15.06.2009 Tarihi onaylı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planına aykırıdır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın Yenişehir olarak yeni yerleşim alanı plan değişiklik raporuna işlenmiş ve plana uygun hale getirilmiştir.

“Söz konusu planın (2009 Tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı) onay tarihinden sonraki süreçte, İstanbul ili Avrupa Yakası’nda yer alan alanda 2012/3573 ve 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (BKK) ile mülga 644 sayılı KHK kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiş, sonrasında söz konusu alan 6306 sayılı kanun kapsamında, olası afet riskini bertaraf etmek üzere yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak amacıyla, Bakanlık Makamı Olurları ile “Rezerv Yapı Alanı” olarak belirlenmiştir. Yeni yerleşim alanları ve çevredeki diğer fonksiyonların bütünü plan raporunda “Yenişehir” olarak anılmaktadır.” (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 8)

“Geçen süre zarfında, yaklaşık 37.000 ha.’lık bir kısım alan 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununun Zinci maddesinin İnci fıkrasının (c) bendi kapsamında Bakanlık Makamınının 15.11.2012 tarih ve 17687 sayılı, 12.12.2012 tarih ve 19003 sayılı, 10.05.2013 tarih ve 7077 sayılı, 20.09.2013 tarih ve 14543 sayılı, 25.07.2014 ve 12180 sayılı, 26.02.2015 tarih ve 3220 sayılı, 20.10.2015 tarih ve 17685 sayılı, 19.11.2015 tarih ve 18736 sayılı, 30.05.2018 tarih ve 96632 sayılı, 26.11.2018 tarih ve 220204 sayılı, 16/01/2019 tarih ve 14778 sayılı, 13.06.2019 tarih ve 137932 sayılı, 07.10.2019 tarih ve 234726 sayılı Olur’ ları ile “Rezerv Yapı Alanı” sınırları son halini almıştır. (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 21)

Yapılan değişikliklerin yapıları ve hedefleri aşağıda detaylıca incelenmiştir.

1. Yasa değişikliği ve KHK ile belirlenen Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın plan yapma yetkisi plan notuna eklenerek görünür kılınmıştır.

“Buna göre söz konusu alana ilişkin etütleri, harita, her tür ve ölçekte çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planlarını, parselasyon planlarını ve değişikliklerini resen yapmak,

yaptırmak, onaylamak görev ve yetkisi T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığındadır.” (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 21)

2. 3. Havalimanı projesinin Yenişehir Yapı Alanı içinde olduğu, kentsel dönüşüm yasa değişikliği ile yapılaştırıldığı ve genişleyerek etrafında yapılaşmanın olacağı plan notunda belirtilmektedir.

“Planlama alanının içinde yaklaşık 7740 ha’lık alanda İstanbul Havalimanı planlanmıştır. Söz konusu alana ilişkin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 12.06.2014 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.” (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 26)

“Söz konusu alan içerisinde, İstanbul 3. Havalimanı Projesine ilişkin hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 2(ç) ve 7(k) hükümleri, 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve 3194 Sayılı İmar Kanununun 9. Maddesi uyarınca Bakanlık Makamının 05.06.2014 tarih ve 8917 sayılı Olur’u ile re’sen onaylanmıştır.” (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 8)



Harita 13. İstanbul Havalimanı

(İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 27)

“İstanbul Yeni Havalimanı Projesi T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul İli Avrupa Yakası’nda Arnavutköy ve Eyüp İlçelerinde, İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı (İstanbul Havalimanınının 1. Etap çalışmaları tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır.) projesinin yapımına başlanılmıştır. Proje alanı toplam 76.500.000 m²dir.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 109)

“Bu doğrultuda, planda İstanbul’un ekonomik gelişimi açısından kentin ve metropoliten bölgenin beklentilerine hizmet edebilecek nitelikte bir lojistik merkezin geliştirilmesi yönünde

karar alınmış; lojistik odaklar ile lojistik bölgeler arasındaki ilişkinin iyi kurgulanmasına ve yük akışlarının karayollarından hava, demir ve deniz yollarına kaydırılmasına öncelik verilmiştir. Böylelikle, raylı sistem, hava, deniz ve karayolu sistemleriyle bütünleşerek şehir trafiğine girmeyi gerektirmeden, köprü geçişlerinde ve merkezde baskı oluşturmadan, ürün depolaması ve dağıtımına olanak tanınması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda İstanbul geneline hizmet verecek tüm ulaşım modlarının keşiştiği konumda, İstanbul Havalimanı kuzeyinde lojistik bölgeler önerilmektedir.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu Sayfa 213)

3. 3. Köprü ve bağlantı yollarının Yenişehir Projesi gereği planlandığı plan notu ile belirgin hale getirilmiştir.

“Bu yatırım kararlarına ek olarak, yine aynı bölgenin gelişimine yön verecek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca büyük ölçekli yatırım kararları (Hızlı Tren, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu vb.) alınmıştır.” (Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 8)

4. 3. Havalimanı, 3. Köprü ve bağlantıları ve Kanal İstanbul (Su Yolu) rezerv alanı kapsamında birlikte tasarlandığı, planlanan Yenişehirin yüksek gelir düzeyinde yaşamı hedeflediği plan notunda açıkça ifade edilmektedir.

“Gerek Su Yolu, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yolları, yeni ulaşım projeleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde; planlama alanı İstanbul makroformu içerisinde yeni bir gelişme eksenini olarak tanımlanmaktadır. Bu eksenin; kent bütünü makroformundaki ekolojik ve doğal eşikler açısından öneme sahip alanları da içerisinde entegre edecek şekilde gelişen bir aks olarak değerlendirilmesinin gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Söz konusu hususlar doğrultusunda İstanbul makroformu içerisinde planlama alanı afet riskli alanların dönüşümünde rezerv alan olarak ekolojik değerlerin korunduğu ve sürdürülebilir bir yaklaşımla değerlendirilmelidir.” (Plan Notu, Sayfa 42)

“İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin amacı; “Sahip olduğu su yolu ve dünyanın en büyük havalimanı projeleri ile özdeşleşen ve bütünleşen, öncelikle turizm potansiyelinin ön plana çıkarıldığı, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, İstanbul genelinde gerçekleşen deprem odaklı kentsel dönüşümlere büyük bir ivme kazandıran, bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dayanan, küresel ölçekte güçlü ve yeni açılımlar getiren, yaşam kalitesi yüksek yeni bir şehir oluşturmak.” olarak belirlenmiştir.

- Doğal çevreye uyumlu, doğal ve yapay risklere karşı **güçlü bir kentsel bölge sisteminin kurulması**,
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesi, kültürler arası karşılıklı anlayış ve hoşgörünün yerleşmesi ve yoksulluğun önlenmesi için **gelişkin bir sosyo-kültürel taşıma kapasitesine ulaşılması**,
- Kentsel hizmet maliyetlerini düşürecek işlevsel ve mekânsal rasyonalizasyonlara giderek, ekonomik çeşitlilik düzeyinin artırılması ve böylelikle **yüksek ekonomik rekabet gücüne ulaşılması**,
- Ulaşım, haberleşme, kentler arası işbirliği, iş ve yatırım olanakları oluşturarak **diğer küresel merkezler ve kendi bölgesel hinterlandı ile güçlü bağlantıların kurulmasıdır**. (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 27)

Yenişehir’i Turizm Sektöründe Marka Haline Getirmek

- Sanat ve kültür forumları oluşturulması ve kongre turizminin desteklenmesi, Yenişehir’de düzenlenen sanat fuarlarının içeriklerinin zenginleştirilmesi, çeşitlendirilmesi, düşük gelir grupları ile buluşmasının sağlanması ve bu fuarlara uluslararası boyut kazandırılması
 - Yapılacak organizasyonlarla Yenişehir’in dünyanın dört bir yanından pek çok kültür sanat insanını ve medya temsilcisini misafir etmesi
 - Kitle turizmine alternatif olacak turizm faaliyetlerinin desteklenmesi
- Kültür turizmine katkı sağlayacak kültürel mirasın, tarihi yapı stokunun korunarak sunumlarının güçlendirilmesi
- Kültürel zenginliğinin sergilenmesine yönelik yaygın ve etkin organizasyonlara dayalı turizm faaliyetlerinin arttırılması
- Şehrin sahip olduğu özgün kültürel ve doğal kimliğine uygun olmak koşulu ile şehre anlam ve değer katacak **yeni anıtsal ve mimari eserlerin yapılması**
 - Şehirde düzenlenmesi planlanan uluslararası nitelikteki kültür, sanat vb. etkinliklerin, çağdaş bir anlayışla yönetilen müzelerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması
 - “24 Saat Yaşayan Şehir” kimliğinin geliştirilmesi
 - Çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilmesi
 - Yenişehir’deki turizm faaliyetlerinin bölgesel turizm faaliyetleri ile ilişkilendirilmesi

(İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 194-195)

5. Sosyal sermayesi zengin bir Yenişehir planlanmıştır.

Ana Strateji 1. **Kentteki Nüfusu Yüksek Eğitim Düzeyine ve Kalifiye İşgücü Becerilerine**

Kavuşturmak

Donanımlı, Motive Edilmiş, Yoğun ve Yüksek Verimliliği Olan İşgücünün Geliştirilmesi

- Bilgi ekonomisine ve toplumuna geçişi sağlayacak beceri kazandırma faaliyetlerinin yürütülmesi
- İnsan kaynağının Yenişehir’de geliştirilmesi önerilen sektörler doğrultusunda eğitim almasının sağlanması
- Yenişehir’de ikamet edecek kadınlara yönelik meslek edindirme ve eğitim konularında girişimlerde bulunulması
- **Yüksek nitelikli nüfusun** Yenişehir’e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması

(İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 200)

6. Doğal alanların doldurulması plan değişikliği açıklama raporuna eklenerek meşurlaştırılmıştır.

“Doğal afetlere hazırlık çalışmaları kapsamında uygulama bütünlüğünün sağlanması bakımından, rezerv yapı alanı ve dolgu alanlarını kapsayan, alt ölçekli planlama çalışmalarını yönlendirecek şekilde 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan Değişikliği hazırlanmıştır.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 9)

“Dolgu Alanları

Su yolu projesinin meşrulaştırıldığı üst ölçek plan değişikliği açıklama notunda kanal yapımı sırasında çıkacak hafriyatın kontrolsüz bir şekilde denize döküleceği belirtilerek bu hafriyatın ekonomik açıdan değerlendirmesi yapılmıştır. Çıkarılacak hafriyat malzemesinin ayrıştırılarak, belirlenen uygun alanlarda; son teknolojinin kullanıldığı, kıyı morfolojisine uygun olacak şekilde yapılması öngörülen ilgili mevzuat kapsamında yapımına izin verilen dolgu alanları oluşturularak şehre artı değer katacak projelere katkı sağlayacak şekilde değerlendirilmesi uygun görülmüştür. Bu yöntem ile hem ekolojik hem de ekonomik açıdan su yolu projesinin kazılarından çıkacak hafriyat malzemelerinin daha verimli kullanılması hedeflenmektedir. (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 225)

7. Yenişehir Planlamasının bölgede var olan su ekosistemlerini kapsadığı, su ekosistemlerine ve tarım alanlarına müdahale ve yapılaştırma yapılacağı plan raporu ile meşru hale sokulmuştur.

“Ayrıca Planlama alanının sınırları içerisinde Küçükçekmece Gölü, Sazlıbosna Baraj Gölü, Terkos Gölü’nün bir kısmı olmak üzere toplam 2954 hektarlık göl alanı yer almaktadır.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 13)

“İl Toprak Koruma Kurulunun 05 Mayıs 2016 tarihli kararıyla ve mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı’nın 30 Mayıs 2016 tarihli değerlendirme yazısıyla rezerv alandaki tarım arazilerinin, **tarım dışı amaçlı kullanılması** uygun görülmüştür. “ (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 49)

Arnavutköy İlçesi, zengin tarım ve orman alanlarına sahiptir. Orman alanları ilçe topraklarının %52’sini (259,4 km²), tarım alanları ise %35’ini (176,4 km²) oluşturmaktadır.

Tablo 2. Arnavutköy’deki Tarım Arazilerinin Kullanım Amacına ve Niteliğine Göre Dağılımı⁵⁹

Arazi Cinsi	Alan (Ha)
Çayır Alanı	35
Meyvelik Alan	66
Sebzelik Alan	666
Tarla Alanı	6.630
Mera Alanı	2.233
Kullanılmayan Alanlar	8.010
TOPLAM	17.604

8. Plan Değişikliği Açıklama Raporu’nda bölgede yapılaştırılacak alanın içinde bulunan su ekosistemlerinin İstanbul’a su sağladığı ve bu sistemlerin devre dışı kalacağı açıkça kabul edilmiştir.

“İstanbul’un su ihtiyacını karşılamak amacıyla, Terkos Gölü kıyısına 1855-1857 yılları arasında bir terfi merkezi ve pompa istasyonu kurulmuş, temin edilen su artırılarak şehre verilmeye başlanmıştır.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre

⁵⁹ [İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 98]

Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 20)

“04.06.2015 tarih 286424 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü’nün yazısı ile planlanan Su Yolu güzergâhının Sazlıdere Barajı üzerinden geçmesi ile birlikte içme suyu kaynağı olmaktan çıkacağı belirtilerek Sazlıdere Barajının devre dışı kalması halinde İstanbul Avrupa Yakası su kaynakları potansiyelinin muhafaza edilebilmesi için Sazlıdere Barajının yerine Balaban Barajının (Kırklareli) ve Demirköy Barajının (Kırklareli) içme suyu amaçlı planlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü’nce Karamandere Barajı (İstanbul/Terkos), Hamzalidere Barajı (İstanbul/Büyükkçekmece) ve Pirinççi Barajı (İstanbul/Alibeyköy), İSKİ Genel Müdürlüğü’nce Hisarbeyli Barajı (İstanbul/Terkos) planlanma aşamasında olan barajlardır” ((İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 49)

9. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na bölgede mevcut tüm yapıları tasfiye etme yetkisi plan raporuna işlenerek hak ve yetki verilmeye çalışılmıştır.

“HUKUKSAL BOYUTU-İstanbul ili sınırları içerisinde olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, 13/08/2012 tarihli ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile; İstanbul İli Avrupa Yakasında bulunan alanda 644 sayılı K.H.K kapsamında T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiştir.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 21)

10. TOKİ’nin, Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın desteği ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Rezerv Yapı Alanı olarak doğal alanları ilan edilebileceği plan raporuna işlenmiş ve doğal alanların yapı alanına çevrilebileceği meşru kılınmaya çalışılmıştır.

“Bu Kanun uyarınca “Rezerv Yapı Alanı”, gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ’nin veya İdarenin talebine bağlı olarak veya resen, Hazine ve Maliye Bakanlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanlar olarak tanımlanmıştır. ((İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 22)

11. Yenişehir Rezerv Alanının deprem bölgesinde olduğu plan raporunda açıkça görülmektedir.

“Planlama alanının küçük bir kısmının dahil olduğu 1. Derece deprem bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın güney kesiminde kalmakta olup E-5 ve çevresini kapsamaktadır.

Planlama alanının yaklaşık %34ünü kapsayan 2. Derece Deprem Bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın orta kesiminde kalmakta olup Arnavutköy yerleşiminin güneyi olarak tanımlayabileceğimiz bölgeyi kapsamaktadır.

Planlama alanında en çok yüzdeye sahip olan (yaklaşık %63) 3. Derece deprem bölgesi sınıfına giren alanlar; alanın kuzey kesiminde kalan alanlardır.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 70)

12. Deprem gerekçe gösterilerek bölgede tüm alanlara el konabileceği plan raporunda belirtilmektedir.

“Yenişehir; orman alanları, tarım toprakları, hassas ekosistemler ile önemli yaşam destek sistemlerini bünyesinde barındırmakta olup yaşam destek sistemlerinin birbirleri ve kentsel alanlarla etkileşimini güçlendiren ekolojik koridorların bulunduğu özel bir coğrafyada yer almaktadır.

Yenişehir'in sahip olduğu önemli coğrafya, aynı zamanda deprem başta olmak üzere doğal risklerin de göz ardı edilemeyeceği bir yapıya sahiptir. Şehir, İstanbul'un bugüne kadar sergilediği çarpık ve kualsız gelişim göz önünde bulundurulduğunda, doğal risklerin taşıdığı önemi göz ardı etmeden, afetlere duyarlı gelişmesi öngörülmektedir." (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 201)

13. Yenişehir Rezerv Alanı içinde yapılaşmaya uygun alanlar ve mülkiyetleri detayları ile plan raporuna işlenmiştir.

"MÜLKİYET – "Rezerv Yapı Alanı"na ilişkin mülkiyet verileri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'nün 20.03.2015 gün ve 50880659-708.05/178693 sayılı yazısı ekinde yer alan veriler ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden elde edilen veriler sentezlenerek elde edilmiştir."

"Mülkiyet analizi kapsamında; 36.453 ha büyüklüğünde planlama alanının 3. Havalimanı inşaatının olduğu bölge hariç tutulduğunda geriye kalan 26.538 ha'lık kısmındaki mülkiyet verileri analiz edilmiştir. Mülkiyet dağılımı incelendiğinde; özel mülkiyetli alanlar 13267,74 ha'lık alana sahip olup tüm alan içerisindeki yüzdesi %59,2'dir. Planlama alanında maliye hazinesi mülkiyetindeki alanlar 4827,82 ha büyüklüğünde ve 21,66'lık bir yüzdeye sahiptir. Ayrıca planlama alanında 1019,85 ha orman alanı ve 301,47 ha mera alanı bulunmaktadır. Alanda bulunan Küçükçekmece Gölü (1649,1) ve tescil dışı alanlar (2768,6) çıkarıldığında planlama alanında kadastral mülkiyet bulunan alanların toplamı 22291,5 ha kalmaktadır. Planlama alanı mülkiyet dağılımını gösteren tablo aşağıdaki gibidir:

Tablo 3. Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (Parsel Sayısı)

MÜLKİYET	PARSEL SAYISI	% (Yüzde)
VAKIF	94	0,22
EMLAK KONUT GYO	31	0,07
HİSSELİ (ÖZEL + KAMU)	1.275	2,98
HİSSELİ (KAMU)	18	0,05
İBB	56	0,13
ARNAVUTKÖY BELEDİYESİ	405	0,95
AVCILAR BELEDİYESİ	21	0,05
BAKIRKÖY BELEDİYESİ	19	0,04
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	136	0,32
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	25	0,06
İSKİ	660	1,54
MALİYE	2500	5,85
ÖZEL	37214	87,08
TOKİ	130	0,30
ORMAN	34	0,08
MERA	115	0,27
TOPLAM PARSEL SAYISI	42733	100,00

(İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 170)

14. Kurumların kullandığı alanların da yapılaşmaya açılacağı plan raporuna işlenecek yeniden yapılaşacağı plan kapsamına alınmıştır.

“6.3.5. ASKERİ YASAK VE GÜVENLİK BÖLGESİ

Planda gösterilen askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerine ait sınırlar şematik olup, yasal bağlayıcılık oluşturmaz. Kesin sınırlar ilgili kurumdan alınacak görüş çerçevesinde alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi'nin askeri alan dışına çıkarılması halinde; bu alanlar, çevre ilçelerdeki mevcutta afet riski taşıyan alanların sıhhileştirilmesi ve yenileme projelerinin yapılmasına yönelik rezerv yapı alanı olarak kullanılabilir.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 233)

15. Yenişehir Alanı içinde yaşayan halkın bir kısmının tarımla geçindiği ve bir kısmının da sanayilerde işçi olarak çalıştığı ve yenişehir yapılanmasından etkileneceği plan değişikliği raporunda açıkça ifade edilmiştir.

“İlçedeki köylerin önemli geçim kaynaklarından birisi de hayvancılıktır. Genelde süt üretimine yönelik hayvancılık yapılmaktadır. Hayvancılık, büyük çiftliklerden ziyade küçük aile sürüleri şeklinde devam etmektedir. 2008 yılı verilerine göre, büyükbaş hayvancılık yapan 1.150 aile bulunmakta olup toplam 14.800 adet büyükbaş hayvan yetiştirilmektedir. Küçükbaş hayvancılık yapan 96 aile bulunmakta olup toplam 12.200 adet küçükbaş hayvan yetiştirilmektedir.

Küçükçekmece, Başakşehir ve Avcılar İlçelerinde ise istihdam edilen hâkim sektör genel itibarıyla sanayi sektörüdür. Bu ilçelerin ekonomik yapısı aşağıdaki gibidir:

Küçükçekmece İlçesi'nin planlama alanı sınırları içerisine giren Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih ve Cennet Mahalleri'nde yaşayanların da yoğun olarak istihdam ettiği sektör sanayi sektörüdür. Genel olarak Küçükçekmece İlçesi'nde faaliyet gösteren 10.000 civarında iş yeri mevcuttur. Bunlardan yaklaşık 200 kadarı orta ve büyük işletmelerdir. Bu nedenle de, nüfusun yoğunluğunun işçiler ve onların ailelerinin oluşturduğu söylenebilir.” (İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 98)

3.2. YAPILAŞMA SÜRECİ GÖSTERGESİ OLARAK EMLAK DEĞERLERİNDEKİ ARTIŞ

İstanbul'un çivi çakılması dahi mümkün olmayan mutlak koruma alanı içerisindeki su havzalarında yer alan arsaların el değişim hareketliliğini ve arsa değerlerinin ani yükseliş başlangıcını, 3. Köprü adıyla bilinen ve 26 Ağustos 2016 tarihinde açılışı yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu Projesi olarak değerlendirmek gerekmektedir.

2004 yılı Kasım ayında yapılan açıklamada Bayındırlık Bakanlığının yaklaşık 2 yıldır üzerinde çalıştığı Boğaz'a 3. Köprü ihalesinin 2005 yılında açılmasına karar verildiği belirtilmiştir. Yap-işlet-devret modeliyle yapılmasına karar verilen 3. Köprü'nün her iki köprü'nün de kuzeyinde olacağı ve maliyetinin 1,2 milyar dolar olacağı tahmin edilmiştir. İstanbul'un kuzeyini kapsayan projeler bütünü'nün başlangıcı bu açıklamayla belirlenmiştir. Projenin sadece köprü ile kalmayıp bağlantı yolları ile geniş bir alanı kapsayacağı öngörülmüş, nitekim bölgede arsa rayiç bedellerinde hızlı bir değişim yaşanmıştır. Çatalca yarımadasının büyük kısmı su havzası kapsamında olmasına rağmen arsa alımlarında büyük artış dönemi başlamıştır. Bu arsaya hücum dönemi Kanal İstanbul ÇED Raporu ve İstanbul İli Avrupa Yakası 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin açıklandığı 2020 yılı başına kadar devam etmiştir ve 2020 yılı Mayıs ayı itibarıyla de bölgedeki arsa satış hareketliliği devam etmektedir.

Kanal İstanbul Projesi'nin henüz açıklanmadığı 2006-2010 yılları arasında bölgedeki arsa rayiç bedelleri incelendiğinde, 1,5-8 TL/m² olan değerlerin 2010 yılı sonunda 2 ila 27 kat arasında değişen oranlarda artış sağladığı görülmektedir.

Tablo 4. Belediyeler Arsa Rayiç Bedelleri Değişimi

Mahalle	Yıllar					5 Yıllık Değişim
	2006	2007	2008	2009	2010	
	USD/TL Değişimi					
	1,43	1,15	1,52	1,54	1,55	
Arnavutköy Sazlıbosna (Alpdağ)	1,5	1,6	1,8	1,7	40,0	% 2670
Arnavutköy Bolluca (Cihangir)	22	22,86	23,68	25,1	100	% 450
Arnavutköy Tayakadın (Yahyakemal)	5	5,2	5,39	5,71	40	% 800
Eyüp Odayeri (Genel)	20	20,78	21,53	22,82	40	% 200

⁶⁰ <http://megaprojeleristanbul.com/print/kuzey-marmara-otoyolu>

22.08.2006 tarihli 1/1000 000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı hakkında, TMMOB'ye bağlı meslek odalarının iptal davaları açılmış ve Plan 21.03.2008 tarihinde yargı kararı ile iptal edilmiştir. Bu sürecin ardından Çevre Düzeni Planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce yeniden çalışılmaya başlanmıştır. Bu çalışma sonunda hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı yerel seçimlerin hemen öncesinde 13.02.2009 tarihinde yapılan dönemin son Belediye Meclisi toplantısında oy çokluğu ile onaylanmıştır.

Onaylanan bu plan ile ilgili 23.02.2009 TMMOB'ye bağlı meslek odaları İstanbul'da yaptıkları basın açıklamasında; meslek odalarının da bu planın katılımcılarından olduğu doğrultusundaki yanıltıcı propaganda yapıldığını belirtmiş, "Yeni planda, Batı Yakası'nda, Silivri'de, E-5 kuzeyinde; "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan" üzerinde İstanbul için 3. bir havalimanı kararı getirilmiştir." ⁶¹ değerlendirmesi ile onaylanan planın paylaşım ve pazarlama belgesine dönüştüğü tespitini yapmıştır.

<p>Hürriyet 07.09.2007</p> <h3>İstanbul'un en çok değerlenecek arsaları</h3> <p>Başbakan Tayyip Erdoğan'ın 2 yıl önce, "İstanbul'un yeni yerleşim merkezi" olarak işaret ettiği Çatalca'nın köylerinde tarla fiyatları bile adeta fırlamıştı. Üçüncü havalimanının yapımına başlanacağı ve üçüncü köprü için sona yaklaştığı haberleri de gözleri yeniden Gaziosmanpaşa, Çatalca ve Sarıyer'in köylerine çevirdi. Son açıklamadaki "Havalimanı Karadeniz tarafında olacak" sözleri, adeta köylerdeki tarla sahiplerini bile heyecanlandırdı.</p>	<p>emlak kulisi</p> <h3>3. köprü nereden geçecek?</h3> <p>19 Temmuz 2007</p> <p>3. Köprü güzergahı ihtimali dahi arsa fiyatlarını uçuruyuyor İstanbul Boğazı'na yapılması planlanan üçüncü köprü, seçim sonrasına kalırken, köprü yollarının geçeceği muhtemel güzergahlar üzerinde arasa satın alanlar, şimdiden ihya oldu. Üçüncü köprü'nün çevre yolunun güzergahında yer alan Çatalca, arsa yatırımcılarının tercih ettikleri ilk yerlerin başında geliyor. Birkaç yıl öncesine kadar metrekaresi 5-10 YTL arasında olan imaratsız arsaların fiyatının, bugün 40-50 YTL'ye kadar çıktığı belirtiliyor. Köprü'nün yapılmasıyla birlikte bu rakamların daha da artacağı bekleniyor.</p>
<p>HABER TURK 07.09.2007</p> <p>ÇATALCA: Üçüncü köprü'nün çevre yolunun güzergahında yer alan Çatalca, en şanslı konumdaki yerlerin başında geliyor. İstanbul'da düşünülen üçüncü havalimanı için ise Silivri ile birlikte Çatalca'nın da adı geçiyor. Üçüncü köprü ve üçüncü havalimanının yapım çalışmalarının başlayacağı açıklamaları ile birkaç yıl önce metrekaresi 5 ile 10 YTL arasında olan imaratsız arsaların bugün ortalama fiyatının 40-50 YTL'ye kadar çıktığı belirtiliyor.</p> <p>Çatalca bölgesindeki emlakçılar, yer yer metrekaresi fiyatının 100 YTL'yi bulduğunu söylüyorlar. Çatalca'daki emlakçılar, Durusu (Terkoz),Tayakadın köyü, Baklalı, Boyalık, Dursunköy, Yassıören ve Kestanelik gibi köylerin yola cephele arsalarının tamamına yakın son bir yılda adeta kapışıldığını söylüyorlar. Yassıören, Boyalık, Örcünlü ve Kestanelik gibi köylerde arsa metrekaresi fiyatlarının, yer yer 90 YTL'ye çıktığını tespit ettik. Yine, İçceğiz, Kestanelik, Çanakça, Örcünlü, Kızılcaali, İzzettin gibi köylerdeki arsaların metrekaresi satış fiyatı ise ortalama, 30 ile 50 YTL arasında değişiyor.</p>	<p>YENİÇAĞ 07.09.2007</p> <p>Çatalca'ya mı piyango wacak</p> <p>Çatalca emlakçılara göre, birkaç yıl önce metrekaresi 5 ile 10 YTL olan imaratsız arsaların fiyatlarını bazı yerlerde 100 YTL'ye kadar çıkardı. Durusu, Tayakadın, Baklalı, Boyalık, Dursunköy, Kestanelik, Çanakça, Kızılcaali, İçceğiz, İzzettin, Yassıören ve Örcünlü gibi köylerde arsalar son yıllarda kapışıldı. Sarıyer'de emlak danışmanı Ahmet Ayanoğlu'na, Köprüye giden otoyol ve bağlantı yollarının geçmesi muhtemel Demirciköy, Ksarıkaya, Bahçeköy ve Zekeriyaköy gibi yerlerde arazilerin 1 metrekaresinin 150 Euro'ya satıldığını söyledi. "Buralarda eskiden bir ev yapılacak yer 150 bin YTL'ye alıyordu. Şimdi 600 bin Euro istiyorlar. Garipçe'de 3 dönüm araziye 1.5 ile 2 milyar YTL istiyorlar" dedi.</p>

Şekil 11. 2007 Yılı Basın Haberleri

3. Köprü projesinin hayata geçirilmesine paralel olarak 3.Havalimanı projesinin gündeme getirilmesini, halkın ihtiyacı dahilinde yapılan bir planlamanın gereği olarak değil, sermayenin planladığı ve İstanbul'un kuzeyinin yapılaşmaya açılmasını sağlamaya çalışan bir proje bütünü'nün ikinci adımı olarak değerlendirmek gerekir.

01.11.2010 tarihinde dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş "1/100.000 şehir planlarında Silivri'de bir üçüncü havaalanı öngörüldü". "Atatürk Havalimanı'nda 'yeni bir pist daha yapabilir miyiz' diye çalışmalar var. Ama biz üçüncü bir havalimanının planlarımıza işledik." ⁶² açıklaması ile 3. Havalimanı projesi için planlanan bölgenin

⁶¹ http://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=66688

⁶² <https://www.denizhaber.com/gundem/iste-gelecegin-istanbul-haritasi-h15806.html>

Silivri olduğu belirtmiştir. Yine aynı günlerde İBB tarafından “Üçüncü havaalanı, ancak Silivri’de önerilen 1,5 milyonluk nüfusun o noktaya desantralize olup, mevcut iki havaalanı kapasitelerini doldurduktan sonra detaylı etütlerle söz konusu olabilecektir.”⁶³ açıklaması yapılarak, kentin 2009 Çevre Düzeni Planında belirtildiği gibi doğu-batı ekseninde gelişmeye paralel olarak 3. Havalimanı projesinin gündeme geleceği vurgusu yapılmıştır.

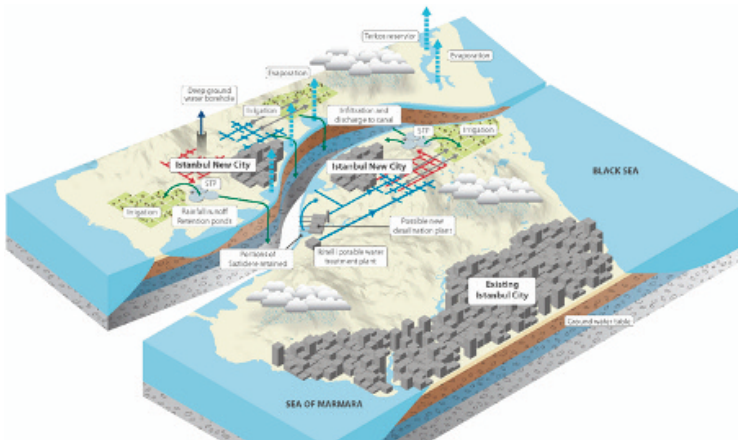
2010 yılı ilk aylarında; TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi “Yeni bir havaalanına ihtiyaç yok, Silivri’de doğa tahrip olacak”⁶⁴ itirazını yaparken, 3.Havalimanını savunanlar “Silivri bölgesinde, TEM otoyolunun kuzeyinde yer seçilmiş olması da uygun. Nitekim 1/100.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Çevre Düzeni Planı da üçüncü havalimanı için bu bölgeyi işaret etmektedir”⁶⁵ açıklaması yapmışlardır.

Bu projelerin uygulandığı alanlar göz önüne alındığında, yerel yönetimlerin planları ne olursa olsun iktidarın bu planlarla ilgilenmediği ortadadır.

27.04.2011 tarihinde, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının onaylanmasından yaklaşık 2 yıl sonra, Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan “Açıklayacağım proje çok ama çok amaçlı proje. Bu proje enerji, ulaştırma, bayındırlık, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür ve turizm ve en önemlisi çevre projesidir”⁶⁶ sözleriyle Kanal İstanbul Projesini açıklamıştır. Açıklamada kanalın Marmara girişinin Silivri’den başlayacağı belirtilmişse de işin kapsamının enerji, ulaştırma, bayındırlık, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür ve turizm olması bu adresi göstermediği gibi, şehircilik ve konut vurgusunun özellikle yapılması, proje parçalarından sonuçta büyük bir emlak projesinin tamamlanacağı anlaşılmaktadır.

04.07.2011 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın kurulması ve 13.08.2012 tarihinde İstanbul’da bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesine ilişkin yasal değişiklikler ile yıllar önce belirlenen proje alanları açıklanmaya başlanmıştır. Bölgedeki arsa ve yapılaşma kontrolünün TOKİ ve bağlantılı yarı kamu ortaklıklarınca kontrol altına alındığı görülmektedir.

Proje bütünüünün 2.adımı olan yeni havalimanı projesinin, 3. Köprüyle bağlantılı bir alan olan Kuzey Ormanları sınırları içindeki Arnavutköy ve Eyüp İlçeleri içerisinde yer alan Akpınar, İhsaniye, Odayeri, Baklalı, Zafer, Karaburun Köyleri sınırında yapılmasına karar verilmiştir.



Şekil 12. Yenişehir Proje Simülasyonu

⁶³ <https://www.denizhaber.com/gundem/iste-gelecegin-istanbul-haritasi-h15806.html>

⁶⁴ <https://www.haberturk.com/yazarlar/gulin-yildirimkaya/567345-istanbulun-ucuncu-havaalanina-ihtiyaci-var-mi>

⁶⁵ <https://www.haberturk.com/yazarlar/gulin-yildirimkaya/567345-istanbulun-ucuncu-havaalanina-ihtiyaci-var-mi>

⁶⁶ <https://www.cnnturk.com/2011/turkiye/04/27/istanbula.ikinci.bogaz.kanal.istanbul/614661.0/index.html>

Vizyon Taşınmaz Değerlendirme ve Danışmanlık A.Ş.'nin 27.05.2016 tarihinde yayımladığı ve Arnavutköy ilçesinde yer alan gayrimenkullerin analizinin yapıldığı Arnavutköy İlçesi Gayrimenkul Piyasa Analizi Raporunda yer alan “1993-2003 yılında toplamda 16 adet nazım imar planı ve uygulama imar planı yapılmışken, 2004-2013 yılları arasında toplam 34 adet plan tamamlanmıştır”, “Bölgede hali hazırda; 2012 yılına kadar alt kalite konut yapılaşması bulunmakta iken 2012 ve sonrasında orta ve üst kalite konut yapılaşmasına başlanmıştır.”⁶⁷ değerlendirmeleri bölgenin özellikle 2004 yılı sonrası hızla yapılaşmaya açıldığını göstermektedir.

Yine Arnavutköy İlçesi Gayrimenkul Piyasa Analizi Raporunda yapılan “Bölgede; inşası tamamlanmak üzere olan 3. Köprü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü), yapımı devam etmekte olan 3.Havalimanı, yat limanı, lojistik köy, Kuzey Marmara Otoyolu ve yapılacak beyan edilen Kanal İstanbul, Fuar Merkezleri, hastaneler, okullar, üniversiteler, parklar, metro vb gibi yatırımlar nedeniyle bölge adeta cazibe merkezi haline gelmiş ve satış değerlerinin sürekli arttığı bölgede alım satımlar bölge bazında yatırım amaçlıdır.”⁶⁸ analizi, bölgenin geri dönüşü olmayan bir emlak projesi uygulama alanı haline geldiğini göstermektedir.

2015 yılı Mayıs ayında 3. Havalimanı yer teslimi yapılarak inşaat işlerine başlanmıştır. Aynı günlerde Yenişehir Yapı Alanına yönelik İstanbul Yenişehir planlamaları Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve iştirakleri tarafından ihale edilerek hazırlanmaya başlanmıştır. Henüz Kanal İstanbul ÇED Raporu yayımlanmadığı ve kanalın geçeceği bölgenin belli olmadığı savunulduğu bu tarihlerde İstanbul'un kuzeyine inşa edilecek yeni şehrin detaylarının netleştiği anlaşılmaktadır.

Dönemin Emlak Konut GYO Genel Müdürü Murat Kurum'un 26.02.2018 tarihinde yaptığı açıklamada ⁶⁹ “Mega projelerin ağırlıklı olarak hayata geçirildiği merkez bir dünya şehri olan İstanbul'dur.”, “Kanal İstanbul gibi mega projelerin etkileşim alanında bulunan gayrimenkullerin ve gayrimenkul projelerinde de değer artışlarının yaşanması kaçınılmazdır”, “Planlı ve altyapı yatırımları ile gelişen bu bölgelere iş merkezlerinin de gelmeye başlamış olması önümüzdeki 5 yıl içerisinde bu bölgelerin hem iş hem ikamet amaçlı kullanılan yerleşmeler haline geleceğini öngörüyoruz”, “Kanal İstanbul güzergâhında, Emlak Konut'un 33 projesi yer alırken yine bölge üzerinde çok önemli arsa portföyümüzle birlikte yatırımlarımıza devam edeceğiz” ifadelerini kullanmıştır. Bu açıklama ile aslında İstanbul'da deprem riskli konutlar için ayrılan yeni konut alanları olmadığı, Kanal İstanbul Su Yolu Projesinin, İstanbul Boğazını Koruma Projesi olmadığı, bölgede yıllarca havza yönetmelikleri kontrolünde küçük yerleşim alanlarında yaşayan halkın da artık bölgede kalamayacağı daha da anlaşılır hale gelmiştir.

3.Köprü, 3 Havalimanı ve Kanal İstanbul projelerinin yatırımlarından bahsedilirken, projenin esasını oluşturan Yenişehir Emlak Projesi özellikle gündeme getirilmemiştir. Bu üç proje de kamuoyuna her ne kadar Milli Proje olarak sunulsa da Yenişehir Projesinin kentin emekçilerini dışlayan bir proje olduğu açıktır. 2019 yılı Aralık ayında yayımlanan Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde belirtilen “**Yüksek nitelikli nüfusun Yenişehir'e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması**”⁷⁰ yaklaşımı bu projelerin gerçeğini tanımlamaktadır.

⁶⁷ http://www.vizyongd.com/download/arnavutkoy_G_Piyasasi_mayis_2016_vizyon_as.pdf

⁶⁸ http://www.vizyongd.com/download/arnavutkoy_G_Piyasasi_mayis_2016_vizyon_as.pdf

⁶⁹ <http://www.emlakkonut.com.tr/tr-TR/kanal-istanbul%E2%80%99u-tum-dunya-yakindan-izliyor>

⁷⁰ <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/istanbul-cdp-arastirma-raporu-20191230132836.pdf>

Tablo 5. Bölgede Arsa Rayiç Bedelleri Artışı

Mahalle	2006	2009	2010	2014	2018	2020	14 Yıllık Arsa Değer Değişimi	14 Yıllık USD/TL Değişim
Arnavutköy								
Terkos (Karaburun)	6,5	7,4	40,0	50,0	84,1	104,7	%1611	%483
Arnavutköy Merkez (Akgüvercin)	80,0	91,3	200,0	260,0	437,3	544,4	%680	%483
Sazlıbosna (Alpdağ)	1,5	1,7	40,0	150,0	200,0	248,9	%16593	%483
Balaban (Balaban camii)	10,9	12,4	20,0	25,0	42,0	52,3	%482	%483
Tayakadın (Yahyakemal)	5,0	5,7	40,0	50,0	84,1	104,7	%2094	%483
Boyalık (Türkmenyolu)	8,0	9,13	40	50	84,1	104,7	%1309	%483
Başakşehir								
Kayabaşı (Şehitkamil)	25,0	28,53	220	750,0	900	1.120,5	%4482	%483
Altınşehir (Genel)	35,0	39,94	250	300,0	480	597,6	%1707	%483
Güvercintepe (Genel)	30,0	34,23	140	295	496,14	617,7	%2059	%483
Eyüp								
Odayeri (Genel)	20,0	22,82	80	120	201,83	251,3	%1256	%483
Odayeri (İhsaniye)	20,8	22,82	40	60	97,5	121,4	%584	%483
Çiftalan Mahallesi	20,8	22,82	30	60	100,91	125,6	%605	%483

Tablo 5'te arsa rayiç bedelleri değişimi ve USD'nin TL bazında değişimi incelenmiştir. 2006-2020 yılları arasında arsa rayiç bedellerindeki artışın %482 ile %16.593 arasında değiştiği, ortalamada ise yaklaşık %2.800 oranında artış olarak değişim gösterdiği görülmektedir. Bu süreler arasında yatırım aracı USD ise %483'lük bir artış göstermiştir. Bölgenin yapılaşmaya açılacağı konusunda henüz bir açıklama yapılmamışken bölgedeki araziler USD den yaklaşık 5,8 kat daha fazla kazanç sağlayan yatırım aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum kamu yatırım kararlarının her zaman sermaye için yapıldığını göstermektedir.

3.2. | YAPILAŞMA SÜRECİ GÖSTERGESİ OLARAK EMLAK DEĞERLERİNDEKİ ARTIŞ

Bölgede planlanan tüm projeler İstanbul halkı için değil, sermayenin bitmeyen krizine çözüm olarak üretilmektedir. Ancak bölgedeki su havzalarının yapılaşmaya açılması, sermaye için yeterli olmamakta, emekçilere dağıtılması gereken kamu kaynakları da yine sermayenin kullanımına verilmektedir.

TC Kalkınma Bakanlığı Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler Raporunda (2012) Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) tanımı “*bir sözleşmeye dayalı olarak, yatırım ve hizmetlerin, projeye yönelik maliyet, risk ve getirilerinin, kamu ve özel sektör arasında paylaşılması yoluyla gerçekleştirilmesi*”⁷¹ şeklinde ifade edilmektedir. Tanımdan risklerin ve getirilerin kamu ile özel sektör arasındaki paylaşımından bahsedilmiş ancak Türkiye’de Kamu-Özel Sektör İşbirliği Projelerinde özel sektörün sadece gelir kısmını paylaştığı, riskleri almadığı tecrübe edilmiştir.

Türkiye genelinde 1986-2019 yılları arasında Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) projeleri incelendiğinde T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Kamu-Özel İşbirliği Raporuna (2018) göre “*Uygulama sözleşmesi imzalanan 242 projenin toplam sözleşme değeri (yatırım tutarı + kamuya ödenecek miktar) 139,8 milyar ABD Doları olup 71,3 milyar ABD Doları ile en büyük pay havaalanı projelerine aittir. Bunu 28,7 milyar ABD Doları ile enerji ve 21,2 milyar ABD Doları ile otoyollar ve hizmet tesisleri takip etmektedir. En düşük pay 140,5 milyon ABD Doları ile kültür ve turizm tesislerine ait bulunmaktadır*”⁷²

⁷¹ <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/D%C3%B0nyada-ve-T%C3%BCrkiyede-Kamu-%C3%96zel-%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi-Uygulamalar%C4%B1na-%C4%B0li%C5%9Fkin-Geli%C5%9Fmeler-2012.pdf>

⁷² https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/05/Kamu-Ozel_Isbirligi_Raporu-2018.pdf

Tablo 6. Kamu-Özel İşbirliği Sektör ve Yatırım Bedelleri (2018) ⁷³

Sektör	Miktar	Yatırım (USD)
Demiryolu	1	277.564.078
Katı Atık	1	30.454.278
Kültür ve Turizm Tesisi	1	143.413.410
Endüstriyel Tesis	2	1.458.546.654
Madencilik	8	0
Yat Limanı ve Turizm Tesisi	17	938.112.547
Havaalanı	18	19.009.105.023
Gümrük Tesisi	19	527.101.699
Sağlık Tesisi	20	11.543.634.046
Liman	23	144.744.428
Karayolu	42	21.636.060.900
Enerji	94	11.951.548.169

Dünya Bankası verilerine göre; 1990-2015 yılları arasında en fazla proje stokuna sahip ilk 10 ülke içerisinde Türkiye, Brezilya ve Hindistan'dan sonra 165 milyar dolar ile üçüncü sırada yer almaktadır. ⁷⁴

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) projelerinin yıllara göre değişimi incelendiğinde özellikle yatırım bedelleri açısından 2010 yılından sonra aşırı yükselme eğilimi olduğu görülmektedir.

Tablo 7. Kamu-Özel İşbirliği Sektör ve Yatırım Bedelleri

Yıllar	Proje Sayısı	Toplam Yatırım (\$)	Yıllar	Proje Sayısı	Toplam Yatırım (\$)
1986	1	4.702.177	2006	9	26.011.334
1987	1	16.276.529	2007	9	379.517.761
1992	1	18.391.420	2008	8	789.535.371
1993	3	2.152.823.905	2009	4	149.036.275
1994	7	16.895.935	2010	15	8.246.433.349
1995	1	1.458.546.654	2011	14	2.037.578.751
1996	11	939.860.420	2012	8	2.670.956.236
1997	9	674.798.288	2013	35	24.682.209.193
1998	11	5.434.092.990	2014	14	2.680.583.153
1999	12	2.247.175.349	2015	5	878.616.088
2000	4	44.278.075	2016	14	4.320.514.303
2001	6	1.289.087.618	2017	11	5.025.508.790
2003	8	72.213.259	2018	8	26.424.302
2004	8	611.168.467	2019	4	14.678.718
2005	5	752.370.519			

⁷³ <https://koi.sbb.gov.tr/>

⁷⁴ TASAV Ekonomi Araştırmaları Merkezi Makale No. 27 // 11 Temmuz 2017

KÖİ proje stoku en yüksek olan ilk 5 ülke içerisinde proje başına ortalama yatırım tutarı (sözleşme büyüklüğü) en yüksek ülke olarak Türkiye 892 milyon dolar ile ilk sırada yer alırken, Türkiye'yi 627 milyon dolar ile Brezilya, 453 milyon dolar ile Rusya, 383 milyon dolar ile Hindistan ve 109 milyon dolar ile Çin'in izlediği görülmektedir.⁷⁵

TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Kamu-Özel İşbirliği Raporuna (2018) göre *“Uygulama sözleşmesi imzalanan 242 proje içinde % 45’lik payla Yap-İşlet Devret (109 proje) ve İşletme Hakkı Devri (108 proje) modellerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Onları % 8’lik payla (20 proje) Yap-Kirala-Devret ve % 2’lik payla (5 proje) Yap-İşlet modelleri takip etmektedir”*.

Kamu-Özel İşbirliği ile yapılan projelerin tamamı inşaat sektörüne dayalıdır. Projelerin sayısal olarak az ama yatırım bedellerini yüksek olması ve yatırımların büyük kısmının İstanbul’a yapılmasının nedeni İstanbul’dan oluşturulabilecek potansiyel rant miktarının yüksek olmasıdır.

İGA Havalimanları İnşaatı Üst Yöneticisi Yusuf Akçayoğlu’nun 3.Havalimanı için yaptığı *“O kadar büyük bir proje ki uzaydan görülebilecek bir iş bu. Helikopterle bile tamamını görüyoruz, Dünyanın en büyük havalimanı yapılanması. Uçaktan baktığımızda ancak tüm alanı görebiliyoruz”* açıklaması, adeta projenin gerekliliğinin büyüklüğü ve uzaydan görünmesiyle ölçüldüğünü kanıtlar niteliktedir.

BÖLÜM 4

PROJE ALANLARINDA DEMOGRAFİK YAPI VE DEĞİŞİM



Kanal İstanbul ve Avrupa Takası Yenişehir Yapı Alanları projelerinin açıklandığı süreçten itibaren, bölgenin ekosisteminde ve insanların yaşam alanlarında belirgin bir değişim gözlenmiştir. Özellikle 3.Köprü güzergâhının açıklanması ile bölgenin yapısının değişmeye başladığı görülmüştür. Daha sonra yapımına başlanan 3.Köprü, 3.Havalimanı ve proje aşamasında olan Kanal İstanbul Su Yolu ve Yenişehir Yapı Alanları projeleri ile değişimin hızı artmıştır. Bugün itibari ile önümüzdeki uzun yıllar bu durumun devam edeceğini söylemek mümkündür.

4.1. | PROJE ALANLARI

Tüm projelerin planlama alanı; Çatalca Yarımadasının ortalarında, yarımadanın kuzey ve güney uçlarına kadar uzanan hat üzerinde yer almaktadır. Alanın kuzeyinde Karadeniz, doğusunda Arnavutköy, Eyüp, Sultangazi, Esenler, Bayrampaşa, Bağcılar, Başakşehir, Küçükçekmece, Bahçelievler ve Bakırköy İlçeleri, güneyinde Küçükçekmece Lagünü ile Marmara Denizi, batısında ise Çatalca, Esenyurt, Avcılar, ilçeleri bulunmaktadır. Ayrıca planlama alanının sınırları içerisinde Küçükçekmece Lagünü, Sazlıbosna Baraj Gölü, Terkos Gölü'nün bir kısmı olmak üzere toplam 2.954 hektarlık sucul sistem yer almaktadır.

Tablo 8. Planlama Alanının İlçelere Göre Alan Dağılımı

İLÇE	ALAN (ha)	ORAN (%)
ARNAVUTKÖY	20.160	60,14%
BAŞAKŞEHİR	5.755	17,17%
AVCILAR	2.298	6,85%
KÜÇÜKÇEKMECE	755	2,25%
BAKIRKÖY	42	0,13%
EYÜP	3.552	10,60%
BAĞCILAR	55	0,16%
ESENLER	881	2,63%
SULTANGAZİ	24	0,07%
BAYRAMPAŞA	2	0,01%
TOPLAM	33.524	100,00

4.2. | PROJE ALANLARININ TARİHİ

Projelerin planlama alanı içerisinde kalan ilçelerin tarihsel değişimi çeşitli farklılıklar göstermektedir. Bu ilçelerin tarihi incelemesi özet olarak aşağıda verilmiştir.

Küçükçekmece İlçesi;

Küçükçekmece İlçesi'nin, tarihi oldukça eski yıllara dayanmaktadır. Yapılan jeolojik ve antropolojik çalışmalarda ilçede tarih öncesinde insanların yaşadığını gösteren bulgulara rastlanmıştır.

Küçükçekmece Lagünü'nün kuzeyinde, surlarla çevrili liman yapısı, mendirek ile kıyılarda Helenistik, Roma-Bizans dönemlerine ait çok sayıda yapı kalıntıları tespit edilmiştir. Bu yapı kalıntılarının Helenistik dönemde var olduğu bilinen **"Bathonea"** adlı antik kentten kalma olduğu bilinmektedir. Sekiz bin yıl önce lagün olan Küçükçekmece'yi besleyen dere-lerin etrafında, ilk yerleşik tarım denemeleri yapıldığı kaynaklarda belirtilmektedir. Göl çevresinde çeşitli yerlerde bulunan, M.Ö. II. ve M.S. II. yüzyıllara ait kitabeler ve mezarlardan ilçede geniş bir yerleşmenin varlığı da anlaşılmaktadır.

Küçükçekmece yerleşim alanı, Bizans'ı, İmparatorluğun batıdaki topraklarına ve Avrupa'ya bağlayan güzergâh üzerindedir. Bölge konumu nedeniyle tarih boyunca İstanbul'a yapılan akınlarda hedef haline gelmiş, Hunların, Avarların, Peçeneklerin, Bulgarların ve Haçlıların saldırılarına maruz kalmıştır.

Anadolu'da mağara merkezli yaşamın ilk merkezi Yarımburgaz Mağaraları'nda pek çok dehliz ve odaların yer aldığı görülmektedir. Bazı kaynaklarda ise bu mağaraların bir yeraltı suyu tarafından oyulduğu ileri sürülmektedir.

Osmanlı Devleti bölgeye hâkim olduğu dönem, Doğu Roma'nın başkenti ile diğer yerleşim bölgeleri arasında önemli bir konaklama yeri olmuştur. Küçükçekmece 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı kasabası şeklinde gelişme göstermiştir.



Fotoğraf 44. Bathonea Yukardan Görünüm

1928 yılında Küçükçekmece'ye gelen ve buraya yerleşen küçük bir Kazak topluluğunun gölde havyar işleme yaptıkları bilinmektedir.⁷⁷ 1935 yılında ikinci dalga olarak Yunanistan'dan yeni bir göçmen topluluğu gelmiş, bunu 1954'de Yugoslavya ve Bulgaristan'dan gelenler takip etmiştir.

Küçükçekmece İlçesi'nin nüfusu 1977 yılında 59.000'e ulaşmıştır. 2019 yılı itibariyle ilçenin güncel nüfusu 792.821'dir.

Başakşehir İlçesi;

Başakşehir ilçesi; Altınşehir, Şahintepe, Kayabaşı, Güvercintepe, Başakşehir, Başak, Ziya Gökalp, Bahçeşehir 1. Kısım, Bahçeşehir 2. Kısım Mahalleleri ve Şamlar Köyü'nü kapsamaktadır.

Osmanlı Dönemi'nde yönetim tarafından Şamlar Baruthanesi'nde çalışan Ermenilerin birinci sınıf vatandaş kabul edilip azat edilmeleri ile bölgenin; Şahintepe, Kayabaşı, Şamlar, Güvercintepe, Altınşehir'i içine alan kısımları Azatlık olarak bilinmektedir. İstanbul'da bilinen ilk yerleşim yeri olan Yarımburgaz diğer adıyla Altınşehir Mağarası ilçe sınırları içinde bulunmaktadır.

İlçe sınırları içinde bulunan Hoşdere; 1923-1927 yılları arasında değişim ile Bulgaristan ve Yunanistan'dan yaklaşık 30 ailenin, Romanya'dan ise bir-iki ailenin muhacir olarak geldiği bir bölge olmuştur. Göç yıllarında köyün yüzde 90-95'i muhacirlere dağıtılmıştır. Bölgenin ilk ismi "Bojdar"dır, bu dönemden 2. Dünya Savaşı'nın hüküm sürdüğü yıllara kadar "Boşdere", daha sonra da Hoşdere olarak anılmıştır.

Başakşehir "İspartakule Mevkii" diye bilinen bölge ise; İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolu ve karayolu üzerindedir. İlçenin 2019 yılı nüfusu 460.259 kişidir.

Arnavutköy İlçesi;

Arnavutköy İlçesi tarihi geçmişini yaklaşık bin yıl öncesine kadar uzanmakta olup, ilçe sınırları içerisindeki en eski yerleşim birimi bugünkü Durusu (Terkos) semtidir. Durusu Gölü kenarına Bizans döneminde inşa edilen Trikos Kalesi, Zamanla Cenevizlilerin eline geçmiş, 1452 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır.

İlçe sınırları içinde bulunan İmrahor (Emir-i ahor) köyü, Fatih döneminden itibaren Osmanlı Sarayına atların yetiştirildiği yerlerden biridir. Hadımköy ise adını yine Fatih dönemi Hadımağalarından "Hadim Baba"dan almıştır.

İlçe sınırları içinde bulunan Karaburun Köyü, Cenevizler döneminden itibaren önemli bir yerleşim alanı olmuştur. Karaburun bulunan; korunaklı limanı, denizden Terkos Gölüne geçebilme imkânının bulunması gibi özellikleri nedeni ile uzun yıllar önemini korumuştur. Günümüzde bir balıkçı köyü olan Karaburun'da; Ceneviz Kalesinin büyük bölümü yıkılmış olup, bölgede ayrıca 1850 yılında inşa edilmiş cami ve 1860 yılında inşa edilmiş deniz feneri bulunmaktadır.

İlçe sınırları içinde bulunan "Haraççı", ismini eski Osmanlı dönemi vergi toplama sisteminden almakta olup, bölge dönemin vergi mültezimlerinin (Devlete belirli bir vergi geliri sağlama karşılığında, bir bölgede vergi toplama yetkisini elde eden) ikamet ettikleri yerleşim alanıdır. Eski ismi "Emberin" olan Boğazköy'ün küçük bir Rum köyü olduğu bilinmektedir.

İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak amacıyla, Terkos Gölü kıyısına 1855-1857 yılları

⁷⁷ İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, Sayfa 17

arasında pompa merkezi ve istasyonu kurulmuş günümüze kadar bu su sistemi İstanbul'un su ihtiyacını karşılamıştır.

“Arnavutköy” adı, 19. yüzyılın ortalarından itibaren tarih kayıtlarında geçmektedir. Adını geçmişte burada yaşayan Arnavut asıllı birinden alan bölgenin, nüfus yapısı ve demografik yapısı 1923 yılında Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan Nüfus değişimi anlaşması sonrasında farklılık göstermiştir. Önceleri, çoğunlukla Rumların yaşadığı bölgeye, değişim ile birlikte Yunanistan'ın Drama İlinden getirilen Türkler yerleştirilmiştir.

Arnavutköy sınırları içindeki; Hadımköy 1969, Arnavutköy 1987, Durusu 1989, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve Taşoluk 1994 yılında “belde” statüsünü kazanmıştır. Ancak, özellikle Arnavutköy, “belde” statüsünü kazandıktan sonra yoğun göç almaya başlamış ve diğer beldeler ile fiziksel olarak birleşmiştir.

“Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile birlikte 8 farklı belediyeye bağlı 32 mahalle, Çatalca ve Gaziosmanpaşa ilçelerinin sınırları içinde bulunan Ormanlı Köyü ve Başakşehir İlçesi'ne bağlı Şamlar Köyü'nün, Sazlıdere Baraj Gölünün kuzeyinde kalan kısmı, Arnavutköy Belediyesi adı altında birleştirilmiştir. İlçenin 2019 yılı nüfusu 282.488 kişidir.

Arnavutköy ilçe sınırları içinde 7740 ha'lık alanda, 3.Havalimanı olarak bilinen “İstanbul Havalimanı” planlanmış (Şekil2), 12.06.2014 tarihinde Çevre Düzeni Planı Değişikliği onaylanarak yürürlüğe girmiş, Havalimanı 1.Etap 2019 yılı başında tamamlanarak işletmeye açılmıştır.



Şekil 14. Arnavutköy İlçesinde Doğal Alanlar Üstüne Yapılan 3.Havalimanı

4.3. | PROJE ALANLARINDA DEMOGRAFİK VERİLERİN İNCELENMESİ

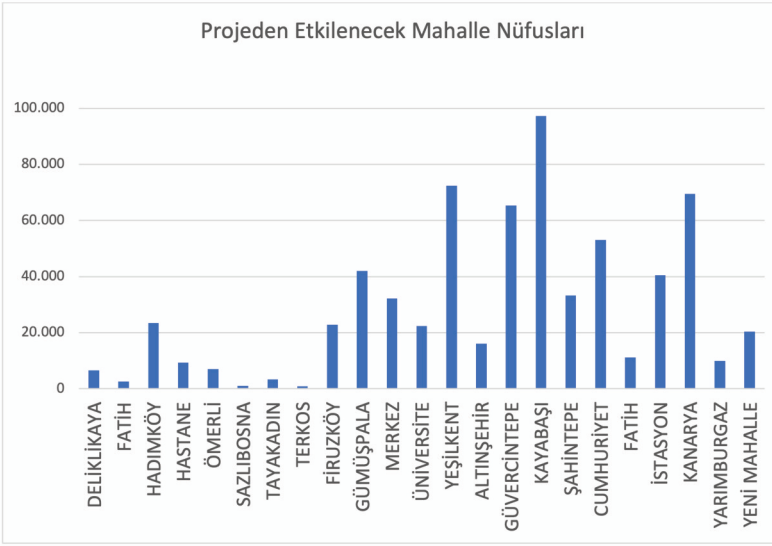
2019 Yılı İstanbul nüfusu 2019 TÜİK verilerine göre 15.519.267 kişidir. Planlama alanı içerisinde planlama alanının nüfusunu büyük ölçüde belirleyen Arnavutköy, Avcılar, Küçükçekmece ve Başakşehir ilçeleri bulunmaktadır.

Tablo 9. Yenişehir ve Kanal Projesinden Etkilenecek Olan Mahalleler

BELEDİYE ADI	MAHALLE ADI	NÜFUS
ARNAVUTKÖY	BAKLALI	881
ARNAVUTKÖY	BALABAN	460
ARNAVUTKÖY	BOYALIK	697
ARNAVUTKÖY	ÇİLİNGİR	1.071
ARNAVUTKÖY	DELİKLİKAYA	6.584
ARNAVUTKÖY	DURSUNKÖY	431
ARNAVUTKÖY	DURUSU	761
ARNAVUTKÖY	FATİH	2.603
ARNAVUTKÖY	HACIMAŞLI	631
ARNAVUTKÖY	HADIMKÖY	23.531
ARNAVUTKÖY	HASTANE	9.317
ARNAVUTKÖY	KARABURUN	1.630
ARNAVUTKÖY	ÖMERLİ	7.042
ARNAVUTKÖY	SAZLIBOSNA	1.134
ARNAVUTKÖY	TAYAKADIN	3.385
ARNAVUTKÖY	TERKOS	894
ARNAVUTKÖY	YASSİÖREN	551
ARNAVUTKÖY	YENİKÖY	1.385
ARNAVUTKÖY	YEŞİLBAYIR	606
AVCILAR	FİRÜZKÖY	22.850
AVCILAR	GÜMÜŞPALA	42.079
AVCILAR	MERKEZ	32.264
AVCILAR	ÜNİVERSİTE	22.359
AVCILAR	YEŞİLKENT	72.463
BAŞAKŞEHİR	ALTINŞEHİR	16.115
BAŞAKŞEHİR	GÜVERCİNTEPE	65.415
BAŞAKŞEHİR	KAYABAŞI	97.268
BAŞAKŞEHİR	ŞAHİNTEPE	33.316
BAŞAKŞEHİR	ŞAMLAR	1.214

BELEDİYE ADI	MAHALLE ADI	NÜFUS
KÜÇÜKÇEKMECE	CUMHURİYET	53.147
KÜÇÜKÇEKMECE	FATİH	11.128
KÜÇÜKÇEKMECE	İSTASYON	40.475
KÜÇÜKÇEKMECE	KANARYA	69.484
KÜÇÜKÇEKMECE	YARIMBURGAZ	9.926
KÜÇÜKÇEKMECE	YENİ MAHALLE	20.444

Planlama alanı içerisinde kalan ilçelerin mahalleleri; **Arnavutköy İlçesi**; Karaburun, Yeniköy, Terkos, Durusu, Tayakadın, Boyalık, Baklalı, Yassıören, Dursunköy, Çilingir, Hadimköy, Haraççı, Sazlıbosna, Hacımaşlı Mahalleleri. **Başakşehir İlçesi**; Şamlar, Kayabaşı, Altınşehir, Güvercintepe, Şahintepe Mahalleleri. **Avclar İlçesi**; Yeşilkent, Tahtakale, Firuzköy, Gümüşpala, Denizköşkler Mahalleleri. **Küçükçekmece İlçesi**, Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih, Cennet Mahalleleri. **Bakırköy İlçesi**; Basıncık Mahallesi'dir.



Şekil 15. Projeden Etkilenecek Mahalle Nüfusları (TÜİK, 2019)

Planlama alanında bulunan mahallelerde (Tablo 9 ve Şekil 15) su havzalarının bulunduğu kısımlarda yerleşim alanları seyrek nüfuslu görülmektedir. Havza koruma yönetmelikleri ile uzun yıllar bölge kontrol altında tutulmuş olmasına karşın 2001 yılından sonra su havzaları ve buraya yakın alanlarda kontrolsüz yapılaşma ile bölgedeki nüfus artmıştır. Özellikle sanayi bölgelerinde gerçekleşen kaçak yapılaşma sonucu bazı bölgeler zaman içinde su havzası niteliğini kaybetmiştir.

Projelerin planlama alanlarında tarım ve hayvancılığın en yoğun olduğu ilçe Arnavutköy ilçesidir. Arnavutköy mahallelerinin bir kısmının, uzun yıllar su havzası koruma niteliğinde olması nedeni ile bu yaşam alanlarında insanlar hayatlarını tarım, hayvancılık ve orman işleriyle sürdürmüşlerdir. 2019 yılı Aralık ayında yayımlanan İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda bölgenin geçim kaynakları şu ifadelerle özetlenmiştir:

“Planlama alanının en büyük bölümünü kapsayan Arnavutköy İlçesi’nde bulunan Baklalı, Balaban, Boyalık, Hacımaşlı, Karaburun, Tayakadın, Yassıören ve Yeniköy Mahalleleri orman köyü niteliğinde olup bu mahallelerde yaşayanlar genel olarak ormancılık, tarım ve hayvancılıkla uğraşmaktadır. Bunun haricinde ilçenin merkeze yakın bölgelerinde yaşayanlar sanayi sektöründe çalışmaktadır.”⁷⁸

Çevre Düzeni Planı’nda Arnavutköy ilçesinin tarım ve orman alanları ve bölgenin temel geçim kaynaklarından olan hayvancılıkla ilgili durum ise şöyledir:

“Arnavutköy İlçesi, zengin tarım ve orman alanlarına sahiptir. Orman alanları ilçe topraklarının %52’sini (259,4 km²), tarım alanları ise %35’ini (176,4 km²) oluşturmaktadır.”⁷⁹

“İlçedeki köylerin önemli geçim kaynaklarından birisi de hayvancılıktır. Genelde süt üretimine yönelik hayvancılık yapılmaktadır. Hayvancılık, büyük çiftliklerden ziyade küçük aile sürüleri şeklinde devam etmektedir. 2008 yılı verilerine göre, büyükbaş hayvancılık yapan 1.150 aile bulunmakta olup toplam 14.800 adet büyükbaş hayvan yetiştirilmektedir. Küçükbaş hayvancılık yapan 96 aile bulunmakta olup toplam 12.200 adet küçükbaş hayvan yetiştirilmektedir.”⁸⁰

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi ile birlikte tarım arazileri, otlak alanlar ve orman alanları kentleşmeye açılarak yok edilecektir. Yine proje ile birlikte planlama alanında bulunan yerleşimlerde insanların önemli yaşam kaynağı olan hayvancılığı sürdürmesi mümkün olmayacaktır.

Mevcut durumda temel geçim kaynağı tarım ve hayvancılık olan bu nüfusun proje sonrası hayatını sürdürmeye nasıl devam edeceği ise belirsizliğini korumaktadır.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları projesi değerlendirilirken incelenmesi gereken en önemli konulardan biri de proje sonrasında bölgedeki sanayinin ne yönde değişeceği. Planlama alanı içinde bulunan yerleşim bölgelerinden, emekçilerin en yoğun ve çalışabilir nüfusun en yüksek olduğu mahalleler; Avcılar’a bağlı Denizköşkler ve Gümüşpala mahalleleri ile Küçükçekmece’ye bağlı Cennet Mahalleleri’dir. Küçükçekmece sınırları içerisinde bulunan pek çok mahallede nüfus yoğunluk olarak ücretli çalışanlardan oluşmaktadır.

Projeler alanı içerisinde bulunan Arnavutköy’ün Hadımköy ilçesi ile Başakşehir sınırlarında yer alan İkitelli Organize Sanayi Sitesi sanayi bölgeleri olup, yalnız proje alanında yer alan bölgelerin değil aynı zamanda Türkiye’nin de önemli küçük ve orta üretim sanayi alanları arasında yer almaktadır. Bölge sanayi yönünden incelenecek olursa;

“Arnavutköy İlçesi sınırları içinde, 65 farklı iş kolunda toplam 315 adet sanayi tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerde toplam 13.255 kişi çalışmaktadır. Bunların büyük çoğunluğu Hadımköy Bölgesi’nde yer almakta olup, bu veriler doğrultusunda Hadımköy Bölgesi’nin sanayi bölgesi konumunda olduğu görülmektedir.”⁸¹

“Küçükçekmece İlçesi’nin planlama alanı sınırları içerisine giren Yarımburgaz, İstasyon, Kanarya, Fatih ve Cennet Mahalleri’nde yaşayanların da yoğun olarak istihdam ettiği sektör sanayi sektörüdür. Genel olarak Küçükçekmece İlçesi’nde faaliyet gösteren 10.000 civarında iş yeri mevcuttur. Bunlardan yaklaşık 200 kadarı orta ve büyük işletmelerdir. Bu nedenle de, nüfusun yoğunluğunun işçiler ve onların ailelerinin oluşturduğu söylenebilir. Ayrıca Tem otoyolu güneyinde, parsel kullanım tespitlerine göre düşük oranda olsa da parsellerin tarım alanı olarak kullanıldığı ortaya konmuştur. İlçenin sınırları içinde, son dönemde yapılan Atatürk Olimpiyat Stadı ve kooperatifler ve İkitelli Organize Sanayi Bölgesi gibi yatırımlarla ilçe ekonomisinde hızlı bir büyüme olduğu görülmektedir.”⁸²

⁷⁸ Çevre Düzeni Planı Sayfa 96

⁷⁹ Çevre Düzeni Planı Sayfa 98

⁸⁰ Çevre Düzeni Planı Sayfa 98

⁸¹ Çevre Düzeni Planı Sayfa 96

⁸² Çevre Düzeni Planı Sayfa 98

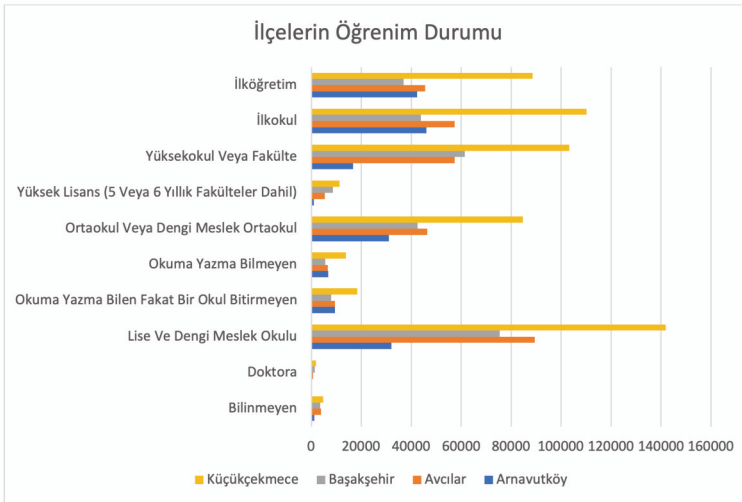
“Küçükçekmece, Başakşehir ve Avcılar İlçelerinde ise istihdam edilen hâkim sektör genel itibarıyla sanayi sektörüdür. Bu ilçelerin ekonomik yapısı aşağıdaki gibidir:

Başakşehir İlçesi'nde de sanayi sektörü, Projeler planlama alanı içerisinde yer alan Kayabaşı, Altınşehir, Güvercintepe ve Şahintepe Mahalleleri'nde önemli bir yer tutmaktadır. Ancak Şamlar Mahallesi'nde planlama alanında yer alan diğer mahallelerden farklı olarak gelir kaynaklarını tarım, hayvancılık ve balıkçılık üzerine kurulu. Genç nüfus ise genellikle endüstri sektöründe çalışmaktadır. Bununla birlikte söz konusu ilçede İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde yer alan iki organize sanayi bölgesinden biri olan ve TEM otoyolunun hemen kuzeyinde 700 hektar alan üzerinde kurulu İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi, ilçede sanayi sektörünün diğer sektörler içinde büyük bir oran ile yer almasını sağlamıştır. Ayrıca, Başakşehir İlçesi sınırları içerisinde yer alan Kayabaşı Mevkiinde, parsel ölçüğünde faaliyetlerini sürdüren çeşitli sanayi tesisleri bulunmaktadır.

Avcılar ilçesinde sanayi tesislerinin gelişmesiyle birlikte sanayi, ticaret ve rekreasyon (Eğlence Dinlenme) tesisleri yoğunlaşmaktadır. Planlama alanı içerisinde yer alan Yeşilkent, Tah-takale, Firuzköy, Gümüşpala ve Denizköşkler mahalleleri nin hepsinde hakim sektör sanayi sektörüdür. İlçede genel olarak başta madeni eşya, dokuma, giyim eşyası olmak üzere irili ufaklı 250'den fazla sanayi tesisi faaliyettedir. Buna göre çalışan nüfusun en büyük kısmını sanayide çalışan ücretli işçiler oluşturmaktadır.”⁸³

Bölgede bulunan sanayi tesislerinde 308 ayrı iş kolunda çalışan ücretli nüfus, yine bu sanayilerin çevresinde bulunan yerleşim alanlarında yaşamaktadır. Proje ile birlikte bu nüfusun yaşam alanlarından uzaklaştırılacağı, işsiz kalacağı ya da başka yerlerde çalışmak zorunda bırakılacağı anlaşılmaktadır.

Bölge halkının eğitim durumu incelendiğinde; lise ve dengi okul mezunlarının oransal olarak fazla olduğu görülmektedir. Lise mezunlarını ilköğretim ve ilkokul mezunları takip etmektedir. Yüksek lisans ve doktora gibi ileri akademik eğitim alanların sayısı ise oldukça düşüktür. Bölgenin eğitim durumu ilçe düzeyinde Şekil 3'de gösterilmektedir.



Şekil 16. İlçe düzeyinde öğrenim durumu (TÜİK, 2019)

Çevre Düzeni Planındaki verilere göre bölgenin mülkiyet durumunu inceleyecek olursak;

“Mülkiyet analizi kapsamında; 36453 ha büyüklüğünde planlama alanının 3. Havalimanı inşaatının olduğu bölge hariç tutulduğunda geriye kalan 26538 ha’lık kısmındaki mülkiyet verileri analiz edilmiştir. Mülkiyet dağılımı incelendiğinde; özel mülkiyetli alanlar 13267.74 ha’lık alana sahip olup tüm alan içerisindeki yüzdesi %59.2’dir. Planlama alanında maliye hazinesi mülkiyetindeki alanlar 4827.82 ha büyüklüğünde ve 21.66’lık bir yüzdeye sahiptir. Ayrıca planlama alanında 1019.85 ha orman alanı ve 301.47 ha mera alanı bulunmaktadır. Alanda bulunan Küçükçekmece Lagünü (1649.1) ve tescil dışı alanlar (2768.6) çıkarıldığında planlama alanında kadastral mülkiyet bulunan alanların toplamı 22291,5 ha kalmaktadır. Planlama alanı mülkiyet dağılımını gösteren tablo aşağıdaki gibidir:

Tablo 10. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Planlama Alanı Mülkiyet Dağılım Tablosu (2019)

MÜLKİYET	ALAN (HA)	% (YÜZDE)
VAKIF	64.49	0.29
EMLAK KONUT GYO	50.57	0.23
HİSSELİ (ÖZEL+KAMU)	1461.93	6.56
HİSSELİ (KAMU)	11.73	0.05
İBB	61.97	0.28
ARNAVUTKÖY BELEDİYESİ	469.71	2.11
AVCILAR BELEDİYESİ	36.45	0.16
BAKIRKÖY BELEDİYESİ	5.01	0.02
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	63.77	0.29
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	4.3	0.02
İSKİ	302.27	1.36
MALİYE	4827.82	21.66
ÖZEL	13267.74	59.52
TOKİ	342.42	1.54
ORMAN	1019.85	4.58
MERA	301.47	1.35
TOPLAM ALAN	22291.5	100

Parsel sayısına göre mülkiyet dağılımı incelendiğinde alanda toplam 42733 adet parsel bulunmakta olup bunlardan 37214 tanesi özel mülkiyet, 2500 tanesi maliye hazinesi, 1275 tanesi ise hisseli (özel+kamu) mülkiyetten oluşmaktadır.”⁸⁴

“Söz konusu hususlar doğrultusunda planlama alanındaki nüfusa ilişkin değerleri incelediğimizde,

- Mevcut nüfusun yaklaşık 226.000
- 1/5000 ölçekli meri planların kabul nüfusunun yaklaşık 360.000 kişi olduğu görülmektedir.”⁸⁵

“Düşük yoğunluklu alanların kentsel kalitenin artırılmasına olanak sağlaması ve eko-

⁸⁴ Çevre Düzeni Planı Sayfa 172

⁸⁵ Çevre Düzeni Planı Sayfa 204

sistem açısından hassas bölgelerde, yoğun nüfus barındırmayan doğaya duyarlı faaliyetlere yer verilmesi gerektiğinden, meri planlarla getirilen nüfus hariç, ilave olarak gelecek nüfusun 500.000 ile sınırlandırılması öngörülmüştür. Rezerv yapı alanındaki nüfus dağılımları ise alt ölçekli planlarda belirlenecektir”⁸⁶

Yenişehir yapı alanlarında nüfus artışı sınırlandırılmış olup, mevcut nüfusun bölgede kalabileceği planlaması yapılmaktadır. Ancak bölgede yerleşik nüfus çok büyük oranda ücretli çalışanlardan oluşmaktadır. Geçim kaynaklarının ve çalışma alanlarının yok edileceği bu proje kapsamında, bölge halkının büyük çoğunluğunun bölge dışında yaşamaya veya göçe mecbur bırakılacağı anlaşılmaktadır.

Çevre Düzeni planında belirtilen “Yüksek nitelikli nüfus” tanımlamasıyla yeni bir kentleşme düzeni hazırlığına girilen bölgede yapılacak konutların, bölge halkının ekonomik olarak erişebileceği düzeyde olmayacağı ifade edilebilir. Toplu yapı olarak inşa edilmesi planlanan Yenişehir Yapı Alanları düzeninde, bölge halkının planlanan yapıların aidatlarını bile düzenli ödemesinin mümkün olmayacağı ortadadır.

“Planlama alanında belirlenen hedeflerden biri de İstanbul ölçeğinde yeni istihdam alanlarının oluşturulmasıdır. Bu hedef doğrultusunda planlama alanı içerisinde düzenlenen büyük ölçekli kentsel kullanımlar ve çalışma alanları ile yeni istihdam alanları oluşturulmuştur. Bu alanlar 3.Havalimanı alanı, teknoloji geliştirme bölgesi alanı, sağlık parkı, fuar ve kongre alanı, turizm bölgeleri, lojistik alan vb. alan olarak belirlenmiştir. Tablo 4’te bu alanların tahmini oluşturabileceği istihdam büyüklüğü verilmiştir. Tabloya göre meskun alanlar hariç planlama alanında 501.150 kişinin istihdam edeceği tahmin edilmektedir. Alt ölçekli planlarda yapılacak çalışmalarla istihdam sayıları netleştirilecektir.”⁸⁷

Tablo 11. Planlama Alanında Önerilen İstihdam Alanları

FONKSİYON	İSTİHDAM (kişi)
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGESİ	6.600
İSTANBUL HAVALİMANI (2042 yılı çalışan sayısı)	230.500
SAĞLIK PARKI	19.550
FUAR VE KONGRE ALANI	3.700
EKOLOJİK TURİZM BÖLGELERİ	800
SU YOLU PROJESİ KAPSAMINDA	20.000
LOJİSTİK ALAN	10.000
KENTSEL GELİŞTİRME ALANLARI	210.000
TOPLAM	501.150

501.150 kişiye iş olanağının sağlanacağı belirtilen planlama alanında; iş kollarının sadece havalimanı, turizm, lojistik vb. olduğu, bu iş alanlarının sanayi emekçilerine, tarım ve hayvancılıkla geçinen emekçilere kapalı olduğu görülmektedir. Çevre Düzeni Planında oransal olarak yaratılması hedeflenen istihdamın %87’si İstanbul Havalimanı (2042 yılı çalışan

⁸⁶ Çevre Düzeni Planı Sayfa 204

⁸⁷ Çevre Düzeni Planı Sayfa 204

sayısı) ve Kentsel Gelişme Alanları olarak ifade edilmiştir. Bölge halkının temel geçim kaynakları olan tarım, hayvancılık ve sanayiden vazgeçip, planlanan istihdam alanlarına yönelmeyi hedefledikleri durumda dahi, bu istihdam alanlarının yaratılmasının uzun yıllar alacağı açıktır. İşçi, emekçi ve köylülerin içinde bulunduğu ekonomik koşullar göz önüne alındığında uzun yıllar yeni bir çalışma alanı yaratılmasını beklemeleri mümkün olmadığından başka yerleşim yerlerinde başka iş kollarında yeni bir düzen kurmak zorunda kalacakları ortadadır.

Çevre Düzeni Planında yer alan, *“Ayrıca, planda yer alan gelişme konut alanlarında, kontrolsüz büyümeyi ve kuzeyde Terkos Gölü su havzası ile tarım alanları üzerinde oluşabilecek yapılaşma baskısını azaltmak için Yavuz Sultan Selim Köprüsü bağlantı yolunun kuzeyinde, düşük yoğunluklu konut kullanımının yer alması hedeflenmektedir”*⁸⁸ ifadeleriyle yıkımın bölge ile sınırlı kalmayacağı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü çevresinin de nüfus profiline değiştirilmesi amaçlanan bölgelerden olduğu anlaşılmaktadır.

Kentin kuzeyinde planlanan ve bir kısmı tamamlanan; 3.Köprü, 3.Havalimanı, Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları projeleri nitelikli nüfus için yeni bir kent planı olup, bölgede uzun yıllar yaşayan emekçilerin bölgede yaşama alanı bulamayacakları, bölgenin demografik yapısının bu yağma projeler ile değişeceği görülmektedir.

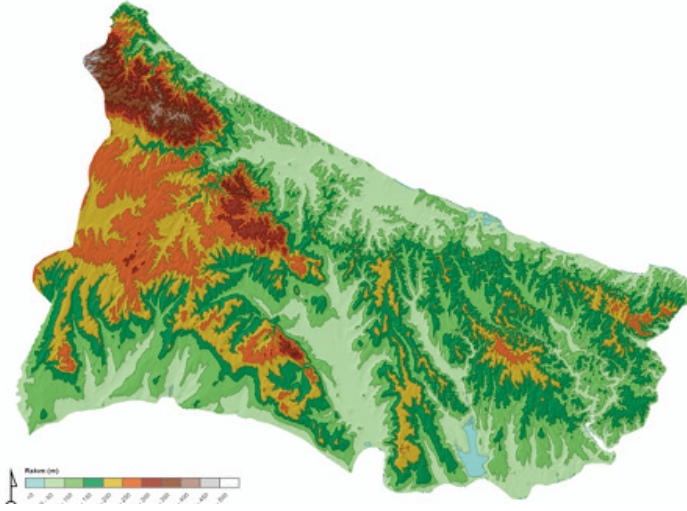
BÖLÜM 5

KANAL İSTANBUL, YENİŞEHİR YAPI ALANLARI VE
DİĞER PROJELERİN SU KAYNAKLARINA ETKİSİ

Kanal İstanbul olarak tanımlanan Su Yolu, Yenişehir Rezerv Alanları olarak tanımlanan Yenişehir Yapı Alanları ve yapımı tamamlanan 3. Havalimanı projelerinin İstanbul Avrupa Yakasının su ihtiyacını karşılayan su havzalarında önemli bir yıkıma neden olduğu görülmektedir. Havzalarda yaşanan bu yıkımın etkileri sadece projelerin gerçekleştiği bölge ile sınırlı kalmamakta, oluşan su ihtiyacını karşılamak için başka bölgelerde planlanan su projeleri de ayrı birer sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

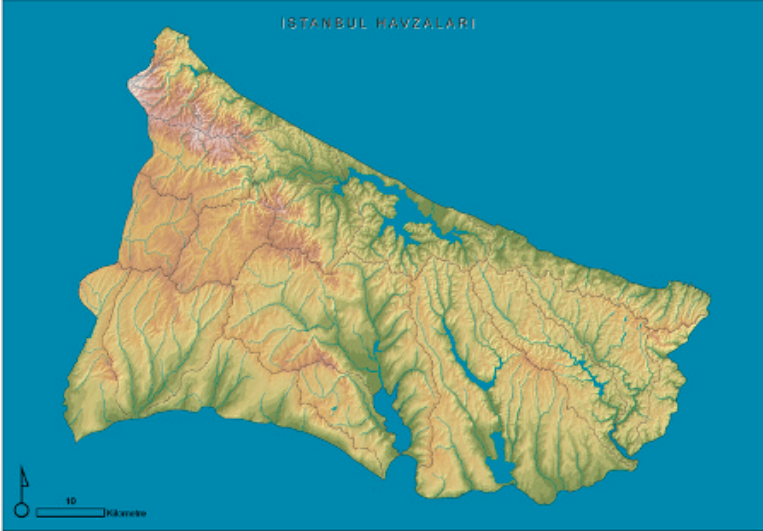
Avrupa Yakası havzalarının belirtilen mega projelerle yapılaşmaya açılmasından doğan su ihtiyacını karşılamak için Melen Su Sistemi, Sungurlar Barajı gibi alternatif projeler geliştirilmektedir. Bu durum mega projelerin gerçekleştirildiği bölge dışında da ekolojik yıkıma sebep olacak başka projelerin yapımına neden olacaktır. Ayrıca İstanbul'un su kaynaklarını ortadan kaldıran mega projeler nedeniyle vadiler arasında suyun taşınmasının zamanla artmasına neden olacağı öngörülmektedir.

Raporun bu bölümünde İstanbul il sınırları içinde kalan, pek çoğu Kanal İstanbul, Yenişehir Yapı Alanları ve 3. Havalimanı Projesinin baskısı altında olan Avrupa Yakası sucul sistemleri, havzaları ile birlikte incelenmiştir. İnceleme sırasında bölgenin sayısal yükseklik modeli, deniz seviyesinden itibaren 50 metrelik yükseklik sınıflarına göre renklendirilerek haritalandırılmıştır. Harita 14'te özellikle kuzeyde 3.Havalimanı inşaatı sırasında doldurularak kapatılan ve yüksekliği normalde deniz seviyesinin altında kalan gölcükler ile Harita 15'te bölgede var olan tüm sucul sistemler mavi renkle görüntülenmiştir.



Harita 14. İstanbul İli Avrupa Yakası Yükselti Haritası (2009)

İstanbul Avrupa Yakası'nı oluşturan mikro havzalar, havza sınırları ile birlikte Harita 15'te verilmiştir. Mikro havzalar, sucul sistemlere su besleyen en küçük fonksiyonel drenaj alanları olarak tanımlanabilirler.



Harita 15. İstanbul Avrupa Yakasındaki Önemli Alt Su Havzaları ve Sınırları

5.1. | İSTANBUL SU TARİHİ

İstanbul'da yerleşim alanlarının su ihtiyacını karşılamak için tarih boyunca sürekli planlamalar yapılmıştır. Kentin su kültürünü oluşturan su kemerleri, bentler, sarnıçlar, ayazmalar, çeşmeler, hamamlar ve mimari anıtlar geçmişten günümüze ulaşmıştır. M.S.120 yıllarında Roma devrinde yapılan su iletim (isale) hatları şehir surlarının batısındaki arazilerden gelmekteydi. M.S 370 yıllarında yapılan Bozdoğan Kemerü üzerinden geçen galerilerin bugünkü İstanbul Üniversitesi bahçesindeki Nymphaeum Maximum'a su verdiği bilinmektedir. M.S 390 Belgrad Ormanlarından gelen büyük isale tesisleri Theodosius döneminde yapılmıştır.

Bizans devrinde kentin en önemli su kaynağı sarnıçlar olup sayıları 70 civarında olarak belirtilmiştir. 1204 yılındaki Latin kuşatmasından sonra şehir içi su şebekesi de tahrip edildiğinden kent su ihtiyacının tamamını sarnıçlardan temin etmiş ve su sıkıntısı çekilmemiştir. En önemli sarnıçlar Yerebatan Sarnıcı ve Binbirdirek Sarnıcı olup, bu sarnıçlarda Bizans döneminde şehirde yılda 1 milyon metreküp su depolanabildiği belirtilmiştir.

İstanbul'un Osmanlı tarafından fethinden sonra, Bizans devrinden kalan sarnıçlar Müslüman halk tarafından kullanılmamış, açık sarnıçlar zaman içinde çukur bostanlar haline gelmiştir. Fatih Sultan Mehmet dönemine İstanbul'un nüfusunun 40 bin civarında, Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise 170 bin civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemde İstanbul'un büyük bir su sıkıntısıyla karşı karşıya kaldığı tarih kaynaklarında belirtilmektedir.

Mimar Sinan'ın eserlerinden Kırkçeşme Tesisleri 1554 - 1564 yılları arasında inşa edilmiştir. Yine bu dönem irili ufaklı 33 kemerden, bentlerden ve yan tesislerden oluşan, 300 çeşmeyi besleyen 55 kilometre uzunluğundaki tarihsel su yolu inşa edilmiştir. Anıtsal değer taşıyan kemerlerden; Kovukkemer, Paşa Kemerü, Uzunkemer, Mağlova Kemerü ve Güzelce kemer günümüze korunarak ulaşmıştır. Osmanlı döneminde oluşturulan su sistemleri, yılda 3,5 milyon metreküp suyu taşıyabilir kapasiteye yükselmiştir.

1965 yılına gelindiğinde ise İstanbul'un nüfusu 2 milyonu aşarken su sistemlerinin kapasitesi 82,5 milyon metreküpe çıkarılabılmış, Osmanlı Dönemi tesislerine sadece Terkos Gölü tesisleri, Elmalı rezervuarı ve Kartal tesisleri eklenebilmiştir.

1971'de İstanbul'un içme suyu rezervi konusunda ilk Master plan çalışması DAMOC Konsorsiyumu tarafından hazırlanmıştır. Plan dahilinde 11 adet su rezervi belirlenmiş ve bunlardan 5 adedi; Ömerli, Darlık, Alibeyköy, Büyükçekmece ve Terkos rezervleri geliştirilip işletmeye alınmıştır. 1991-1996 yıllarında ise Sazlıdere havzasının suyunu tutmak için Sazlıdere Barajı inşa edilmiştir.

İstanbul'un su yönetimi 1981 yılında Valiliğe bağlı olarak kurulan "İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi" (İSKİ)ne verilmiş, 1984 yılında 3009 sayılı kanunla İSKİ, İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesine alınmıştır.

1990'lı yıllara gelindiğinde, İstanbul'da plansız su yönetimi ve hızlı nüfus artışına bağlı olarak su sıkıntısı ortaya çıkmıştır. 1985-1990 yıllarında nüfusun %25 artışı ile su ihtiyacı artarken, ihtiyacın karşılanmasına yönelik çalışmaların yetersizliğinden kaynaklı kent halkı uzun

yıllar susuz günler yaşamıştır. Yapılan çalışmalarda; içme, hijyen ve yıkanmayı içeren kullanım suyunun kentlerde kişi başına 100-350 l/gün⁸⁹ olduğu, kullanım suyunun kullanım alanlarına ve ülkelere göre farklılıklar içerdiği, kişi başı ortalama 200 l/gün (Hindistan'da en az 135 L/kişi-gün) - hastanelerde yatak başına en az 350 l/gün⁹⁰ olması gerektiği belirtilmektedir (Snowal. R, 1993). 1990'lı yıllara kadar kent halkının yaşamları için gerekli suyu tüketmedikleri, bu suya erişemedikleri görülmektedir, 2000'li yıllarda bu miktarın minimum ile ortalama değer arasında olduğu görülmektedir.

Tablo 12. İstanbul Yıllara Göre Nüfus ve Su Tüketimi Değişimi⁹¹

Yıl	Nüfus (Kişi)	Su Tüketimi (m ³ /yıl)	Su Tüketimi (litre/Kişi-Gün)
1932	713.420	12.900.827	50
1952	1.043.000	44.687.000	117
1972	2.545.000	120.609.000	130
1995	8.200.000	304.353.000	102
1999	10.000.000	339.200.000	93
2010	13.255.685	778.027.000	161
2013	14.160.467	909.454.000	176
2015	14.657.434	965.155.000	180
2016	14.804.116	998.623.000	185
2018	15.067.724	1.040.965.000	189

Sulak alanların sanayileşmesi ve sanayi atıklarının sucul sistemlere doğrudan deşarjının yoğunlaştığı 1990'lı yıllarda, hem kentin kullandığı hem de birim kullanılan suyun azaldığı görülmektedir. Belirtilen yıllar aynı zamanda şebeke fiziki kayıplarının %40 mertebelerinde olduğu yıllardır.

Bu dönemde kente ilave su sağlayabilmek için İstranca Derelerinden su temini amacı ile Kırklareli il sınırında 100 milyon m³/yıl kapasiteli Kazandere Barajı ve 11,3 milyon m³/yıl kapasiteli Kuzuludere barajı inşa edilmiştir. Ancak 2020 yılı Ocak ayında İstranca'da yüzey sularının neredeyse tamamen kuruduğu tespit edilmiştir.

⁸⁹ Clark J., Viessmann W., Hammer M.J., "Water supply and Pollution Control , 1977

⁹⁰ Snowal R. é water Demand for Town or Cities, Water Engineering, 1993

⁹¹ ilgili tablo TÜİK ve İSKİ verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.



Fotoğraf 45. Kazandere 2015 ve Kazandere 2020

2003 yılında DSİ tarafından, suların en az 49 yıllığına kullanım hakkını şirketlere devredecek olan ve suyun ticarileştirilmesinin ilk aşaması olan “Su Kullanım Hakkı Anlaşması ve Yönetmeliği” çıkarılmıştır. Bu yönetmelikle derelerin ve yeraltı sularının kullanım hakkı şirketlere devredilmiş, böylece suyun ticarileştirilmesi, suların havzalar arası taşınımı ve havzaların ortaklaşa kullanıma açılma süreci de başlamıştır.

2007 yılında “Cumhuriyet tarihinin en büyük içme suyu temin projesi” ve “İstanbul’un 200 yıllık susuzluk yarasına deva olacak” şeklinde tanımlanan ve şehre ilk aşamada yılda 268 milyon m³ ilave su sağlaması hedeflenen Melen projesinin ilk aşaması devreye sokulmuştur. 2 kez ihalesi yapılan Melen Barajı yapım işi, son olarak 2020 yılı Şubat ayında 3. kez ihale edilmiştir. Barajın 2025 yılında devreye alınması planlanmaktadır.

2014 yıllarına gelindiğinde İstanbul’un su toplama barajlarında doluluk oranının, 2014 Mayıs ayında İSKİ verileri ile %28 mertebesine kadar indiği görülmüştür. Bu durum su toplama barajlarının dip çamuru seviyesine ulaştığı mertebedir.

Bu dönemde içme suyu kaynağı olamayacak, içinde ağır metal kirliliğine kadar pek çok endüstriyel atık izi olan 4.sınıf niteliğindeki Sakarya suyu; İSKİ tarafından kente verilmeye başlanmıştır.

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Sakarya Nehri ve su alma yapısında inceleme yaparak durumun tehlikesini ortaya koymuştur.⁹²

Su Kaynakları



İstanbul yüzeysel su kaynakları ile beslenmektedir. Yağışlı mevsimlerde gelen sular baraj ve regülasyonlarla toplanarak gerekli arıtma işlemlerinden sonra şehre verilmektedir. İstanbul’un nüfusunun artması ve coğrafi olarak hizmet alanının genişlemesi sebebiyle artan su talebini karşılamak için Avrupa Yakası’nda Tekirdağ’a, Anadolu Yakası’nda Düzce’ye kadar uzanan farklı su havzalarından içmesuyu temin edilmektedir.

İstanbul’da günlük ortalama (4 aylık ortalama) 2 milyon 642 bin 907 metreküp su kullanılmaktadır. İstanbul’un su kaynakları arasında katılan Melen, Sakarya Nehri ve Yeşilçay Sistemi’nden de su alınmaktadır.

7 milyon insanın kirlettiği suyu İstanbul’a içirdiler

İstanbul’un su sorununu 2071 yılına kadar çözeceği iddia edilen Melen Barajı’nı tamamlayamayan AKP hükümeti, 2014 yılında Sakarya Nehri’nden aldığı kirliliği suyun İstanbul halkına içmeye başladığı, İSKİ’ye göre halen Sakarya Nehri’nden İstanbul’a su temin ediliyor. 27.11.2019

ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI SAKARYA’NIN KİRLİLİĞİNİ BELGELEDİ

2015 yılına gelindiğinde İstanbul’da kuraklık ve su sorunu tartışmaları bir kez daha gündeme geldi. İstanbul’un barajlarındaki su seviyesi yüzde 20’lere düşüncü ortaya çıkan tartışma, İSKİ tarafından Sakarya Nehri’nden kente taşınan suyun ağır metaller içerdiği yönündeki eleştirileri de beraberinde getirdi. Bu eleştirilerin haklılığı Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi’nin 2014 yılında Sakarya Nehri’yle ilgili hazırladığı bir raporda da belgelenmişti.

Şekil 17. İSKİ Su Kaynağı ve 2019 Yılı Basından Sakarya Nehri Konusu

⁹² Rapor için, http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/d3e33ec9040ff70_ek.pdf?tipi=676turu=HGsube=2

2014 yılında İSKİ haber sayfalarında Sakarya Nehri su kaynağı olarak gösterilmiş, bu kaynağın su yönetimleri tarafından daha sonraki yıllarda kullanılabilceğinin işareti verilmiştir. Halk sağlığı açısından için kabul edilebilir olmadığını su yönetimlerinin kavraması gerekmektedir.

Günümüzde İstanbul'un önemli su kaynağı olarak planlanan Melen Su Sistemi Projesi plansızlık içinde devam etmektedir. Bu konu Bölüm 5.4'te ayrıntılı olarak incelenmektedir.

Melen projesinin İstanbul'un su ihtiyacını karşılamada bir umut değil bir yük olacağı bilinen bir durumdur. İstanbul'un su kaynağına ihtiyaç duymasının en büyük nedeni kentin su yönetiminden sorumlu olan kişi ve kurumlar başta olmak üzere, yönetici aklın İstanbul'un su havzalarını yapılaşmaya açma yaklaşımıdır. Bu yaklaşım bugün ve yakın gelecekteki su sıkıntılarının en önemli nedeni olarak ortaya çıkmaktadır.

Tarih boyunca su, İstanbul için planlanması gereken en önemli yaşam kaynağı olarak görülmesine rağmen uzun vadeli su planlaması yapılmamış; özellikle de son yıllarda bilimsel çözümler yerine geçici çözümler üretilerek bugüne gelinmiştir.

Giderek artan kent nüfusuna paralel olarak su ihtiyacı da artmaktadır. Bununla birlikte sucul sistemlerin sermayenin kullanımına açılması ve yeraltı ve yerüstü sularının ticarileştirilmesi, önümüzdeki dönemde İstanbul'u susuzluk ve sağlıklı suya erişim sorunlarıyla başa bırakmaktadır.

5.2. | PROJE ALANINDAKİ SU KAYNAKLARI VE ÖZELLİKLERİ

İstanbul'un alanı, 5343 km² kara alanı, 118 km² göl alanı olmak üzere toplam 5461 km²'dir. Kentin su ihtiyacı Anadolu Yakası su havzaları, Avrupa Yakası su havzaları ve kente 170 Km uzaklıkta bulunan Melen Havzası ile Kırklareli iline bağlı Istarca havzasından temin edilmektedir. İstanbul il sınırları içinde bulunan havzalar ile kentin kendi suyunu karşılama potansiyelinin, Kanal İstanbul Su Yolu ve Yenişehir Yapı Alanları Projeleri ile yapılaşmaya açılarak tamamen yok olacağı anlaşılmaktadır.

“İstanbul'a içme suları sağlayan bu tesislerin su toplama alanları Ömerli (608,7 km²), Elmalı (83,4 km²), Darlık (207,2 km²), Alibeyköy (158,9 km²), Terkos (736,2 km²), Sazlıdere (168,7 km²) ve Büyükçekmece (631,7 km²)'dir. İçme Suları Havzaları, il yüzölçümünün (5.400 km²) %46'sı kadar bir alan kaplamaktadır.”⁹³

Büyük Melen Su Projesi ile İstanbul'un su ihtiyacının tamamını Melen'den karşılama yaklaşımı kentin su havzalarının tamamının yapılaşmaya açılacağına sinyalini vermektedir. 14 Şubat 2018 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile su havzalarında yapılaşmanın önu İstanbul ile sınırlı kalmayıp ülke genelinde açılmıştır. Çevre Mühendisleri İstanbul Şubesi 28.02.2018 tarihinde Yapılan değişiklik hakkında değerlendirme yapmıştır:

“Bu yönetmelik değişikliği ile; düşünülmesi bile mümkün olmayan sonuçları ortaya çıkacağı açıktır. Su havzalarının; insan ve diğer canlıların yaşam kaynağı olduğu gerçeğini sermayenin umursamadığı anlaşılmaktadır. Su koruma alanlarının kaldırılması ile havzalar yapılaşmaya açık hale getirilmiş ve yine havzaların su kaynağı dışında kullanılmasının önu açılmıştır. Değişiklik, ilk başta Kanal İstanbul Projesi Nin önünü açıyor şeklinde yorumlansa da, ülkenin bütün havzaları için geçerli olduğu gerçeği göz önüne alındığında yıkımın boyutu anlaşılır hale gelmektedir. Su kaynaklarının korunması İnsan ve diğer canlılar için en önemli ilkedir. Sermayenin doymak bilmeyen emek sömürüsü yanında tüm canlı yaşamına ait olan ekolojik yaşam alanlarını da sermaye olarak kullanma ihtiyacı, kabul edilebilir ve sürdürülebilir bir durum değildir. Su havzalarının yönetimlerinde paydaşlarına danışmadan alınan bu kararlar hakkında, odamız, bütün üyeleri ile halkımızın bilgilendirme ve hukuk mücadelesinde yerini alacaktır.”⁹⁴

İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğinde, İçme Suyu Havzaları tanımı *“Bir akarsu, göl, baraj rezervuarı veya yeraltı suyu haznesi gibi bir su kaynağını besleyen yeraltı ve yüzeysel suların toplandığı bölgenin tamamıdır”⁹⁵* şeklinde yapılmıştır. Yönetmelikte belirtildiği gibi su havzası sadece su kaynağı olan göl alanı değil, yüzey sularının toplandığı bölgenin tamamıdır.

⁹³ Arnavutköy ilçesi Nazım İmar Plan açıklaması-2007

⁹⁴ <https://www.birgun.net/haber/su-havzaları-yonetmeliginde-degisiklik-yapildi-susuzluk-kapida-hedef-hala-rant-205484>

⁹⁵ http://www.iski.gov.tr/web/assets/SayfalarDocs/Mevzuat%20ve%20Y%C3%B6netmelikler/ISKI_Icmesuyu_Havzaları_Yonetmeligi-02062016.pdf

5.2.1. Küçükçekmece Lagünü ve Havzası

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Projesinin yapılacağı Küçükçekmece Lagünü, kaşık şeklindeki topografyası ile İstanbul'un Avrupa Yakasında yer alan, Sazlıdere Barajı Havzası ile birlikte 340 km²'lik su toplama havzasına sahip doğal bir Lagündür (Ağcıoğlu, 2004). Lagünün kuzeyinde Sazlıdere drenaj bölgesi, güney kısmında Florya-Avcılar sahil hattı, doğusunda İkitelli-Halkalı-Sefaköy, batısında Hoşdere-Eşikinoz-Firuzköy yer almaktadır (Üstün B., vd., 2005).

"Küçükçekmece Lagünü, son jeolojik dönemdeki buzullaşmanın erimesiyle su seviyesinin yükselmesi sonucu Çanakkale Boğazı'nın yarılarak Marmara Çukurunun dolması ve bu deniz istilasıyla eski vadi ağızlarının boğularak "ria"ların ortaya çıkmasıyla önce koy zamanla da kıyı kordonuyla kaplanarak lagün haline gelmiştir. Lagünün ağız kesimi kıyı kordonu ile kapalı olmasına rağmen, Lagünün denizle ilişkisi 1,5 metre derinliği olan bir geçitle sağlanmaktadır. Bu nedenle Küçükçekmece Lagününün suyu yarı tuzludur" (Akyapı A., 2005).

Küçükçekmece Lagünü'nün en derin noktası yaklaşık 21 m.'dir. Lagünün yüzey alanı yaklaşık 17 km² ve Deniz seviyesinde su hacmi 145 milyon m³'tür. Küçükçekmece Lagünü'nü kuzeyden 3 dere beslemektedir. Bunlar Sazlıdere (84 km²), Ispartakule deresi (ya da Eşikinoz deresi/ Dereköy deresi/ Firuzköy deresi) (157 km²), ve Menekşe deresi (43 km²) olarak adlandırılır. Güneyden Marmara Denizi ile bağlantılıdır. Doğal bir kanal, göl ile Marmara Denizi arasındaki bağlantıyı sağlar. Bu doğal kanal yaklaşık 1.5 km uzunluğundadır ve Lagünün güneydoğu köşesindedir.

Bölgede denizden Lagüne ve Lagünden denize su akışı olmasından dolayı gölün hacminde değişimler olmaktadır. Ama bazen güney rüzgarları Marmara Denizinin suyunu Bandırma'dan İstanbul'a taşır. Bunun bir sonucu olarak deniz suyu seviyesi Lagün su seviyesinden yüksek hale gelir ve deniz suyu Lagüne dökülür. Bundan dolayı Küçükçekmece Lagünü'nün tuzluluğu zaman zaman artış gösterir.

Küçükçekmece Lagünü'nü tanımlamak için uygulanan morfometrik parametrelere göre

(1) Marmara denizinin lagün üzerindeki etkisi zayıftır.

(2) Bağlantı kanalının lagün hidrodinamiği üzerindeki etkisi zayıftır.

(3) Marmara denizinden giren akımlara lagün hacmi oldukça geç tepki vermektedir.

Sucul sistemlerde yapılan bu tip çalışmalarda sistemin hidrolöjini anlamak; yani suyun hareketini, nerede ne kadar beklediğini ve sonunda varacağı son noktaya ne kadar zamanda ulaştığını anlamak, su kalitesi ve taşınım süreçleri açısından önemli unsurlardır. Sedimentin ise suyla taşınan maddeler içerisinde önemli olmasının nedeni üzerine adsorplanan maddelerin sedimentte birikmesi, tekrar askıya geçebilir olmasıdır. Lagünde su ve sediment kalitesi ve meteorolojik veriler birlikte irdelendiğinde rüzgârın, taşınım ve hidrodinamik olaylar üzerindeki en önemli etken olduğunu göstermektedir. Kanal İstanbul su yolu ile yapılacak patlatma, kazı ve dolgu sedimentin hareketliliğini arttıracak ve üzerinde bağlı bulunan maddelerin etkisini aktive edecektir.

Uygulanan nitel ve nicel sınıflandırma yöntemlerinden elde edilen ortak sonuç, Küçükçekmece Lagünü'nün zayıf bağlantılı bir lagün olduğudur. Sadece akarsu debileri hesaba katılarak yapılan hidrolojik-morfometrik parametrelerin birlikte irdelenmesi sonucunda Küçükçekmece lagünü için; yüksek tatlı su etkisinde zayıf bağlantılı bir lagün olduğu ve tatlı su oranının zaman içerisinde artma eğiliminde olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

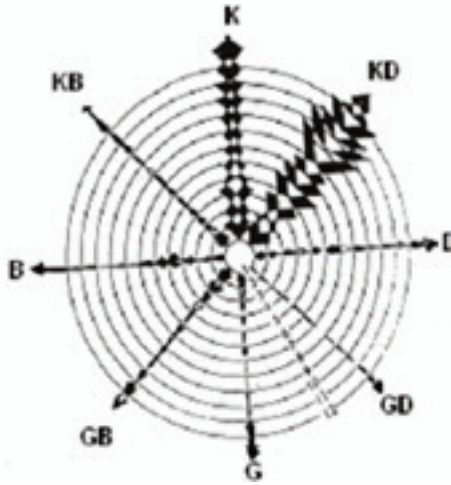
Lagünün orta bölgelerinde seçilmiş olan (12 nolu) izleme noktasında (Şekil 25) izlenen

düşey sıcaklık ve tuzluluk profillerine göre lagünde yaz aylarında bir tabakalaşma meydana geldiği saptanmış, Kasım ayından başlayarak ilkbahara kadar su gövdesinde tam karışım meydana geldiği belirlenmiştir. Sediment analizlerinden elde edilen sonuçlara bakıldığında lagün tabanında ince daneli malzemeye yaygın olarak rastlandığı ve biyojenik malzemenin de tabanda büyük oranda birikmiş olduğu görülmüştür” (Şenduran C., 2007). Bu raporda Küçükçekmece Lagün Havzasında hâkim rüzgâr yönü ve şiddeti Florya gözlem istasyonu verileri ile değerlendirilmektedir. Tablo 13’te şiddetleri ve Şekil 18’de yönleri verilen hâkim rüzgâr lagündeki saat yönü tersi tespit edilen akıntıda önemli rol oynamaktadır. Akıntının yönü ve rüzgâr etkisi ile taşınım kıyı ağzından dere deltalarına doğru azalan tuzluluğu da belirlemektedir.

Tablo 13. Hakim Rüzgar Bilgileri

Rüzgar Yönü	Ort. Rüzgar Hızı	Eşme Sayısı	Esme (%)si	Maksimum Rüzgar Hızı
Kuzey (N)	2,8 m/sn	3323	16,67	27 m/sn
Kuzeydoğu (NE)	3,3 m/sn	8999	45,00	27 m/sn
Doğu (E)	2,3 m/sn	1219	6,10	25 m/sn
Güneydoğu (SE)	1,8 m/sn	576	2,89	27 m/sn
Güney (S)	2,4 m/sn	1080	5,41	30 m/sn
Güneybatı (SW)	3,2 m/sn	3346	16,77	27 m/sn
Batı (W)	2,7 m/sn	641	3,30	28,4 m/sn
Kuzeybatı (NW)	2,2 m/sn	770	3,86	-

Kaynak: (DMİ Florya verileri)



Şekil 18. Florya Meteoroloji Gözlem İstasyonuna Ait Rüzgar Gülü⁸⁶

⁸⁶ [Şenduran C., 2007]

5.2.2. Sazlıdere Havzası

Sazlıdere Havzası'nın toplam drenaj alanı; havza doğu-batı yönünde 20 km uzunluğa, kuzey-güney yönünde ise 9 km genişliğe sahip olup, toplam alan 168,7 km²'dir. Bu alan içerisinde tarım arazileri ve meralar, yerleşim ve sanayi alanları, ormanlık alanlar, Sazlıdere Barajı, Küçükçekmece Lagünü'nü beslemeye devam eden Sazlıdere ve akiferler bulunmaktadır.

Sazlıdere Havzasının yağış alanı; doğuda Küçükçekmece Lagünü'ne dökülen Hasanoğlu Deresinin, kuzeyde Terkos Gölü'nün, batıda ise yine Küçükçekmece Lagünü'ne dökülen İpartakule Deresinin yağış alanları ile çevrilidir.

Sazlıdere Barajı, İstanbul'un içme ve kullanma suyunu sağlamak amacıyla 1991-1996 yılları arasında inşa edilmiştir. Kaya gövde dolgu tipi olan barajın gövde hacmi 1.880.000 m³, akarsu yatağından yüksekliği 48,00 m normal su kotunda göl hacmi 91,60 hm³, normal su kotunda göl alanı 11,81 km²'dir. Baraj yıllık 55 hm³'lük su tutma kapasitesine sahiptir. Sazlıdere Barajı İstanbul'un su yıllık ihtiyacının yaklaşık %10,21 lik kısmını karşılamaktadır.

Sazlıdere Havzası'nda toplanan sular, terfi merkezi ve isale hatları ile İkitelli Fatih Sultan Mehmet Han Arıtma Tesisinde iletilmektedir.

“1975 yılından 2012 yılına kadar geçen sürede havza içerisinde kapladıkları alan miktarında, orman ve yarı doğal alanlar için yaklaşık %65'lik bir azalış, yapay yüzeyler için yaklaşık %186'lık bir artış ve tarım alanları için de yaklaşık %93'lük bir artış belirlenmiştir. Baraj inşaatından sonra 1975 ile 2000 yılları arasında su varlığı yaklaşık %592'lik ve 1975 ile 2012 yılları arasında %528'lik bir artış göstermiştir.”⁹⁷

DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı'nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığına Kanal İstanbul Projesi ile ilgili vermiş olduğu 03.12.2020 tarih ve 22549675-611.02-783348 sayılı görüşünde “Sazlıdere Barajı Kurumumuz tarafından 1991-1996 yılları arasında inşa



Harita 16. Sazlıdere Havzası

edilmiş (2019 yılı fiyatları ile yaklaşık maliyeti kamulaştırma dâhil 2.250.000.000 TL olup, İSKİ tarafından işletilmekte ve İstanbul iline içme ve kullanma suyu temininde önemli bir yeri bulunmaktadır. Sazlıdere Barajı kendi havzasından 52 Milyon m³ su tedarik etmekle birlikte Terkos Gölünden alınan yaklaşık 39 Milyon m³ suya da ara depo işlevini görmektedir”⁹⁸ değerlendirmesi ile özellikle Kanal İstanbul su yolu projesine feda edilen Sazlıdere havzası önemini belirtmektedir.

DSİ aynı yazısında “Ancak, EK-8’de verilen sondaj logları incelendiğinde belirtilen KN’ler dışında da kireçtaşlarının direkt yüzeleildiği kesimlerin varlığı, Sazlıdere barajı göl alanında da olabilecek muhtemel geçirimli birimlerle etkileşim (İstanbul Sazlıdere Barajı Karst Hidrojeolojisi ve İzleme Deneyi Etüt Raporu, 1998), Küçükçekmece göl alanında ve Küçükçekmece yat limanındaki dip taramasının özellikle kıyıya yakın kesimlerdeki taramalardaki koşullar tekrar gözden geçirilmeli ve farklı sızdırmazlık alternatifleri deprem durumu, kanal güzergâhı boyunca değişken jeolojik yapı nedeniyle oluşabilecek farklı oturma problemleri ve/veya rapor içerisinde risk senaryolarında en çok bahsedilen gemilerin karaya oturması şeklinde gerçekleşebilecek deniz kazaları sonucunda geçirimsizlik zonunun yırtılması/işlevini kaybetmesi durumlarında ne gibi acil durum eylem planları uygulanacağıda açıklanarak tüm maliyet analizleri ile birlikte yapılabilirlikleri ortaya konularak yeniden değerlendirilmeli” “İstanbul güzergâhına ve Sazlıdere Barajına mansaplanan (deşarj olan) ve Kati Proje çalışmaları, ‘ İstanbul Avrupa Yakası Muhtelif Dere Islahı II. ve III. Kısım Planlama Raporu Hazırlanması Proje ve Kamulaştırma Projeleri Yapım İşİ” kapsamında tamamlanan söz konusu derelerin proje revizelerinin 03.05.2019 tarih ve 30763 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Taşkın ve Rüşubat Kontrolü Yönetmeliği" hükümleri çerçevesinde revize edileceği hususu ÇED Raporunda yer almalıdır” tanımlamaları ile sazlıdere havzası jeolojik yapının ve havzayı besleyen derelerin taşkın riskleri belirtilmektedir.

Su yolu ve nitelikli nüfus için yaşam alanları meydana getirmek amacıyla yüksek maliyetli Sazlıdere Barajının yıkılmasını, derelerin yok olmasını ve teknik değerlendirme yapılmadan, risklerle halkın kaynakları kullanılarak bu projelerin yapılması kabul edilebilir ve anlaşılabilir bir durum değildir.

5.2.3. Terkos Gölü ve Havzası

Terkos göl oluşumu; yükselen Karadeniz sularının karaya doğru ilerleyip bir koy meydana getirmesiyle başlamıştır. Koy zaman içinde kıyı seti ile denizin bağlantısının kesilmesi sonucu göle dönüşmüştür.



Harita 17. Terkos Gölü ve Havza Görünümü

Terkos Gölü; İstanbul'un yaklaşık 40 km kuzeybatısında, tamamlanmış 3. Havalimanının 2,5 km batısında yer alan ve en derin noktası -5.00 metre olan bir göldür. 1883 yılında, İstranca Deresinin, Terkos Gölü kenarından Karadeniz'e açılan ağız bir regülatörle kapatılarak göl kotu +3,25 m ye yükseltilmiş, 1972 yılında kapaklı bir regülatör yapılarak en yüksek kotu +4.50 m ye çıkarılmıştır. Böylelikle Terkos, İstanbul için su rezervi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Fındık Dere, Deli Yunus Deresi ve çok sayıda akarsu ile beslenen Terkos'un, 39 km² su alanı olup en derin yeri 11 metredir. Terkos Havzası; yaklaşık olarak 736,2 km² alanı olup İstanbul tamamının yaklaşık %20'lik su ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede ikinci büyük havzasıdır. Havza sınırları içerisinde Çatalca ilçesine bağlı 18 yerleşim alanı bulunmaktadır. Terkos Gölünden gelen sular Terkos-Kâğıthane iletim hattı ile İstanbul'a dağıtılmaktadır.

*"Havzada yapılan su analiz sonucuna göre toplam; 21 adet parametrenin 17 adedinin 1. sınıf, 2 adedinin 2. sınıf, 2 adedinin ise 3. sınıf su kalitesinde olduğu belirlenmiştir. Yüzeysel Su Kalitesi Yönetimi Yönetmeliğine göre bu parametreler birlikte değerlendirildiğinde Terkos Gölü'nün mevcut su kalitesi 1. sınıf olarak nitelendirilebilir."*⁹⁹

DSİ Etüt, Planlama ve Tahsisler Dairesi Başkanlığı'nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığına Kanal İstanbul Projesi ile ilgili vermiş olduğu 03.12.2020 tarih ve 22549675-611.02-783348 sayılı görüşünde *"Terkos Gölü Avrupa Yakasının en büyük içme suyu kaynağı olup (yıllık verimi 140 Milyon m³/yıl) aynı zamanda İstanbul'a İstranca Sisteminden toplam 235 Milyon m³/yıl suyun aktarıldığı bir ara geçiş ve depolama tesisi durumundadır. İstanbul'un Avrupa yakasında, mevcut yüzeysel içme suyu tesislerinden çekilebilecek (Asya yakasından aktarılan*

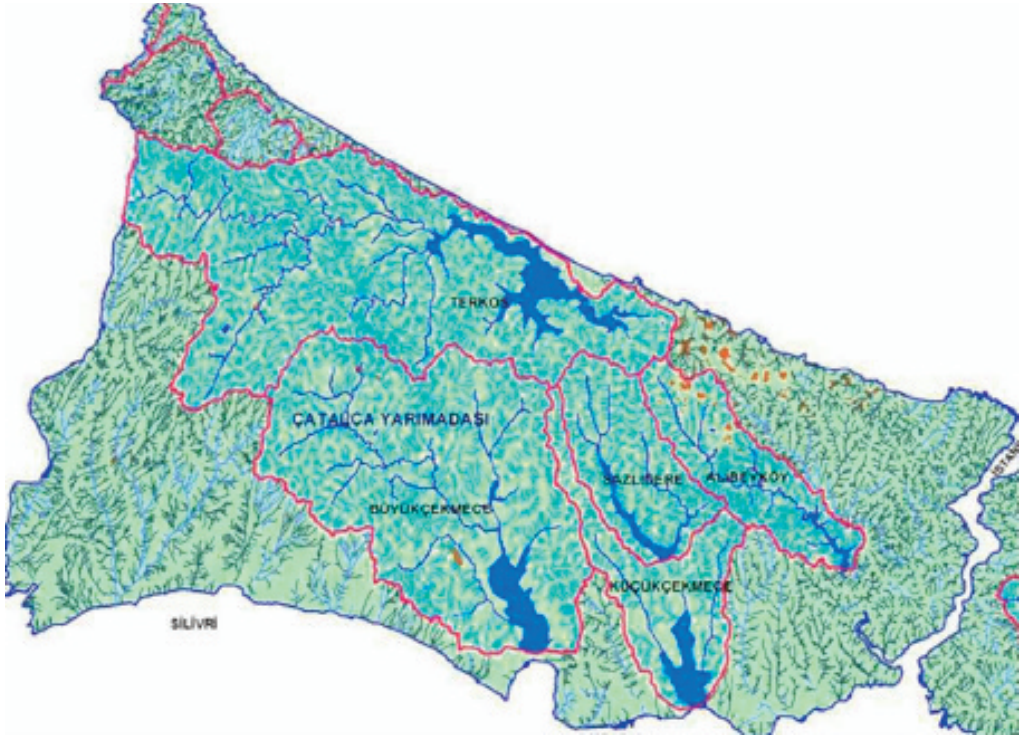
⁹⁹ http://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=911246&tipi=676&sube=2

sular hariç) su miktarı 411 hm³/yıl olup, bu miktarın % 52'si (214 hm³/yıl: İstranca + Terkos) Terkos Gölü vasıtası ile, %13'ü ise (52 hm³/yıl) Sazlıdere Barajı'ndan sağlanmaktadır.”

“Kanal İstanbul Projesi ile Terkos Gölünün doğusunda kalan yaklaşık 20 km²'lik bir su toplama havzası devre dışı kalacak (yaklaşık yıllık 18 Milyon m³'lük bir su kaybı), Sazlıdere Barajı devre dışı kalması ile (yaklaşık yıllık 52 Milyon m³ bir su kaybı) birlikte toplam su kaybı yıllık 70 milyon m³ olmaktadır. Ayrıca İstanbul'un hâlihazırda 5 Milyon nüfusunun su ihtiyacını karşılayan Sazlıdere – İkitelli Sistemi devre dışı kalacaktır.” şeklinde değerlendirme yapılan DSİ görüşü, Terkos su sisteminin İstanbul için önemini yeterince vurgulamaktadır.

Yine aynı görüşte “Kanalın batısında yapılması önerilen geçirimsizlik örtüsü olarak isimlendirilen uygulamanın – 21.0 m kotuna kadar bir sızdırmazlık duvarı olarak öngörüldüğü (ÇED Raporu şekil 3.2.1.3.4) görülmüş olup; kanal taban kotunun -20.75 m olduğu dikkate alındığında askıda kalacak ve sızma boyunu çok az uzatsa da nihai olarak tatlı – tuzlu su etkileşimini yeterli derecede önleyemeyeceği düşünülmektedir” denilmektedir ve buradan da Terkos Gölünün tuzlu su karışımı ile bir süre sonra kullanılmaz hale geleceği anlaşılmaktadır.

Terkos Havzası üstündeki baskı sadece Kanal İstanbul su yolu projesi ile sınırlı olmayıp, İstanbul Havalimanı işletmesinden kaynaklanan kirleticilerin (ÇED raporunda belirtilen miktarlar Kurşun 4.667 kg/gün, Çinko 4.667 kg/gün, Bakır 7.889 kg/gün) Terkos Gölü ve su toplama havzasında önemli bir baskı oluşturacağı ön görülebilmektedir.



Harita 18. Avrupa Yakası Su Havzaları Besleme Drenajı

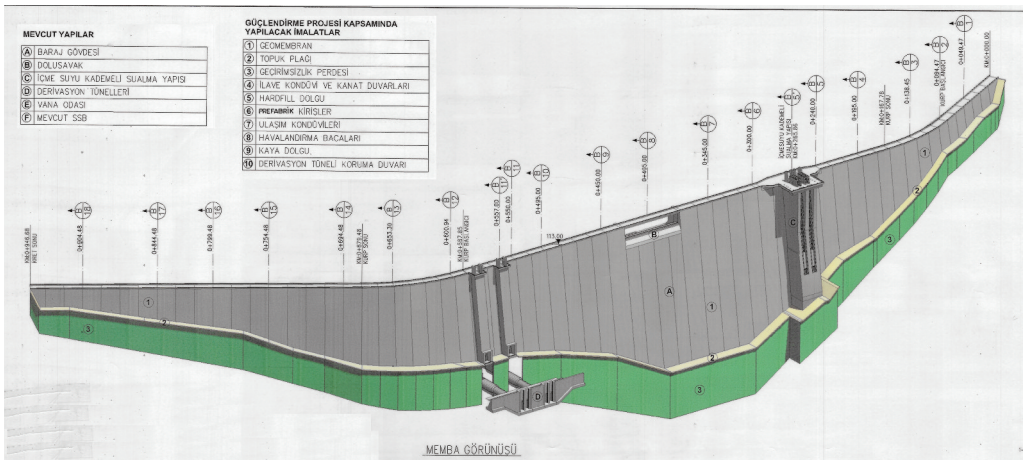
5.3. | İSTANBUL İL SINIRLARI DIŞINDAN İSTANBUL İÇİN SU ALMA

5.3.1. Melen Su Sistemi

Melen su sistemi İstanbul su havzalarından kuraklık dönemlerinde su ihtiyacının karşılanamaması durumunda kullanılması amacı ile planlanmış bir proje olmasına karşın, günümüzde İstanbul suyunun sigortası olarak gündeme getirilmektedir. Planlama yaklaşımları uzun yıllardır başarısız olan bu proje, Kanal İstanbul Su Yolu Projesinin su havzalarında yarattığı tahribata karşı kesin çözüm alternatifi olarak sunulmaktadır. Ancak durum belirtildiği gibi değildir.

“2071 yılına kadar su problemi yok” şeklinde açıklanan ve JBIC tarafından 1 milyar dolar kredi ile yapımı devam eden “Büyük İstanbul Su Temin Projesi” Melen Su Sistemi, çözümsüzlüğe dönüşmüştür. Bu durum merkezi yönetim ve su yönetiminden sorumlu olan ve kişi ve kurumlar tarafından görülmemekte, yanlış su politikalarına, yıkım projelerine ısrarla devam edilmektedir. Melen Barajının tamamlanamaması ve Melen Havzasındaki yanlış su politikaları nedeni ile “Büyük İstanbul Su Temin Projesi” çözüm olmaktan çok sorun olmaya devam etmektedir.

Temelden yüksekliği 124 m, toplam rezervuar hacmi 693,5 hm³, gövde hacmi 2.100.000 m³ olan Melen Barajı; 213.850.000 TL bedel ile ihale edilip bitiş tarihi 12.12.2016 olarak belirlendi. Ancak iş tamamlanamayınca 271.548.850 TL bedel ile yeniden aynı firmaya ihale edilerek 01.02.2018 tarihinde bitmesi kararlaştırıldı. Fakat yine iş kararlaştırılan tarihte bitirilemedi.



Şekil 19. Melen Barajı Teknik özellikler (İhale dosyasından)

28.02.2020 tarihinde “Melen Barajı Güçlendirilmesi” şeklinde yeniden ihaleye çıktı. Tekliflerin geçerlilik süresi ihale tarihinden itibaren 240 gün, işin yapım süresi ise sözleşme tarihinden itibaren 1.000 gün olarak belirlendi. Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli 19.12.2019 tarihinde TBMM genel Kurulunda bakanlık bütçesi ile ilgili yaptığı konuşmasında “*Melen'de ufak bir teknik problem olduğu doğrudur*”¹⁰⁰ dedi. Ancak işin kapsamı düşünüldüğünde (kazı çalışmaları 1.888.088 m³, kaya dolgu, kil dolgu, riprap dolgu, zayıt dolgu, taş dolgu 1.814.200 m³, beton işleri 544.897 m³) Melen Projesinin ufak bir teknik problem-den daha büyük sorunlarının olduğu görülmektedir.

Bakan Pakdemirli aynı konuşmasında kullandığı “*Binlerce baraj yaparsan bir tanesinde de ufak bir problem olabilir*” ifadesi de doğru bir yaklaşım değildir. Çünkü yönetimlerin İstanbul suyu için öngördüğü planlamaların tamamı sorunlu projelerdir. Barajın tamamlanması için yaklaşık 500 milyon TL ek maliyet ön görülmekte olup yapım süreleri ve barajın su tutma süreleri dikkate alındığında bu projenin 2025-2026 yıllarında hizmete alınacağı anlaşılmaktadır. 2016 yılında tamamlanacağı duyurulan projenin 10 yıllık bir gecikmeyle tamamlanacağı tespit edilmektedir. 2026 yılı da teorik bir yıl olup, bu sürenin uzama ihtimali de geçmiş süreç göz önüne alındığında güçlü bir olasılık olarak karşımıza çıkmaktadır. Melen Projesinde yaşananlar Bakan Pakdemirli'nin iddia ettiği gibi “ufak bir teknik problem” değil, İstanbul'un su havzalarının yok edilmesi ve ek maliyetlerle kamu kaynaklarının tüketilmesini de içeren kocaman bir yönetememe sorunudur.

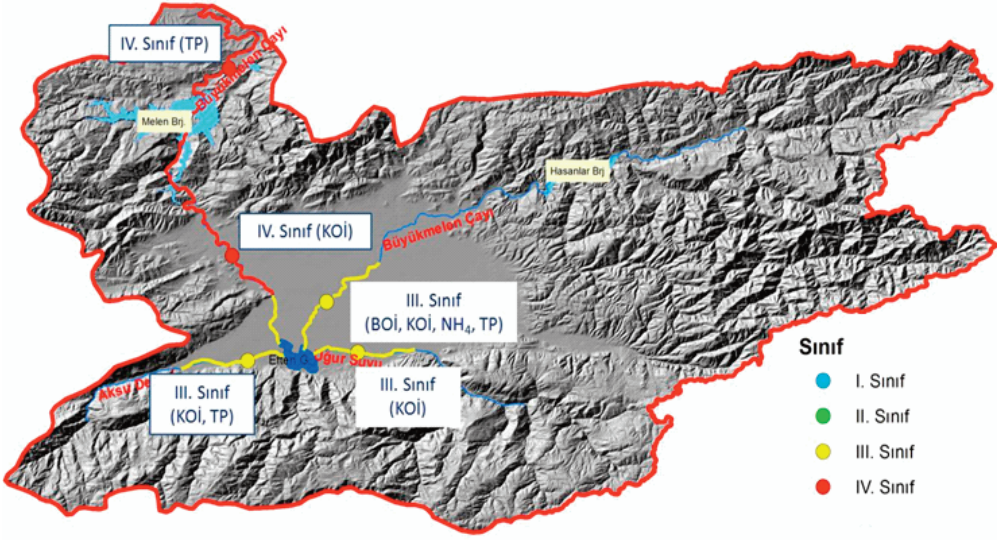
Baraj tamamlansa bile Melen Havzası kaderine terk edilmiş “su olsun da nasıl su olursa olsun” yaklaşımı ile İstanbul'un su ihtiyacını karşılamayı amaçlayan bir projeye dönüşmüştür.

“Büyük Melen Nehri ve Melen Barajı su kalitesini kirlenme risklerine karşı korumak üzere gerekli eylem planlarının hazırlanması çok büyük önem taşımaktadır. Ayrıca “İçme Suyu Elde Edilen veya Elde Edilmesi Planlanan Yüzeysel Suların Kalitesine Dair Yönetmelik'e göre; yapılan su kalite sınıflandırmalarına göre havzanın genelinde mevcut su kalitesi, (KOİ/BOİ5, NH4, P2O,PO4-3 TP) parametreler bakımından sorunlu gözükmektedir.” Melen Çayı Alt Havzası Koruma Eylem Planında, belirtilen bu hususlar durumu ortaya koymaktadır.

İlk aşamada günde 720.000 m³/gün üçüncü aşama sonunda yılda 1.180 milyar m³ su temin edilerek, İstanbul'un 2040 yılına kadar su ihtiyacı karşılanması planlanan Melen su havzası; İstanbul'un 170 km doğusunda Sakarya, Bolu ve Düzce il sınırları içinde 2330 km² bir alanı kapsamaktadır.

Bölgede arazi kullanımı ise 530 km² fındık tarlaları, 841 km² karışık orman alanları, 60 km² kent ve köy yerleşim alanları, 16 km² ise Sanayii tesisleri alanlarıdır. Havzada yaşayan nüfus ise 325.095 kişi olup 50.000 büyükbaş, 14.000 küçük hayvan, 6 milyon kanatlı hayvan bulunmaktadır. Havza alanında günlük 400 ton katı atık kaynaklanmakta, katı atıkların tamamı Küçük Melen kenarında düzensiz depolama alanlarında bertaraf edilmektedir. Havza içine deşarj edilen kirlilik yükleri KOİ (Kimyasal Oksijen İhtiyacı) 2.334 ton/yıl, TN (Toplam Azot) 410 ton/yıl, TP (Toplam Fosfor) 76 ton/yıl mertebesinde olup bu kirleticiler İstanbul içme suyu kaynağına doğrudan karışmaktadır.

¹⁰⁰ <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201912161040851266-tarim-ve-orman-bakani-pakdemirli-melende-ufak-bir-teknik-problem-oldugu-dogrudur/>



Şekil 20. Melen Çayı Havzası Su Kalitesi

2008/13681 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile “İçme suyu Havzası” olarak ilan edilen Melen Havzasında; su kaynaklarının mevzuata uygun olarak içme suyu kalitesinin sürdürülebilir olmasını sağlamak üzere İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmaktadır.

Melen Çayı Alt Havzası Koruma Eylem Planında; “Mevcut faaliyetlerin kontrolü ve kirliliğin kaynağında önlenmesi veya giderilmesi maksadıyla 2872 sayılı Kanuna göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile 2560 sayılı Kanuna göre İSKİ Genel Müdürlüğü tarafından düzenli bir şekilde denetim yapılacaktır.”¹⁰¹ tanımı yapılmıştır. Yine aynı eylem planında “Su kalitesinin ve miktarının sürekli ve düzenli bir şekilde izlenmesi, izleme programına uygun olarak DSİ Genel Müdürlüğü tarafından sağlanacaktır.” şeklinde yapılan görevlendirmeler yerine getirilmemektedir. Bölgenin yerel yönetimleri, İSKİ ve DSİ'nin su yönetiminde oynayamadığı etkin rol, İstanbul halkının temiz suya olan erişiminin önündeki en büyük engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Aslında yapılan; önce İstanbul'un su havzalarını yapılaşmaya açıp kenti susuzlukla yüz yüze bırakmak, ardından da farklı illerin su havzalarından taşınacak suyla kentin su ihtiyacını karşılamaya çalışmak ama bunu da becerememektir.

25.11.2014'te açılışı yapılan Düzce Katı Atık Bertaraf Tesisinin 750 metre kuzeybatısında Hecinler Köyü, 1000 metre güneydoğusunda Hasanlar Barajı bulunmaktadır. Faydalı ömrü 14 yıl olarak belirlenen Katı Atık Bertaraf Tesisi Melen havzası içinde olup, İstanbul içme suyu kaynağı Melen kollarına olan uzaklığı 100-200 metredir. 6.600 m³ hacimli çöp sızıntı suyu lagününde yaklaşık 2.750.000 kişiden kaynaklanan eşdeğer kirlilik yükü bulunmaktadır. Bu sular yüksek kirletici içerikte olup bir kısmının buharlaşmayla, buharlaşmayan kısmın ise Düzce Eysel Atıksu Arıtma Sisteminde arıtılması planlanmıştır. Ancak 2016 yılında biriken sızıntı suları bugüne kadar ne buharlaşmış ne de uzaklaştırılarak arıtma sistemine iletilmiştir. Taşma ile Melen Havzasına karışmaya devam etmektedir.

¹⁰¹ <https://docplayer.biz.tr/16496412-Melen-cayi-alt-havzasi-koruma-eylem-plani.html>



Şekil 21. Düzce Katı Atık Tesisi Lokasyonu

Bölgede bir kısım arıtma tesisleri kurulumu devam etmekte olup, atık suyun ve arıtılmış suların havza dışına çıkarılması ile ilgili henüz bir çalışma görülmemektedir.

İstanbul'un su kaynağı olarak sunulan Melen su sistemi, aslında temiz su kaynağı olmaktan çok uzak olup İstanbul'un su ihtiyacını karşılayabilecek bir proje değildir. **İstanbul Su Havzalarının yok edilmesiyle önümüzdeki süreçte kent susuzlukla baş başa kalacaktır.**

12.02.2020 tarihinde Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Melen Barajı ve havzasında bir inceleme yapmış, 10.03.2020 tarihinde İstanbul Büyükşehir İSKİ Atıksu Daire Başkanlığını ziyaret ederek durum değerlendirmesi yapmıştır. ÇMO İstanbul Şube temsilcileri görüşmede Hecince Köyünde bulunan Düzce Düzenli Çöp Depolama Tesisinin havzaya yakın olması, süzüntü sularının havzaya karıştığı, bölgenin mikroorganizma kaynaklı yaşam alanlarında sağlığı tehdit ettiği, koku kaynağının yerleşim alanına çok yakın olması nedeni ile köyün yaşanmaz hale geldiğini belirtmişlerdir.

Çevre Mühendisleri İstanbul Şubesi Melen Su Sistemi ile ilgili önerileri aşağıda belirtilmektedir.

- 1- Melen Su Sistemi, İstanbul Havzalarının yok edilmesinin alternatifi olmamalıdır. Kentin su havzaları yıkım yerine korunmalı, havza ve koruma alanları genişletilmelidir.
- 2- Melen Barajının 2025-2026 yılından önce devreye giremeyeceği gerçeği göz önüne alınarak planlama yapılmalıdır.
- 3- Melen havzasında bulunan bütün kirletici atık su kaynakları ve arıtılmış suları, havza dışına çıkarılmalıdır.
- 4- Yerel yönetimlerin Melen bölgesinin havza olduğu gerçeğini kavramaları sağlanmalıdır. Yerel yönetimler Bölgede yeni sanayi yapılarının, yeni yerleşim alanlarının yapımının önü açan vaatlerinden vazgeçmelidirler
- 5- Bölgede bulunan "Katı Atık Bertaraf Tesisi" kapatılarak farklı amaçlar için değerlendirilmeli, bölgede toplanan katı atıklar havza dışında Katı Atık Bertaraf Tesislerine gönderilmelidir.
- 6- İstanbul halkının sağlıklı suya erişiminin bir yaşam hakkı olduğu göz önüne alınarak

diğer illerin atık sularına muhtaç edilmemesi için su politikaları geliştirilmelidir.

7- Bütün su politikaları kararları paydaşların katılımı ile alınmalıdır.

8- Suyun sadece insanlar için değil, bütün canlılar için yaşam kaynağı olduğu gerçeği ile havzalarda ekolojik yaşam alanlarının korunması esas olmalıdır.



Şekil 22. Basında Melen Su Sistemi

5.3.2. Sungurlu (Çanak) Deresi ve Havzası

Sungurlu Barajı olarak gündeme getiren ve 04.03.2020 tarihli ÇED Olumlu Kararı verilen projenin amaçlarından birinin de İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak olduğu belirtilmektedir. Ancak projenin su temin projesi değil, ÇED Raporunda belirtildiği gibi "Sungurlu Barajı HES, Malzeme Ocakları, Kıрма-Eleme Tesisi ve Hazır Beton Tesisi Projesi" olduğu görülmektedir. Böylece Çanak Deresinin suları şirketin kullanımına sokulmakta ve akışından çıkarılmaktadır.

Söz konusu Baraj içme suyu kapasitesi 3,65 m³/saniye olup İstanbul'un su ihtiyacının %9-11 ini karşılayacağı anlaşılmaktadır. Bu miktar Kanal İstanbul Su Yolu Projesi için yıkımı planlanan "Sazlıdere Barajı" su ihtiyacını karşılama kapasitesi ile aynı değerdedir.

İlk olarak 1954 yılında yapımı gündeme gelen Sungurlu Barajı; bir kısmı İzmit ili Kandıra ilçesi sınırları içerisinde, bir kısmı ise İstanbul ili Şile ilçesi Ağva'da yer alacaktır. Barajın devreye alınmasıyla 900 yıllık yerleşim yeri olan Tekzen ve Akçaova Mahalleleri tamamen sular altında kalacak ve bölgede yer alan diğer 12 köy de projenin doğrudan etki alanında olacaktır.

Beton tipinde ve gövde dolgu hacmi 440.000 m³ olarak projelendirilmiş barajın Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından yapılmış ÇED Raporu incelemesinde; "İstanbul şehrinin orta vadeli içme suyu ihtiyacını karşılamak amacıyla geliştirilen proje, Yeşilçay Sistemi II. Merhalesi kapsamındadır.", "Baraj, Karadeniz'e dökülen Sungurlu (Çanak) deresi üzerinde kurulacaktır. Sungurlu Deresi, Sungurlu Regülatöründen yaklaşık olarak 1000 m sonra Yılgın Deresi ile birleşmekte ve Karadeniz'e dökülmektedir", "Kurulacak baraj ile hem İstanbul'a içme suyu temin edilecek hem de barajda kurulacak 2 üniteli toplam 3,30 MWm/3,21MWe'lik kurulu güç ile yılda 21,01 GWh'lik bir enerji elde edilecektir. Üretilen enerji Sungurlu Regülatöründen çıkan suların 200 m uzaklıktaki İsaköy Pompa istasyonuna terfi edilmesinde kullanılacaktır." değerlendirmeleri yapılmıştır.



Fotoğraf 46. Teksen Köyü ÇED Toplantı Sonrası

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, “Sungurlu Barajı HES, Malzeme Ocakları, Kırma-Elemente Tesisi ve Hazır Beton Tesisi Projesi” ile ilgili görüşleri özet olarak aşağıda yer alan görüşleri belirtmiştir.

1. ÇED Raporu incelendiğinde; proje alanının ekolojik yapısının detaylı incelenmediği anlaşılmaktadır. Nitekim ekolojik yapının detaylı incelemesi yapılması halinde ekolojik yıkımın etkisi de anlaşılacağından bu çalışmadan özellikle kaçınılması gerektiği anlaşılmaktadır.

2. Barajın ve baraj ile ilgili HES, beton ve malzeme tesislerinin; bölgedeki tarım alanları, ekolojik alanlar ve yerleşim alanlarına etkisi belirtilmemiş, sadece 11,76 km²’lik bir göl alanının etkileneceği belirtilmiştir. Ancak içme suyu barajlarının koruma alanları da önemli bir alanı kapsamaktadır.

3. Baraj yapımında kullanılacak geçirimsiz malzeme, geçirimli malzeme kayanın proje alanındaki malzeme ocaklarından karşılanacağı belirtilmektedir. Malzemelerin işlenmesi amacıyla kırma-elemente-yıkama tesisinin ve beton ihtiyacının karşılanması amacıyla hazır beton tesisinin kurulacağı belirtilmektedir. Malzeme ocaklarının ekolojik yıkım etkisi raporda belirtilmemiş, malzemenin bölgeden karşılanması bir avantaj olarak belirtilmiştir. Taş ocakları faaliyeti de eklendiğinde baraj yapımının bölgedeki baraj dışında da tahribat yapacağı anlaşılmaktadır.

4. Söz konusu Baraj içme suyu kapasitesi 3,65 m³/saniye olup İstanbul’un su ihtiyacının %9-11’i karşılayacağı anlaşılmaktadır. İstanbul şebeke su kayıplarının %23-26 olduğu gerçeği ile kıyaslandığında, belirtilen proje yerine şebeke kayıplarının önlenmesinin daha gerçekçi bir yaklaşım olduğu anlaşılmaktadır. Sungurlu Barajı projesine ayrılan 263 milyon TL’nin -proje bedeli istimlak bedelleri eklendiğinde çok daha yüksek olacaktır-, İSKİ’nin 2017 yılı Performans Programı içinde yer alan su kayıplarını azaltmak maddesini fonlamak için kullanılması daha akla yatkındır. Bu durumdan hareketle, İstanbul için yapılması gerekenin yüksek maliyetli projeler değil, var olanı korumak üzere planlanan akıllı projeler üretmek olduğu ortadadır.

5. Barajından dereye bırakılan su miktarı 9,45 hm³ olup bu raporda “Barajdan dereye bırakılan ekolojik su miktarı” olarak tanımlanmaktadır. Ancak derelerin beslediği gerçek su miktarı bu değer 12-15 katı olup, dereye bırakılan %8’lik miktarın ekolojik yaşam için yeterli olacağını öngörmektedir. %92 oranında bir su azalmasının öngörülen ekolojik yıkım etkisi değerlendirmeye bile alınmamıştır.

Sungurlu Baraj inşaatı 5 yıl sürecek, 1.691.595 m² orman alanı yok olacak ve 34.500 ağaç kesilecektir. Bölgede yüzyıllardır yaşayan halk ise akıbeti belirsiz yaşam alanlarına göçe zorlanacaktır.

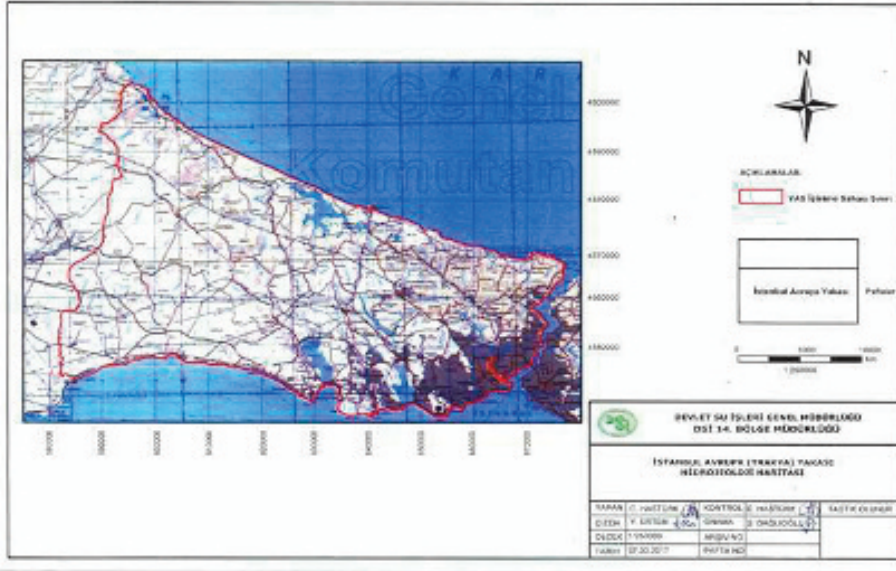
İstanbul da bir kısmı yapılan, bir kısmı için de planlanan mega ölçekli projeler uğruna yok edilen su havzaları ve diğer yaşam alanları yerine oluşturulan bu projeler, başka yaşam alanlarında ekolojik yıkım olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanal İstanbul ÇED Raporunda belirtilen nitelikli nüfusun yeni yaşam alanları için oluşturulan projelerin, ülkenin farklı yerlerinde yaşayan ve çoğunluğunu kent yoksulları ile köylülerin oluşturduğu halkın ve diğer canlıların yaşam alanlarında getirdiği yıkım kabul edilemez.

5.4. | YERALTI SULARI

İstanbul'un içme ve kullanma suyu kaynaklarının neredeyse tamamı, yağışlarla beslenen dereler ve doğal ırmak gibi yüzeysel sulardır. Ancak Anadolu ve Avrupa Yakasında bulunan İstanbul'un stratejik açıdan büyük öneme sahip yeraltı suları da çok önemlidir. DSİ tarafından 03.12.2019 tarihinde Kanal İstanbul Projesi için verilen görüşte yer alan "İstanbul'un stratejik açıdan büyük öneme sahip tek yeraltı suyu kaynağı olduğu anlaşılan karstik kireçtaşı akiferi DSİ tarafından işletmeye kapatılmıştır" ifadesi yeraltı sularının önemini vurgulamaktadır.

Stratejik öneme sahip olarak tanımlanan yeraltı suları; uzun yıllar sanayinin su ihtiyacı için karşılamış, izinsiz açılan kuyularla yeraltı su seviyesi oldukça düşmüştür.

9.05.2017 tarih ve 30061 sayılı Resmi Gazetede DSİ Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ilan ile İstanbul ili Anadolu Yakası ve Avrupa Yakasında bulunan "Her türlü yeraltı suyuyla ilişkin su alma yapısının inşasına izin verilmeyecek ve yeni yeraltı suyu tahsisi yapılmayacaktır." şeklindeki açıklama ile yeraltı suları koruma altına alınmıştır.



Harita 19. İstanbul Avrupa Yakası Hidroloji Haritası (9.05.2017 Tarih ve 30061 sayılı resmi Gazete)

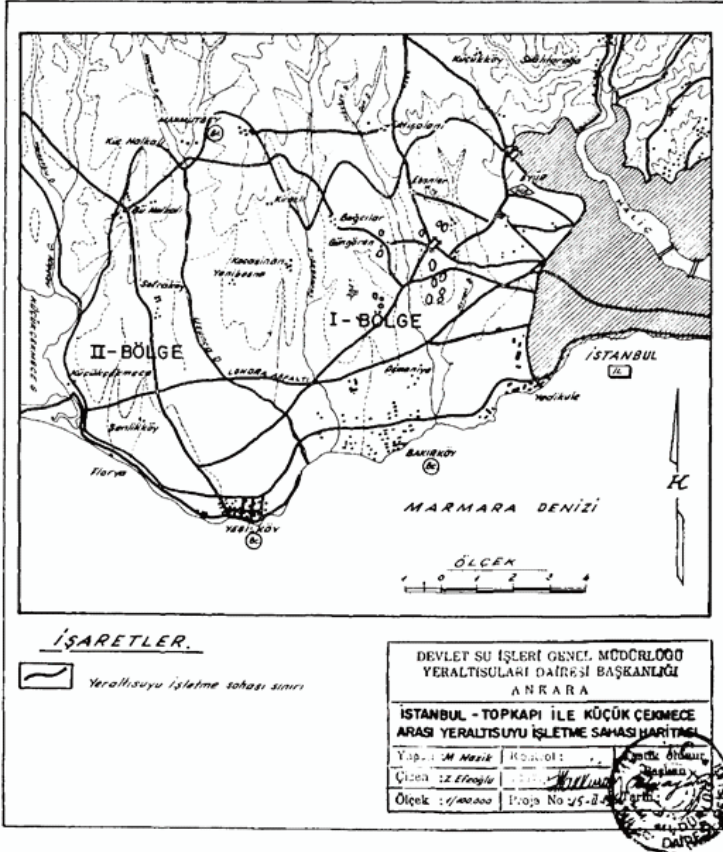
Kanal İstanbul Su Yolu ve Yenişehir Yapı Alanları projesi kapsamında bölgede yeraltı sularının da etkileneceği ve akiferlerin geri dönüşü olmayan şekilde zarar göreceği anlaşılmaktadır.

DSİ 03.12.2019 tarihli görüşünde "Mevcut veri/bilgiler ışığında yapılan ön değerlendirmelerde, hidrojeolojik bakımdan alınacak önlemler ve tedbirler programının doğru belirlen-

¹⁰² https://www.tmmob.org.tr/sites/default/files/dsi_-_3.12.2019_t._gorus_yazisi.pdf

mesi ve en etkili şekilde uygulanarak, efektifliğinin gözlem yapılarak kontrol edilmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Aksi takdirde, güzergâh boyunca akiferlere tuzlu su girişi halinde stratejik rezerv olan "akiferlerin" kirlenme riski ile birlikte kanal kazıları, akifer boşalmalarının hızlanması ve yakın çevredeki şahıs ve kuruluşlara ait mevcut su sondaj kuyularının etkilenme ihtimali ortaya çıkacaktır" ve "Marmara kesiminde tuzlu su girişi kanalın tüm güzergâhı boyunca ise akiferlerin kirlenme riski, akifer boşalmalarının hızlanması ve kanal güzergâhı yakın çevresindeki DSİ 14. Bölge Müdürlüğümüze belge düzenlenmiş olan kuyuların olumsuz etkilenme potansiyeli ortaya çıkacaktır" ifadesiyle yeraltı akiferlerinin proje ile kullanılmaz hale geleceğine dikkat çekilmektedir.

Aynı görüşte "Kanal güzergâhı boyunca değişken jeolojik yapı nedeniyle oluşabilecek farklı oturma problemleri ve/veya rapor içerisinde risk senaryolarında en çok bahsedilen gemilerin karaya oturması şeklinde gerçekleşebilecek deniz kazaları sonucunda geçirimsizlik zonunun yırtılması/işlevini kaybetmesi durumlarında akiferlerin zarar göreceği" tanımlanmaktadır. Geçirimsiz tabaka olarak önerilen beton ve Membranın gemi trafiğine açık 45 km boyunca yırtılmadan uzun yıllar kalması mümkün değildir. Bu durum su yolunun işletmeye açılmasından kısa süre sonra gerçekleşeceği öngörülmelidir. Kanalının sızdırmazlık testinin yapılmasının da mümkün olmadığı düşünüldüğünde akiferlerde oluşacak tuzlanmanın neredeyse kaçınılmaz olduğu sonucuna varılabilir.



Harita 20. İstanbul Topkapı-Küçükçekmece yeraltı suyu Haritası [24.03.1966 Tarih ve 12259 sayılı Resmi Gazete]

DSİ aynı görüşünde “İstanbul’un stratejik rezerv olarak adlandırılan Karstik Kireçtaşlarının (Marmara Havzası Yeraltı suyu Kütlelerinin Belirlenmesi Projesi kapsamında “Bakırköy Kireçtaşları Yeraltı suyu Kütlesi” olarak adlandırılan 519 Nolu yeraltı suyu Kütlesi) kanal tamamlandıktan sonraki deniz suyu etkileşiminin önlenmesi amacıyla bir geçirimsiz malzeme (geosentetik beton şilte) kullanılması önerilmiştir. Ancak inşaat kazısı sırasında akiferden kazı çukuruna boşalacak su ya da deniz suyunun akifere dolması konusunda ne gibi önlemler alınacağı belirtilmemiştir.” ifadesiyle dikkat çektiği nokta, ÇED Raporunda çözüm olarak sunulan önerinin aslında bir çözüm olmaktan uzak olduğuydu. Bu görüşe Nihai ÇED Raporunda yer verilmedi.

Yine DSİ’nin yukarıda belirtilen görüşünde “İşletme aşamasında, önerilen sızdırmazlık sisteminin yaşanmakta olan depremler ve beklenen Büyük İstanbul Depremi esnasında zarar görmesi durumunda akifere tuzlu su girişinin önlenmesi/sınırlandırılması için yöntemlerin de belirlenmesi gerekmektedir” şeklinde yer verdiği açıklaması da onaylanan ÇED Raporunda çözümsüz bırakıldı.

“Bu bölgede emniyetli yeraltı suyu çekim rezervine ulaşıldığından, yeni su sondaj kuyusu açılması yasaklanmıştır. Bu işletme sahasındaki akiferlerin, normal şartlarda kullanılmaması ve acil eylem planı çerçevesinde saklı ve stratejik rezerv olarak değerlendirilmesi gerektiği unutulmamalı, projenin inşaat ve işletme aşamasında bu husus göz önünde bulundurulmalıdır.” DSİ raporunda belirtilen en önemli kısım Nihai ÇED Raporunda karşılıksız kalmıştır. Yeraltı sularının “Stratejik rezerv” kavramı içinde değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmamıştır. Kentin kuraklık, deprem, salgın hastalık afetlerin olduğu ve suyun temin edilemediği durumlarda kullanılması planlanan yeraltı sularının özellikle korunması gerekirken bu durum dikkat bile alınmamaktadır.

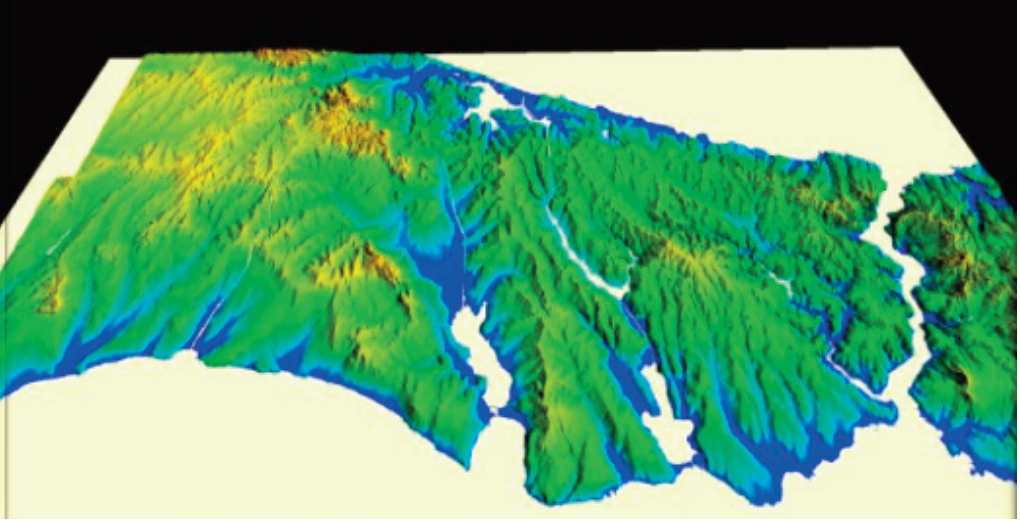
Kanal İstanbul Su Yolu Projesi ile bölgedeki yeraltı suları kullanılmaz hale gelecek, akiferler dolma, çökme riski ile karşı karşıya kalacaktır. Yeraltı sularının etkisi sadece İstanbul Avrupa Yakası ile sınırlı kalmayıp Kırklareli formasyonunun deniz suyu ile etkileşiminin olması ile içme ve kullanma suyu kaynağını yeraltı sularını kullanan Trakya Bölgesi’de etkilenecektir.

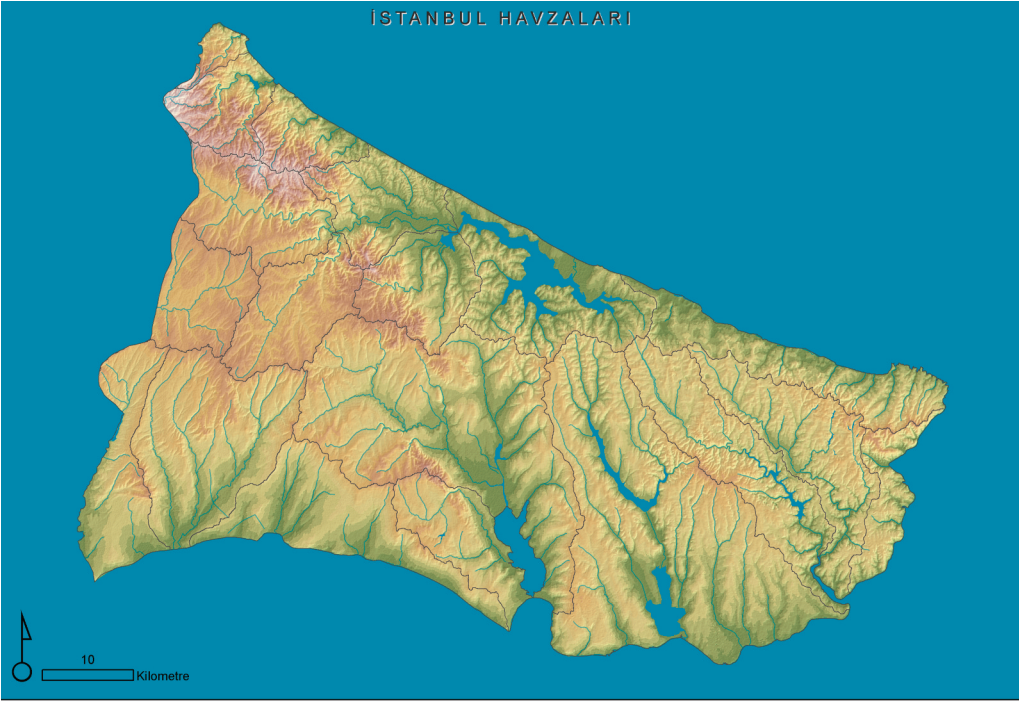
Yıllık ortalama yağış miktarı 3 milyar m³ olan İstanbul’un içme suları havzaları, il yüzölçümünün (5.400 km²) %46’sı kadar bir alan kaplamaktadır. Yağış ve havza alanı ilişkisi değerlendirildiğinde kentin su ihtiyacını karşılamada bu değerlerin oldukça verimli olduğu, su toplama havzalarının daha etkin kullanımı ile yağışları miktarının kentin su ihtiyacının karşılayabileceği anlaşılmaktadır. Bu yaklaşım yerine başka illerin su havzalarından, İstanbul’un su ihtiyacını karşılama projeleri hem yarattığı ekolojik yıkım hem de proje yönetimindeki başarısızlık nedeniyle halk ve doğa üzerinde olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Kırklareli il sınırları içinde bulunan Kazandere Barajı ve Kuzuludere Barajı su toplama havzası, uzun yıllar İstanbul’un su ihtiyacını karşılamak amacıyla kullanılmış, sonunda kurutulmuştur. “İstanbul Büyük Su Projesi” kapsamında, İstanbul’un bütün suyunu 2070 yılına kadar karşılaması planlanan Melen Su Sistemi ise İstanbul’dan iki il sınırı geçilerek ulaşılan ve İstanbul’a yaklaşık 170 km uzaklıktadır. Melen Havzasından regülatör ile İstanbul’a günlük 700.000 m³ su iletimi sağlamaktadır. Melen Havzası yüz yüze bırakıldığı ekolojik yıkımla İstanbul’un yanlış havza yönetimine kurban edilmek istenmektedir.

İstanbul su havzalarını büyük proje alanlarının merkezi yaparak yapılaşmaya açmak, İstanbul’u diğer illerin su havzalarına muhtaç hale getirmiş, bununla da kalınmayıp o illerin havzalarının da ekolojik yıkımına neden olunmuş ve bu durum devam etmektedir.

BÖLÜM 6**KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPI ALANI
PROJESİNİN EKOLOJİK ETKİSİ**

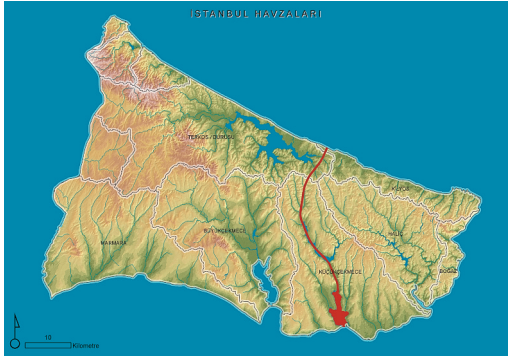
Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Projesi; 3. Havalimanı, 3. Köprü ve bağlantı yolları ile birlikte Küçükçekmece Lagün Havzasının, Terkos/Durusu Havzasının, Marmara Bölgesinin, kuzey ormanlarının ve sulak alanların, hatta Marmara ve Karadeniz kıyılarını da alarak denizlerin içine kadar yapılaşmaya açılmasıdır.





Harita 21. İstanbul İli Avrupa Yakasının Yükselti Haritası ve sınırları ile Bölgedeki Su Havzaları

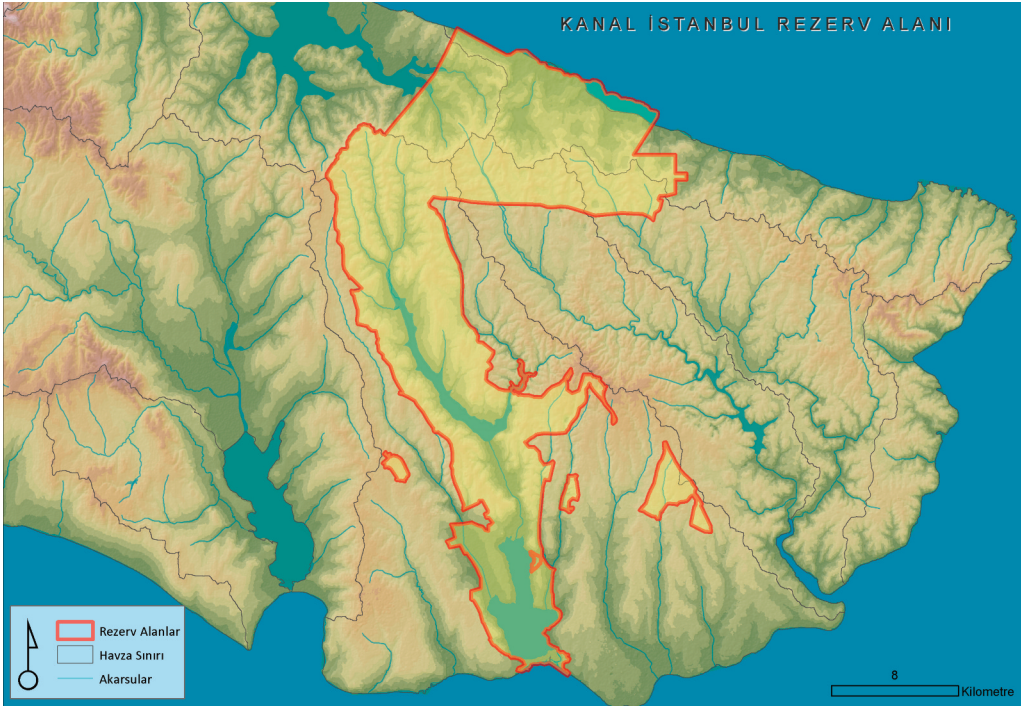
Harita 21'de görülen Avrupa Yakası su havzalarının olduğu bölge, Kilyos Havzası, Küçükçekmece Lagün Havzası, Durusu/ Terkos Havzası; Kanal İstanbul Projesi kapsamında yapılacak kanal yapımı, kıyı yapıları, kıyı dolguları (Harita 22), ile 3. Havalimanını içeren Yenişehir Yapı Alanının (Harita 23) baskısı altındadır.



Harita 22. Kanal İstanbul Güzergahı ve Kıyı Dolgu Alanları¹⁰³

Harita 21'de görülen Avrupa Yakası su havzalarının olduğu bölge, Kilyos Havzası, Küçükçekmece Lagün Havzası, Durusu/ Terkos Havzası; Kanal İstanbul Projesi kapsamında yapılacak kanal yapımı, kıyı yapıları, kıyı dolguları (Harita 22), ile 3. Havalimanını içeren Yenişehir Yapı Alanının (Harita 23) baskısı altındadır.

¹⁰³ ÇED Raporu Şekil 1.3.1, Bölüm 1.8, Sayfa 39

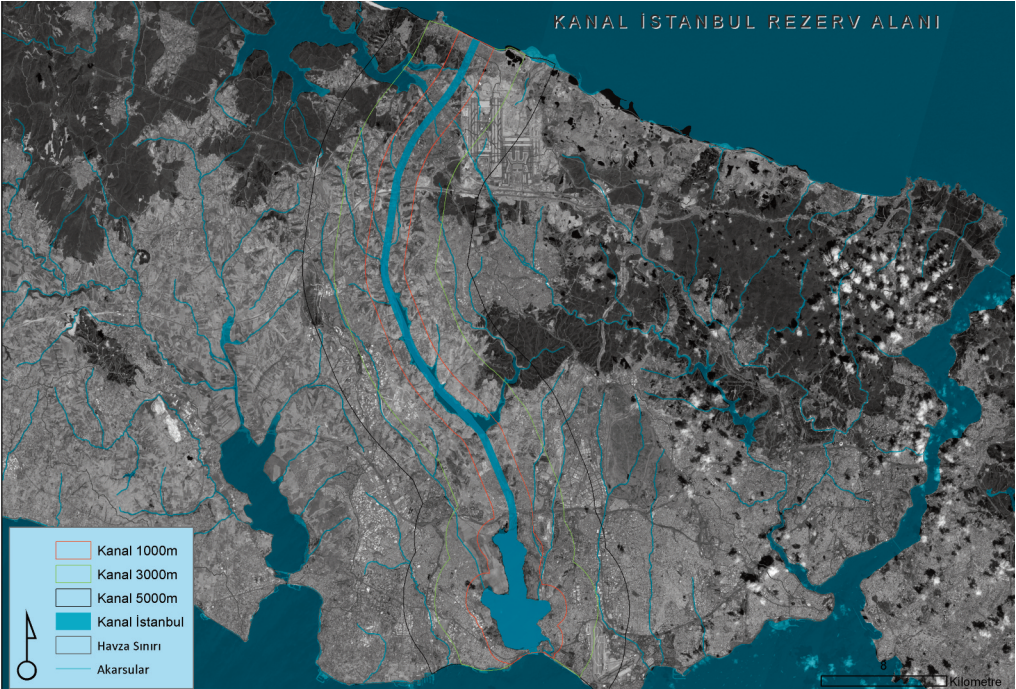


Harita 23. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Sınırları

6.1. | YERALTI SULARI

Harita 22’de güzergahı görülen kanalın; kazı, dolgu ve inşasının 5 yıl içinde tamamlanacağı, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 m derinliğinde ve en dar yerinde (tabanda) 275 m genişlikte olduğu, Küçükçekmece Lagünü - Sazlıdere Barajı- Terkos Gölü doğusunu takip edeceği ÇED Raporunda belirtilmektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Kanal ve Kanalla ilgili yapıların yapılmasına, doğal ortamların yapılaşmaya açılmasına ve işlevsizleştirilmesine 17 Ocak 2020’de, İstanbul 1/100.000 mevcut Çevre Düzeni Üst Ölçek Planında raporda belirtilenleri kapsayan düzenleme olmamasına rağmen, onay vermiştir (ÇED Olumlu Kararı). 2019 yılında kabul edilen Çevre Düzeni Planında değişiklikler yapılmış, kanalı da “su yolu kavramı eklenerek” içine alan yapılaşmaya ilişkin düzenleme belirginleştirilmiş, 30 Aralık 2019’da daha netleştirilerek yeni bir düzenleme ile askıya çıkarılmış ancak askı süresi/yasal itiraz ve düzeltme süresi dolmadan ilgili bakanlık 17 Ocak’ta ÇED Olumlu Görüşünü ilan etmiştir.

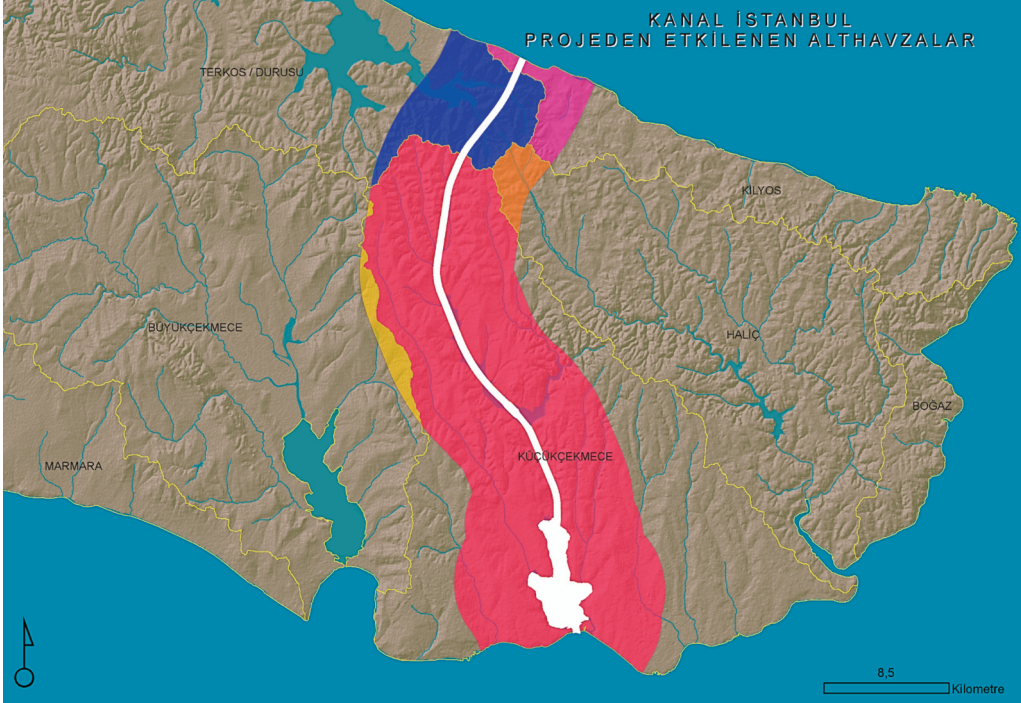
Üst ölçek planda olmayan bu işin sadece kanal kazısından gelen etkisini irdelemek için kanalı çevreleyen 1 km, 3 km ve 5 km’lik tampon etki alanları tarafımızdan incelenmiştir. Tampon alanlar belirlendiğinde kanal yapımı sonucunda havzalarda oluşacak kayma, sıvılaşma etkileri ve akiferlerde yaratacağı olumsuzluklar irdelenmeksizin bile, Küçükçekmece Lagünü’nün, Büyükçekmece’nin, Terkos/Durusu, Kilyos ve Haliç Havzalarının kanal yapımından etkileneceği açıkça görülmektedir. (Harita 24 ve 25).



Harita 24. Kanal Kazısının Havzalarda Tuzlanma Etkisi (Kanalın 1 Km, 3 Km ve 5 Km Tampon Alanları)

Tablo 14. Kanal Kazısının Avrupa Yakası Su Havzalarında Etkilediği Alan Büyüklükleri

Kanalın içinden geçerek etkilediği su havzası (Bkz Harita 24 ve 25)	Havzada Etkilenen Kısımın Alanı (ha)	Havzanın Toplam Alanı (ha)	Etkilenen Su Havzasının Oranı (%)
Kilyos	2048,3	16276,3	%12,6
Terkos / Durusu	6049,0	75102,9	%8,1
Haliç	1225,7	39819,3	%3,1
Büyükçekmece	1145,7	62179,0	%1,8
Küçükçekmece Lagün	38350,0	61022,9	%62,8



Harita 25. Kanal İstanbul 5 km etki alanıyla kesişen havzalar

Kanal İstanbul yapımı için 17 Ocak 2020 tarihinde verilen ÇED olumlu kararı; kıyı yapılarını [yat limanları, konteyner limanları ve lojistik merkezler], denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santrallerini kapsamaktadır (Harita 26).



Harita 26. ÇED Olumlu Kararı verilen Kanal Kazısı ve Liman Yapıları 104

Bu raporda Marmara'nın ve Karadeniz'in kıyılarının doldurulacağı belirtilmektedir. Lagünün, Sazlıdere'nin tabanından ve havzanın kuzey kısımdaki kara ekosisteminden çıkarılan hafriyatın (toprak ve sedimentin) (Harita 37), taşınarak Karadeniz kıyısına, Harita 38'de belirtilen alanlara doldurulacağı, kıyı yapıları için gereken eksik malzemenin Arnavutköy, Çatalca, Cebeci ve Kemerburgaz'da, olan çoğu orman arazisi üzerinde bulunan 24 taş ocağından temin edileceği belirtilmektedir (Harita 27). Bunlardan proje kapsamında, 6 adet taş ocağının kullanılabilmesi öngörülmüş olup, kullanılacak olan taş ocaklarına ait itinerer (hareket çizelgesi) ile Harita 29 ile verilenlerin öncelikli kullanılacakları anlaşılmaktadır. Bahsi geçen 6 ocağın dışında Karadeniz dolgu koruma yapılarının malzeme ihtiyaç durumu doğrultusunda kullanılmak üzere Anadolu Yakası'nda bulunan, Karayolları 1.Bölge Müdürlüğü adına Hammadde Üretim İzni mevcut malzeme ocakları da kullanılacağına ÇED Raporunda işaret edilmektedir.



Harita 27. Bölgede ruhsatlı çalışmakta olan taş ocakları yerleri 105



104 ÇED Raporu Şekil 3.1.1.1., Bölüm 3-3, Sayfa 106

105 ÇED Raporu taş ocakları haritası Şekil 3.4.1. Sayfa 3-217, Şekil 3.4.9 Sayfa 3-224

6.2. YENİŞEHİR REZERV ALANI PROJESİNİN SU HAVZALARINA BASKISI

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesinin 2011 yılından itibaren yapımı etap etap sürdürülen diğer kısmı ise Harita 23'te görülen bölgede Yenişehir olarak planlanan ve "nitelikli nüfus¹⁰⁶" için yapılacağı belirtilen yeni kent yapılaşmasıdır. Sınırları belirlenmiş bu bölgenin yetkisi 13.08.2012 Tarihli 2012/3573 Sayılı Bakanlar Kurulu kararınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilerek 24.02.2014 Tarih 2014/6028 Sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Rezerv Alan olarak yürürlüğe sokuldu. Yenişehir Rezerv Alanı; 1/100.000'lik çevre düzeni planında değişiklik yapılarak plana (değişiklik plan askı tarihi 30.12.2019, onaylandığının açıklandığı tarih 07.03.2020) işlendi.¹⁰⁷

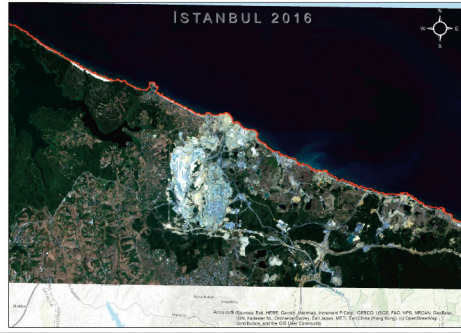
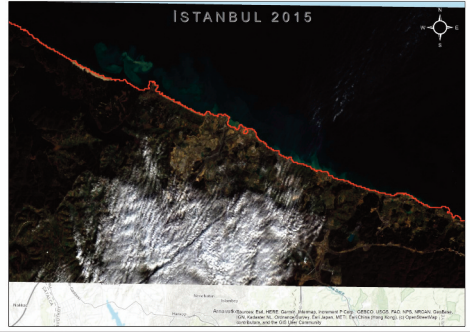
Yapı rezerv alanı olarak ayrılan alanların; bölgedeki su havzalarına dağılımı Tablo 15'te sayısal olarak verildi, Harita 28'te ise renklendirilerek görünür kılınmıştır. Su Havzaları üzerine yapımı planlanan yeni kent alanının toplam alanı en az 34.240 hektardır. Bu alanın bir kısmında seyrek yerleşimler vardır ve önemli bir kısmında tarım üzerinden geçimlik yaşam sürdürülmektedir. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Projenin hedeflerinden ve projenin bilgisinin verildiği dönemden bugüne değin süren emlak verilerinden anlaşılmaktadır ki mevcut yerleşimin olduğu kısımlar da (2019 yılında rezerv alanı içinde mevcut 18.154,4 ha kentleşmiş alan) yeniden yapılaşdırılacak (Bölüm 4, Yapılaşmaya Açma ve Arazi Değişimi) ve Marmara'nın kuzeyine ortasına kanalı ve havalimanını alan yeni bir kent inşaa edilecektir. Yenişehir Rezerv Alanının baskıladığı havzalar arasında Kilyos Kıyı Havzası ve içinde Sazlıdere Alt Havzasını da barındıran Küçükçekmece Lagün Havzası en fazla yapılaşmaya açılacak olan su havzalarıdır.

Tablo 15. Kanal İstanbul Proje Rezerv Alanlarının Havzalarda Yer Alan Kesimlerinin Alanları

Rezerv alanının keşiştiği havza	Su Havzası içindeki Yapı Rezerv Alanı (ha)	Havza Toplam Alanı (ha)	Havza içinde yapılaşmaya açılacak oran (%)
Haliç	4.140,957	39.819,34	10,4%
Kilyos	5.285,686	16.276,34	32,5%
Küçükçekmece Lagün	2.1684,61	61.022,87	35,5%
Terkos / Durusu	3.129,094	7.5102,85	4,2%

Tablo 15'te hesaplanan, Harita 28'te gösterilen yaklaşık 34.240 hektar yeni kent yapılaşma alanının ilk yapısı 2015 yılında başladı 2019 yılında tamamlandı. Mega Projenin ilk etabında yer alan bu yapı; 3. Havalimanı olarak bölgenin Kuzey ormanları, sulak alanları üzerine ve Karadeniz kıyısı doldurularak inşa edildi.

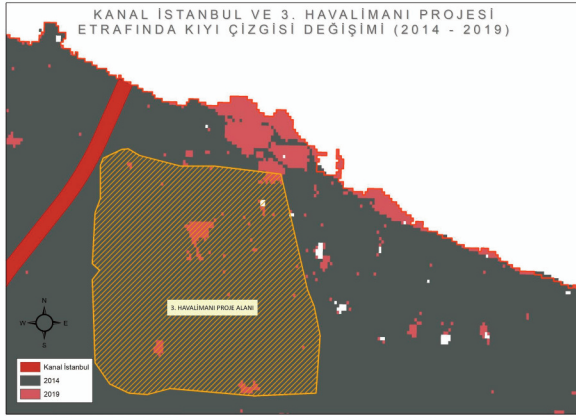
¹⁰⁷ İstanbul 1/100.000 çevre düzeni plan değişikliği Plan notu Sayfa 8, Sayfa 27, Sayfa 42



Harita 29. Karadeniz kıyısı kıyı çizgisinin değişimi (2014-2017)



Harita 30. Karadeniz Kıyısının Dolgu ile Değişimi (2018-2019)



Harita 31. 3. Havalimanı Yapımı Sırasında Doldurulan Kara ve Su Alanları; Karadeniz ve Kuzey Doğal Alanlar

Harita 31'de görülen, 2014 ve 2019 yılları arasındaki karasal alan farkı; doldurulan ve sucul sistem özelliği yitirilmiş kısımlardır. Kıyılarda ve sucul sistemlerdeki bu değişimin nedeni Yenişehir Projesinin bir parçası olan 3. Havalimanı yapımıdır. 2014 yılına ait kara alanı haritada gri dolgu ile gösterilirken 2019 yılına kadar doldurularak genişleyen kara alanı pembe dolgu ile gösterildi. Harita 32'de ise 3. Havalimanı etkisi altında kalan ve ekolojik sistem özelliği değiştirilen bölgede yapılan kazı (mavi ile gösterilerek) ve dolgu alanları (kırmızı ile gösterilerek) ayrıştırıldı, işlendi ve yaklaşık olarak hesaplandı.

Bu hesapta bir piksel $87,99^2 = 7742,24 \text{ m}^2$ (yaklaşık 7.7 dönüm) dür.

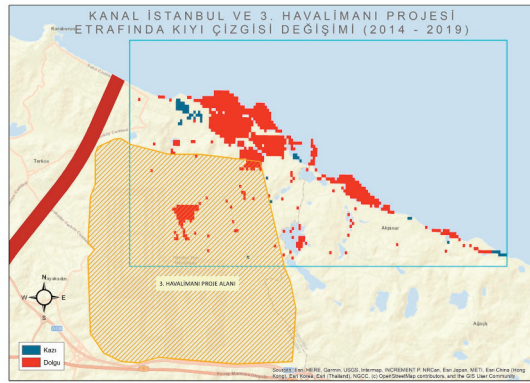
2019 a kadar Küçükçekmece Lagün Havzasının kuzeyinde

$56 * (87,99^2) / 1000 = 433,57$ dönüm (kazılarak),

$830 * (87,99^2) / 1000 = 6426,06$ dönüm (dolgu ile) sucul sistemin ekolojik yapısı tamamen değiştirildiği belirlendi.

Kazı yapılan alanda mendirek ve liman oluşturulduğu, dolgu alanının ise hem sahilde hem de 3. Havalimanı proje alanında olduğu belirlendi. 3. Havalimanı projesinde doldurulan alan burada hesaplananla sınırlı değildir. Bu hesaplamada sadece sucul sistemlerin kıyı çizgilerinde değişim ve projeden etkilenen sucul sistemlerin yeri bulunmaya çalışıldı.

Bölgede su alanları üzerindeki değişim Yeni Kent Planlamasının 2014 yılından beri uygulanmakta olduğunu açıkça göstermektedir.



Harita 32. 3.Havalimanı Yapımı Sırasında Yapılan Kazı ve Dolgu Alanları (2019 ve 2014 Yılları Arasındaki Fark)

6.3. | MEGA PROJELERİN BÖLGEDE YARATTIĞI YAPISAL DÖNÜŞÜM

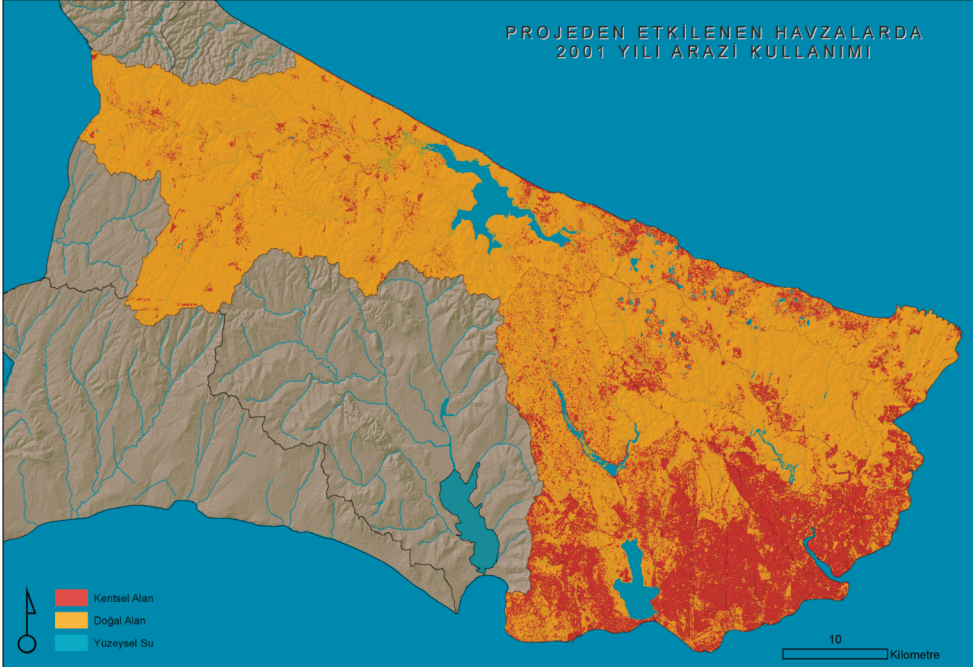
2011 yılından itibaren uygulanmakta olan Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Projesinin de içinde olduğu bölgeyi etkileyen Mega Projelerin doğal alanlara; ormanlara, kıyılara, sulak alanlara, tarım alanlarına etkileri, alanın yapısı ve özelliklerindeki değişimi anlamak için farklı dönemleri kapsayan uydu görüntüleri incelendi. Bu amaçla seçilen 2001, 2007, 2014 ve 2019 yılları uydu görüntülerinden arazi özelliklerindeki değişim belirlenmeye çalışıldı, Harita 33, Harita 34, Harita 35 ve 36'da görüntülenen arazi değişimi sırasıyla Şekil 23, Şekil 24, Şekil 25 ve 26'da ve Tablo 16, Tablo 17, Tablo 18, Tablo 19 ve 20'de sayısallaştırıldı.

Bölgedeki yapılaşma baskısını belirleyebilmek için, uydu görüntüsü üzerinden arazi sınıflandırması; seçilen dört farklı zamanda, üç temel arazi sınıfı oluşturularak, kentleşmiş alanlarda, doğal alanlarda ve yüzeysel sularda değişim izlendi:

İncelenmeye esas alınan yıllar bölgede doğal alanlar üzerinde yapılan projelerin etkilerini belirleyebilmek üzere seçilmiştir. 3. Havalimanının bölgeye etkisini görmek üzere 2014-2019 yılları arasında arazi değişim, 3. Köprü'nün bölgeye yapılaşma etkisini anlamak için 2007-2014 arası dönüşüm incelendi.

2001 – 2007 yılları arasında Küçükçekmece Lagün Havzasında yapılan araştırmalarda doğal ortamın kirleticilerden etkilenmesi incelenmiştir. Bu nedenle kentleşme ile doğal alanların kirlenme ilişkisini ve Kanal yapımı sırasında açığa çıkacak hafriyatın doğal ortama etkisini analiz edebilmek için de 2001 ve 2007 arazi uydu görüntüleri incelenmiştir.

2001 Yılı İstanbul Avrupa Yakası'nda Arazi Kullanımı

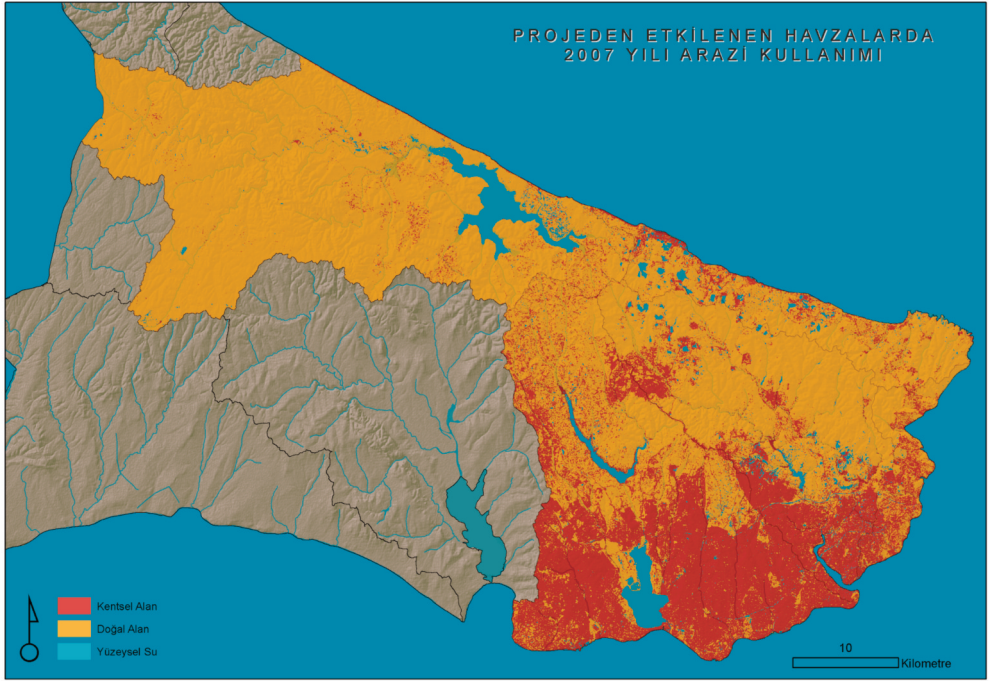


Harita 33. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2001)

Tablo 16. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2001)

2001 Yılı Su Havzası Arazi Sınıfları (hektar)	Kentleşmiş	Yüzeyel Su	Doğal Alan	Havza Toplam Alanı (Ha)
Boğaz	3.259,91	2,18	3.797,66	7.059,75
Haliç	10.716,91	360,71	28.732,98	39.810,61
Kilyos	3.563,59	387,91	12.321,49	16.272,99
Küçükçekmece Lagünü	27.843,48	2.082,21	31.080,14	61.005,83
Terkos / Durusu	4.504,64	2.931,78	67.632,25	75.068,67
Arazi Sınıfı Bazında Toplam (ha)	49.888,53	5.764,79	14.3564,52	19.9217,85

2007 Yılı İstanbul Avrupa Yakası'nda Arazi Kullanımı

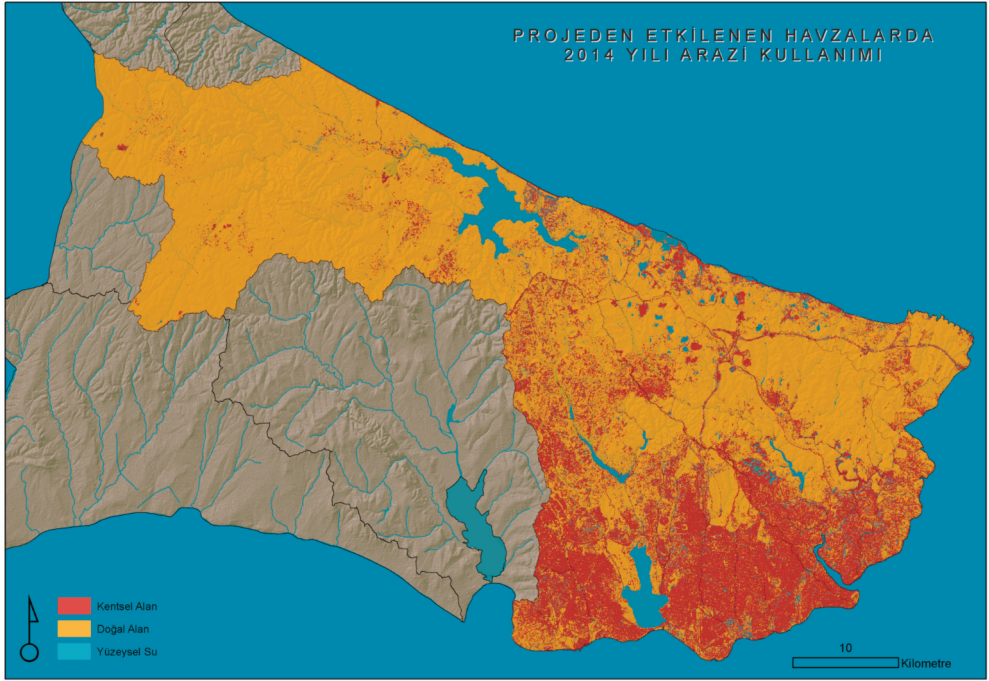


Harita 34. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2007)

Tablo 17. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2007)

2007 Yılı Su Havzası Arazi Sınıfları (hektar)	Kentleşmiş	Yüzeysel Su	Doğal Alan	Havza Toplamı
Boğaz	2.971,18	119,01	3.969,55	7.059,75
Haliç	10.680,55	1.515,53	27.614,53	39.810,61
Kilyos	2.687,12	979,67	12.606,20	16.272,99
Küçükçekmece Lagün	34.102,96	3.037,92	23.864,95	61.005,83
Terkos / Durusu	1.973,51	3.846,16	69.249,00	75.068,67
Toplam	52.415,32	9.498,29	137.304,24	199.217,85

2014 Yılı İstanbul Avrupa Yakası'nda Arazi Kullanımı

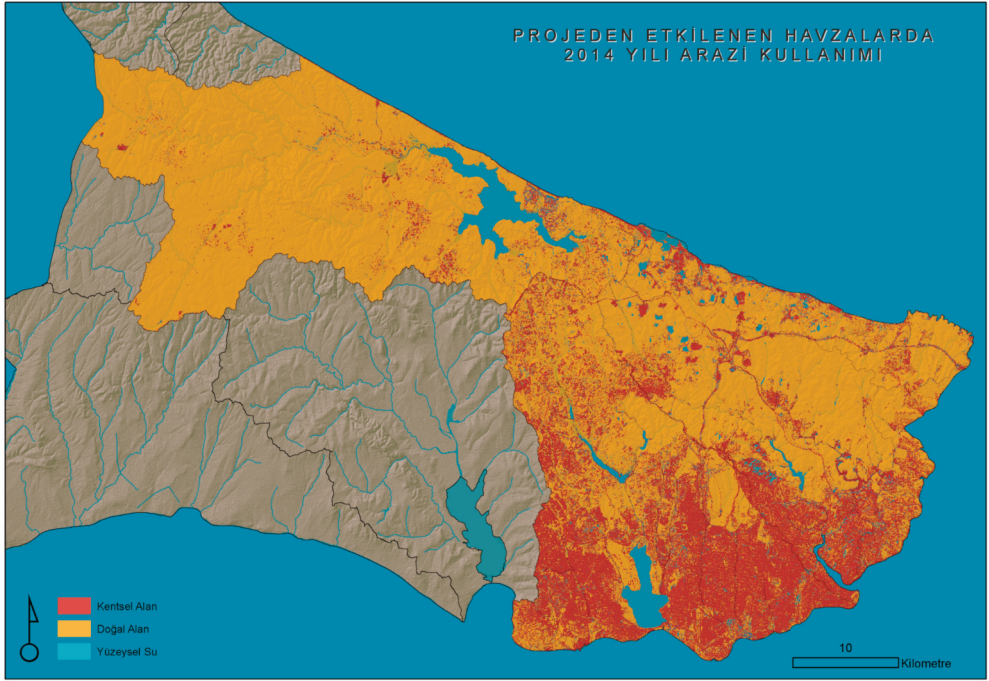


Harita 35. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2014)

Tablo 18. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2014)

2014 Yılı Su Havzası Arazi Sınıfları (hektar)	Kentleşmiş	Yüzeysel Su	Doğal Alan	Havza Toplamı
Boğaz	2.697,73	295,07	4.066,94	7.059,75
Haliç	10.059,29	1.495,34	28.255,97	39.810,61
Kilyos	3.237,55	1.291,11	11.744,33	16.272,99
Küçükçekmece Lagün	31.008,18	4.084,26	25.913,38	61.005,83
Terkos / Durusu	3.512,67	3.973,66	67.582,35	75.068,67
Toplam	50.515,42	11.139,45	137.562,97	199.217,85

2019 Yılı İstanbul Avrupa Yakası'nda Arazi Kullanımı



Harita 36. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Yapıları (2019)

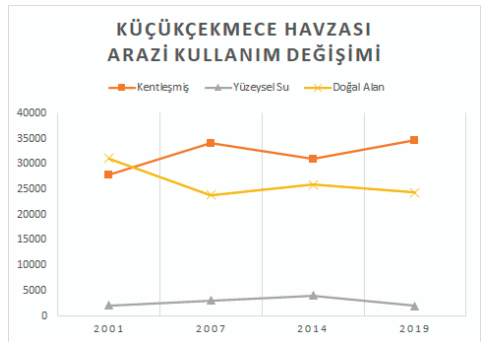
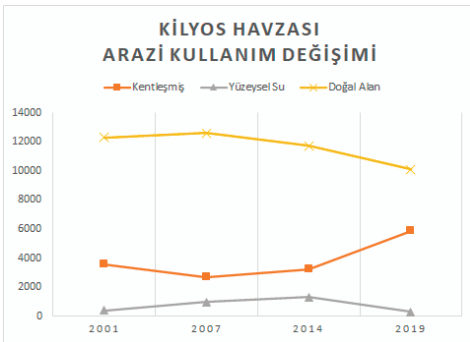
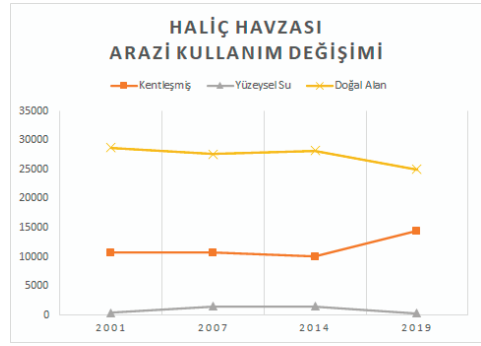
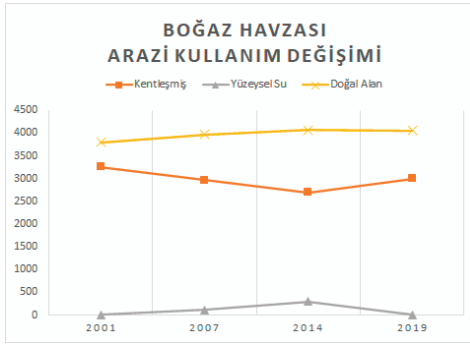
Tablo 19. İstanbul Avrupa Yakası Arazi Değişimi (2014)

2019 Yılı Su Havzası Arazi Sınıfları (hektar)	Kentleşmiş	Yüzeysel Su	Doğal Alan	Havza Toplamı
Boğaz	2996,66	2,67	4060,41	7.059,75
Haliç	14472,10	308,12	25030,38	39.810,61
Kilyos	5883,11	277,17	10112,70	16.272,99
Küçükçekmece Lagün	34617,73	2048,75	24339,35	61.005,83
Terkos / Durusu	10198,67	2634,27	62235,73	75.068,67
Toplam	68168,28	5270,99	125778,57	199.217,85

Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanının etkilediği Avrupa Yakası Su Havzalarında arazi sınıfları arasında değişim Şekil 23'te (hektar) olarak hesaplanarak listelendi. Grafiklerde özellikle 2007-2019 yılları arası su havzalarındaki arazi sınıfının dönüşümü; doldurulan sulak alanlar ve kentleşen doğal alanların kentleşmeye dönüşümünü irdelemek için önemlidir. Bazı su havzalarında sulak alanlardaki artış buralardaki taş ocaklarında ve maden sahalarında oluşan atık havuzlarından ya da göllenmelerden kaynaklanmaktadır. 2007 yılından itibaren yapılaşma süreci, Mega Projelerin kentleşme ve doğal alanlar arasında yarattığı dönüşüm; doğal alanlardan, tarım alanlarından ve sucul sistemlerden kentleşmeye dönüşüm açıkça görülmektedir.

Yenişehir Yapı Alanı Projesinin uygulamalarından biri olan 3. Havalimanının yapım sürecinde; su havzalarını, ormanları, tarım alanlarını hızla yapılaşmaya dönüştürmüştür. Aynı etki 3. Köprü ve bağlantı yollarının yapımı ve sonrasında da gözlenmektedir. Kilyos, Durusu ve Küçükçekmece su havzalarında 3. Havalimanı etkisi en az 8.552,28 ha doğal alan, en az 4.388,84 ha yüzey alanına sahip sucul sistem müdahale görmüş, ekolojik yapısını yitirmiş, geri dönüşümsüz yok olmuştur (Tablo 20). 3.Havalimanı etkisi ile en hızlı dönüşen havza Durusu Havzasıdır. Onu Küçükçekmece ve Haliç Havzası, ardından da Kilyos Havzası izlemektedir.

3. Köprü'nün yapımı sırasında ve takip eden yıllarda; Durusu havzasının, onu takip eden hızda ise Haliç ve Kilyos Havzalarında doğal alanların yapılaşarak kent alanına dönüştüğü görülmektedir. 3. Köprü'nün yapılaşma etkisi tüm kuzey aksı boyunca izlenmektedir (Harita 34 ve Harita 35, Tablo 17 ve Tablo 18)



Şekil 23. Projelerden Etkilenen Tüm Havzalarda Sulak Alanlar ve Diğer Doğal Alanların (Tarım ve Orman Alanlarının) Değişimi

Tablo 20. İncelenen Dönemlerde Su Havzalarındaki Değişim

Yıl	Havza, Arazi sınıfı (hektar)	Kentleşmiş	Yüzeysel Su	Doğal Alan	Havza Toplam Alanı (ha)
2001	Boğaz	3.259,91	2,18	3.797,66	7.059,75
2007		2.971,18	119,01	3.969,55	
2014		2.697,73	295,07	4.066,94	
2019		2.996,66	2,67	4.060,41	
2001	Haliç	1.0716,91	360,71	2.8732,98	39.810,61
2007		1.0680,55	1.515,53	2.7614,53	
2014		1.0059,29	1.495,34	28.255,97	
2019		14.472,1	308,12	25.030,38	
2001	Kilyos	35.63,59	387,91	12.321,49	16.272,99
2007		2.687,12	979,67	12.606,20	
2014		3.237,55	12.91,11	11.744,33	
2019		5.883,11	277,17	10.112,7	
2001	Küçükçekmece Lagün	27.843,48	2.082,21	31.080,14	61.005,83
2007		34.102,96	3.037,92	23.864,95	
2014		31.008,18	4.084,26	25.913,38	
2019		34.617,73	2.048,75	24.339,35	
2001	Terkos / Durusu	4.504,64	2.931,78	67.632,25	75.068,67
2007		1.973,51	3846,16	69.249,00	
2014		3.512,67	3.973,66	67.582,35	
2019		10.198,67	2.634,27	62.235,73	

6.4. | YAPILAŞMANIN YAŞAMA ETKİSİ

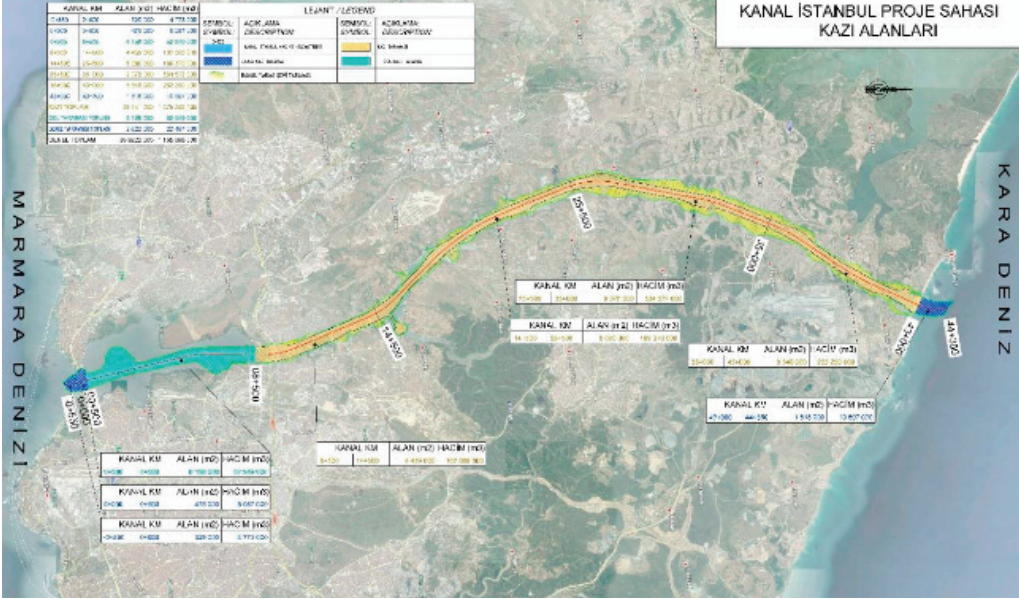
Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesinin kanal kısmının gerçekleşmesi ise mümkün görülmemektedir. Kanalda alt akımın sıfıra yakın değerde olacağı öngörülmektedir. Üst akım ise 144 km³/yıl yani 4.566 m³/saniye mertebesinde olacaktır. Bu ortalama debi de 24 adet Sakarya Nehir kapasitesine eşittir.

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları yapımı sürecinde ÇED Raporunda 4 yıl boyunca süreceği belirtilen patlatma, kazıma, dolgu, kanal kıyı yapıları inşa çalışmaları yaşam için ciddi sorunlara neden olacak ekolojik yıkımlardır:

- Üzerinde yapılaşma oluşacak orman ekosistemi, tarım alanları, su ekosistemleri ekolojik özelliklerini yitirecek,
- Küçükçekmece Lagünü yok olacak,
- Sazlıdere'nin ve üzerindeki baraj göletinin yaşamdaki işlevi tamamen değişecek
- Sazlıdereyi besleyen dere yataklarının yapısı bozulacak, dere havzalarında taşkın riskleri oluşacak (DSİ raporu)
- Patlatmalar sonucunda akifer yapı bozulacak,
- Deniz suyu kara ekosistemini baskılayacak,
- Durusu/ Terkos Gölü ve yeraltı su katmanları, topraklar tuzlanacak,
- Kırklareli akiferinde tuzlanma, tuzlanmanın akifer boyunca yayılması sonucunda Stratejik olarak depolandığı yerde korunan, kullanılması (DSİ tarafından yasaklanan Resmi Gazete'de belirtilen) yeraltı suları "kullanılmaz" hale gelecek,
- Su ve tuza doyan toprakta kayma/sıvılaşma riski artacak,
- Kara ekosisteminin ekolojik yapısı değişecek,
- Toprağın ve akiferlerin tuzlanması nedeniyle başta Küçükçekmece Lagünü, Kilyos ve Terkos Havzaları olmak üzere giderek Avrupa yakası topraklarda tarım yapılamaz hale gelecek,
- Karadeniz ve Marmara Kıyı çizgisi değişecek,
- Kumullar ve beraberindeki endemik türler ve su canlıları yok olacak,
- Marmara ve Karadeniz arasında akıntı değişecek,
- Marmara Denizinin yapısal özellikleri değişecek.

6.4.1. Kazıma ve Dolgu ile Açığa Çıkacak Hafriyatın (toprağın, sedimentin) Doğal Ortamlara Etkisi

3. Havalimanı yapımı ile kıyıdaki değişimi veren Harita 32 ve Projede hedeflenen kıyı dolgularını gösteren Harita 38 birlikte incelendiğinde; dolgunun yapılacağı belirtilen kısımların 2014 yılından itibaren (3. Havalimanı yapımı süresince) doldurulmaya başlandığı, 3. Havalimanı projesi ile kıyılara yapılacak müdahalelerin planlandığı ve uygulamaya sokulduğu görülmektedir.



Harita 37. Kanal güzergahında Kazı Yapılacak Kısımlar¹⁰⁹

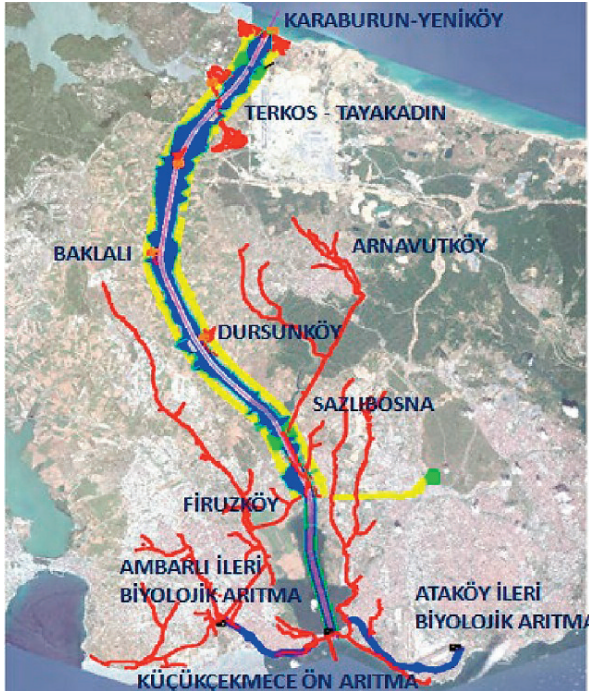


Harita 38. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi- Deniz Dolgu Alanları

¹⁰⁹ ÇED Raporu Şekil 3.2.11.1.1. (Böl 3 Sayfa 208)

cut mahallelere 1990 lı yıllarda ve sonrasında Güvercin Tepe, Şahintepe, Tahtakale, Bahçeşehir Konutları, Yeşilkent ve Üniversite Mahalleleri eklenmiştir (Şekil 24) (Celep A.B., 2009).

1970 sonrasında eklenen (Yarımburgaz, Altınşehir, Şahintepe, Güvercintepe, Kayabaşı Köyü, Tahtakale, Yeşilkent gibi) mahallelerde halk kendi imkanları ile kanalizasyonu döşemiş ve bu döşenen kanalizasyon boruları evlerden belli bir uzaklıkta son bulmuş ya da halk atıksuyunu fosseptikle evinden uzaklaştırmaya çalışmıştır. Bölgenin atıksularını toplayıp iki atıksu arıtma tesisine taşıyan atıksu kollektörü 2017 yılı sonuna kadar parça parça tamamlanabilmiştir. Bu nedenle havzada kent atıksuları doğal sisteme baskısını, ekosistemlere kirletici etkisini sürdürmüştür. 2018 yılından itibaren kollektörlerle toplanması tamamlanan atıksuların bir kısmı Küçükçekmece Ön arıtma tesisine diğer kısmı ise Ambarlı İleri Biyolojik Arıtma Tesisine gitmektedir (Böl 7. Deplasman Çalışmaları Şekil 7.1). Hasanoğlan, Menekşe, Nakkaşdere atıksularını toplayan kollektörler, Kanarya bölgesinin atıksularını toplayan kollektör birleşerek atıksuları 350.000 m³/gün kapasiteli Küçükçekmece Ön Arıtma Tesisine taşımakta, ön arıtmadan (kabaca filtrelemeden) geçirilen atıksular Marmara'nın açıklarına deşarj edilmektedir. Firuzköy-Ambarlı Tünelinin topladığı atıksular, 2012 yılında işletmeye alınan Ambarlı Arıtma tesisinden geçirilerek Haramidere aracılığı ile Marmara Denizine akmaktadır. Bu tesislerden Küçükçekmece Ön Arıtma Tesisi, Derin Deniz Deşarjı Hattı ve bu tesise atıksu taşıyan kollektörler, Kanal ve Kıyı yapıları projesi kapsamında devre dışı kalacaktır. Kanal Projesi nedeniyle Hasanoğlu- Menekşe- Kanarya- Nakkaşdere hattı kullanılamaz hale gelecektir. Bakanlık tarafından onay verilen Kanal ve Kıyı Yapıları Projesi ÇED Raporunda proje kapsamında devre dışı kalacak Harita 6.20 de görülen pek çok arıtma tesisinin ve kollektörün yerine Başakşehir İleri Arıtma Tesisi ve yeni kollektörler yapılacağı iddia edilmektedir (Bkz. Böl 7. Deplasman Çalışmaları).



Harita 40. Kanal Yapımı Sırasında Devre Dışı Kalacak Atıksu Kollektörleri, Tünelleri ve Arıtma Tesisleri



Şekil 24. Küçükçekmece Lagün Havzası'nda Bulunan Yerleşim Yerlerinin Dağılımı

Bölgenin atıksularının tamamının toplanması ancak 2017 de başarılı oldu. O yıla kadar parça parça ihale edilerek ancak tamamlanan atıksu kollektör hattı ve ön arıtma- derin deşarj tesisleri, kollektörler kanal yapımı nedeniyle iptal edilecek. Şekil 24'te görülen, neredeyse tamamı Kanalın ve planlanan Yenişehir rezerv yapı alanlarının etkisi ve dönüşümü altında kalan mahallelerin atıksuları yeni kollektörler, yeni arıtma tesisleri yapılanaya kadar yeniden doğal ortama, derelere, denizlere verileceği anlaşılmaktadır (Bölüm 4. Bölgenin Demografik Yapısı ve Değişimi).

Küçükçekmece Lagün'üne ve onu besleyen Derelere gelen kirlilik yüküne endüstriyel üretimlerin atıklarının eklenmesi

Küçükçekmece Lagünü ve Dereleri 1984 -1997 yılları arasında İSKİ tarafından havza koruma alanından çıkartıldı, bu yıllarda havzaya konuşlanan endüstrilerin sayısı hızla arttı. 1970 li yıllardan itibaren altyapısı olmayan mahallelere 1984 yılından itibaren endüstri tesisleri de eklendi.

Havzanın 1984-1997 yılları arasında ilk kez, 2000'den sonra da tamamen havza korumadan çıkarıldığı dönemlerde Kayabaşı, Hadımköy, Firuzköy ve Hoşdere'de sanayiler konuşlandı ve sayıları hızla arttı, bu bölgeler sanayi bölgesi halini aldı.

2009 yılına kadar;

- Kayabaşı'nda sayıca 80'e ulaşan sanayiler; Kayabaşı Köy merkezinin doğusunda, yaklaşık 1 km uzaklıkta Sazlıdere'nin bir kolu olan Balıklıdere kıyısında bulunmakta. Bölgedeki sanayiler metal ve döküm ağırlıklıdır. Bunun yanında tekstil ve plastik gibi sanayi sektörleri de bölgede konuşlandı. Bu sanayiler atıksularını genelde Balıklıdere'ye

verildi. Ayrıca bölgede uzunca süre kaçak olarak çalışan kot yıkama fabrikaları atıksuları da dereye aktı. Sazlıdere'nin ardından Küçükçekmece Lagünü'nün kirlilik yükü giderek arttı.

- Firuzköy bölgesinde sayıları 50 ye yakın olan bölgede tekstil sanayii ağırlıklı sanayiler atıksularını kanalizasyona deşarj yapmakta.
- Eşkinöz Deresi kıyısında Hadımköy, Hoşdere ve Esenyurt bölgelerinde de sanayi tesisleri hızla konuşlandı.
- Hadımköy bölgesinde sayıları 211' e ulaşan sanayiler metal, tekstil ve plastik ağırlıklıdır. Bunun yanında kağıt, ambalaj ve kimya sanayileri de bulunmakta. Son yıllarda nakliyat ve depolama amaçlı tesislerin sayısında artış oldu. Hadımköy ve Hoşdere bölgesindeki sanayiler atıklarını genelde Eşkinöz Deresi'ne vermekteydi. Bu iki sanayi bölgesinin kirlilik yükünü Eşkinöz Deresi Küçükçekmece Lagünü'ne taşımakta. Hadımköy bölgesinin sanayiciye sağladığı elverişli şartlar nedeniyle her geçen gün sanayi sayısı bu bölgede artmakta ve bölge gitgide bir sanayi bölgesi halini aldı.
- Sanayide çalışanlar Gaziosmanpaşa, Beylikdüzü, Avcılar, Esenkent, Esenyurt, Firuzköy, Hoşdere, Arnavutköy ve Hadımköy'den gelmekte. Hadımköy'de çalışan nüfusun yaklaşık %80'i bölgedeki sanayide çalışan işçilerdir.
- Sanayi tesislerinin olduğu bölgelerde endüstrilerden çıkan emisyonlar bölge halkını doğrudan olumsuz olarak etkilemekte.

İSKİ'nin Küçükçekmece Lagünü'nün kirliliğini önlemeye yönelik projelerinin bir bölümü olan ve Küçükçekmece Havzasının güneyinde, Marmara Denizi ile bağlantı noktasında kurulan Küçükçekmece Ön Arıtma ve Deniz Deşarjı Tesisinin 10 Ocak 2005 tarihinde işletmeye alınmadan önce havza içinde bulunan tüm kanalizasyon sistemleri Küçükçekmece Lagününe doğrudan deşarj edilmekteydi.

Kanalizasyon sistemi ile evsel atıksuların son yıllara kadar yeterince toplanmadığı havza, endüstrilerin atık suları da kanalizasyona deşarj standartlarına¹¹⁰ göre lagüne ve derelere verilmeye başlayınca Lagünün ve havzadaki derelerin su ve sediment yapısında (dip çamurunda) organik ve inorganik kirlleticilerin baskısı giderek artmaya başladı (Üstün B. vd, 2009).

Havza içinde 2009 yılına kadar içme suyu şebekesinin tam olarak döşenmediği Yeşilkent Mahallesi, Tahtakale Mahallesi ve Şahintepe Mahallesi gibi mahallelerde ana caddeden geçen içme suyu şebeke borusundan halk kendi imkanlarıyla suyunu temin etmekte ya da kuyu suyu ve taşıma suyu kullanmaktaydı.

Kanal Yapımı Sırasında Çıkacak Hafriyatın Taşınımı, Özellikleri ve Etkileri

Şirketin ÇED dosyasında¹¹¹ Konteyner limanlar için denizde yapılacak kazı hariç kazı materyali/ hafriyat miktarını 1.079.252.000 m³ olarak verilmektedir. Bunun 1.055.785.000 m³ ü Küçükçekmece Lagünü'nün tabanından, Sazlıdere Barajı ile Karadeniz arasındaki karasal alandan ve dere yamaçlarından, dere tabanından çıkarılacağı anlaşılmaktadır. Bu kazıma ve patlatma işlemlerine konteyner liman yapımı sırasında yapılacak deniz tabanı kazımaları dahil değildir. Sucul ekosistemlerde yapılacak sadece dip taramasının 89.779.000 m³ olacağı belirtilmektedir.¹¹²

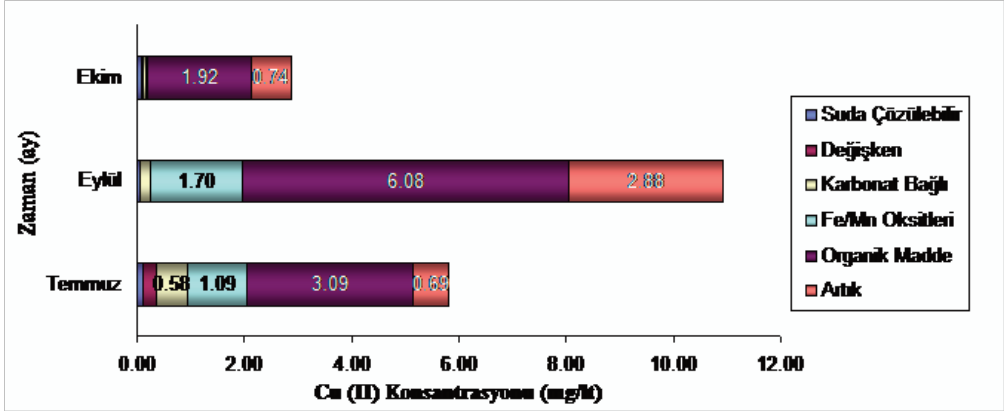
¹¹⁰ İSKİ'nin derelere verilen atıksu deşarjları- yasal denetimlerinin kanala deşarj standartlarına göre sürdürülmesi sonucunda (Mer-mutlu, R'nin İSKİ adına yanıtı ile; 2004)

¹¹¹ ÇED Raporu Tablo 3.2.1.15.1 Sayfa 3-97

¹¹² ÇED Raporu Tablo 3.2.7.2.1. Sayfa 3-183

Mg'dan sonra suda en yüksek miktarda bulunan Fe; araştırma süresince Lagün'de tüm noktalarda çamur içi gözenek suyundan çamurdaki kil minerallerine geçtiği anlaşılmaktadır. Fe, 13 nu'lu noktadaki kumlu tozlu kil çamurunda en yüksek miktara ulaşmaktadır.

Zn ve Cu: Lagün 'deki tüm ölçme noktalarında Zn ve Cu suda pek az ölçülmüştür. Buna karşılık iki elementin de dip çamurunda yüksek miktarlarda birikebildiği belirlenmiştir. Sadece 12 numaralı noktadaki (Gölün en derin yeri orta noktasında) kil ağırlıklı dip çamurda Cu çok az¹¹⁴ olduğu için belirlenememiştir.



Şekil 26. Küçükçekmece Lagün Sedimentinde belirlenen metal komplekslerinden bir örnek¹¹⁵

6.4.2. Küçükçekmece Lagün Havzasının Jeolojisi, Kanal Yapılaşmasının Bölgenin Hidrojeolojisine Olası Etkileri

Yıldırım M.¹¹⁶ (2004) yılında havza için yapılan çalıştayda çalışmalarının sonuçlarını; havzanın hidrojeolojik yapısını, jeolojisini ve bu özelliklerin mühendislik açısından değerlendirilmesini aşağıda belirtildiği gibi aktarmıştır:

Küçükçekmece Lagün Havzasının Hidrojeolojisi

Küçükçekmece Lagünü, yüksekliği deniz yüzeyi ile yaklaşık +100 m kotu arasında değişen kuzey-güney doğrultuda uzanan iki yayvan sırtın arasında yer almaktadır. Bu sırtın üst kotları yatay, ya da yataya yakın yayvan düzlükleri oluşturmakta, göle bakan batıya ve doğuya eğimli yamaçları ise %20 veya daha yüksek eğimlere ulaşmaktadır. Yüksek eğimli yamaçların son bulunduğu ve alüvyal çökellerin egemen olduğu alt kotlar deniz seviyesine yakın düzlük alanları oluşturmaktadır. İnceleme alanı ve çevresi genel olarak güney yöne, Marmara Denizi'ne doğru giderek düşük açıyla alçalan bir topografyada yer almaktadır. Bu morfolojik yapı, yapısal unsurların yanında litolojilerinin mukavemetleri ile de yakından ilgilidir. Bunun sonucu olarak Küçükçekmece Lagünü'nün batısında yer alan Avcılar İlçesi ile doğusunda yer alan Küçükçekmece İlçesi'nin (Şekil 27, Şekil 29) üst kesimlerinin yayvan bir tepe şeklinde kalabilmeleri, tepe düzlüklerinin aşınmaya karşı daha dirençli olan Bakırköy formasyonunun killi kireçtaşları seviyelerinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Tepe düzlüklerini

¹¹⁵ Ölçme aletinin ölçüm değerinin altında

¹¹⁶ (Yıldız, E. 2009)

¹¹⁷ Prof. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Müh. Böl. Zemin Mekaniği A.B.D.

oluşturan Bakırköy formasyonu kil-kireçtaşı ardañanmalarının bittiği düzlük kesimlerden itibaren, daha altta yer alan dayanımı daha düşük kum ara bantlı kilden oluşan Gürpınar Formasyonun yüzeylendiği kesimler, kolay aşınmaları nedeniyle yüksek eğimli yamaçları oluşturmaktadırlar. Bu istif yerini, doğu ve batı doğrultuda Küçükçekmece Lagünü sahiline doğru, deniz seviyesine yakın düşük kotlarda alüvyal düzlüklere bırakmaktadır. Yamaçların bitip, düzlüklerin başladığı bu kesimlerde düşey atımlı ve kuzey-güney doğrultuda uzanan fay hatlarının da, bugünkü morfolojinin şekillenmesinde etken olduğu, Küçükçekmece Lagünü'nün bugünkü konuma ulaşmasında belirleyici rol aldığı anlaşılmaktadır.

Havzanın Jeolojisi

Küçükçekmece Lagün Havzası ile Lagünü besleyen dereler ve havzaları dikkate alındığında, yörede, görünür tabanda Paleozoik yaşlı Trakya formasyonunun grovak (kumtaşı-silttaşı) ve kiltası ardañanmasından oluşan litolojiler yer almaktadır (Şekil 27 ve Şekil 30). TEM Otoyolu (O-2) kuzeyinde Küçükçekmece Lagünü'ne birleşen Hamamdere yamaçları ve Başak Konutları civarında yüzeyleyen bu litolojiler kahve renkli, mavimsi gri renkli, çatlaklı, ince-orta, yer yer kalın katmanlı, dayanımlı olup, yer yer grimsi mavi renkli kireçtaşı merceklerini içermektedir. İstifin üzerine Orta Eosen-Alt Oligosen yaşlı Kırklareli formasyonu kireçtaşı ve killi kireçtaşları diskordan oturmaktadır. Küçükçekmece Lagünü'nün kuzey sınırında yaygınca gözlenen Kırklareli formasyonu, tabanında beyazımsı krem renkli ve kısmen gevşek tutturulmuş karbonatlı ve kumtaşı kuvars çakıllı bir taban konglomerasıyla, ya da çakıl, kum ile birlikte siyah, organik içerikli kömür ara tabakalı killerle başlayıp üste doğru ince-orta, yer yer kalın katmanlı, çatlaklı, sert-sıkı, yer yer karstik, dayanımı yüksek kireçtaşlarıyla devam eder. Çoğunlukla yatay, ya da yataya yakın katmanlı istif, üst seviyelere doğru sığlaşan ortamda resifal kireçtaşlarına geçmekte, Alt Oligosen dönemi sonunda kil oranı artarak, killi kireçtaşı-marn katmalarına düşey yönde tedrici olarak geçerek son bulmaktadır.

Kırklareli formasyonu üzerinde, Neojen yaşlı genç çökeller yer almaktadır. Küçükçekmece Lagünü Havzası'nın doğu ve batı yamaçları ve tepe düzlüklerinde geniş bir alanda ve yaygınca gözlenen bu çökeller, Üst Oligosen sonu dönemde bir transgresyonla taban çakıltası-kumtaşı ve tüflü-konglomeratik ve de linyit seviyeleri ile başlamaktadır. Bu istif, Lagün havzasının güney-güneybatısına doğru gidildikçe yaygınlaşan ve kalınlığı artan kum merceklerini içeren yeşil renkli aşırı konsolide killere geçmekte, en üst seviyelerde ise, Miyosen dönemi sonuna kadar giderek sığlaşarak lagüner ortamda, kum- organik kil – marn- kireçtaşı-kum ardañanmasıyla kesiksiz devam ederek son bulmaktadır. Eski literatürde, Üst Miyosen yaşlı kumlar Çukurçeşme, organik killer Güngören, marn-kireçtaşları Bakırköy formasyonu olarak adlandırılmıştır. Bu litolojilerin, yanal sürekliliği olmayan birbirleriyle geçişli ve sık sık tekrarlanan birimler olduğu tarafımızdan yapılan çalışmalarla belirlenmiştir. Örnek olarak, Çukurçeşme formasyonu kumları, stratigrafik olarak taban çakıltaları olmayıp, Üst Oligosen'den-Üst Miyosen dönemi sonuna kadar kesiksiz çökelen istifte, üst seviyelere yakın kesimlerde tek bir düzeyde yer almayıp, değişik seviyelerde killerle ardañanan, kum merceklerini oluşturmaktadır. Bu formasyonların karıştırılması, haritalamada farklı formasyon adlanması ve korelasyon güclüğü yanında, bunlara ait mühendislik özelliklerinin karışmasına ve yerleşime uygunluk haritalarının da yanlış yorumlanabilmesine neden olabilmektedir.

Küçükçekmece Lagünü ve sahil şeridi ile, göle birleşen dere yataklarında yaygınca gözlenen güncel alüvyal çökeller, Neojen çökelleri üzerinde diskordan durmaktadır.

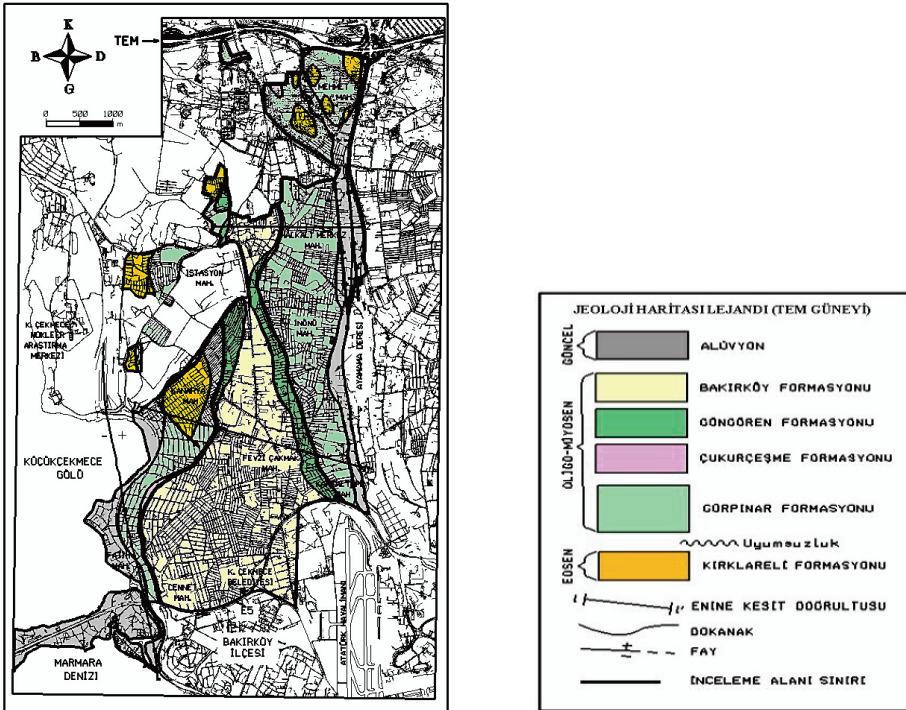
Formasyonların Mühendislik Özellikleri

Küçükçekmece Lagünü Havzası'nda kaya özelliği taşıyan formasyonlar, havzanın kuzeyinde yer almaktadırlar.

Kaya özelliği içeren bu formasyonlar Trakya ve Kırklareli formasyonlarıdır. Temelde yer alan ve ana kayayı oluşturan Alt Karbonifer yaşlı Trakya formasyonu grovak (kumtaşı-silttaşı) ve kilaşı litolojileri, inceleme alanının sadece TEM Otoyolu (O-2) kuzeyinde yüzeylenirler. İkitelli Köyü kuzeyinden başlayarak Başak Konutları, batısında yer alan Hamamdere ve kuzey alanlarda yaygınca gözlenmektedir. Grovokların alt seviyeleri gri, mavimsi gri renkli sağlam az çatlaklı olup, üst seviyeleri kahverengi, çok çatlaklı ve yer yer ayrılmıştır. Taşın (monolit) tabii birim hacim ağırlığı (γ_n) = 2,68 gr/cm³, Dane birim hacim ağırlığı (γ_s) = 2,76 gr/cm³, porozite (n) = %0.075-1 dir.

Küçükçekmece Lagünü kuzey sınırında yaygınca yüzeylenen ve kaya ortamını temsil eden Orta Eosen-Alt Oligosen yaşlı Kırklareli formasyonu, beyazımsı krem renkli, karstik kireçtaşlarından oluşmaktadır. Kireçtaşlarının tabii birim hacim ağırlığı, γ_n = 2.40 gr/cm³, dane birim hacim ağırlığı, γ_s = 2.45-2.75gr/cm³ porozitesinin ise n = %6-20 arasında olduğu gözlenmiştir" (Yıldırım M., 2004).

Havzanın kuzeyinde bulunan bu kayalık bölge Harita 42'de görülen patlatma alanlarının olduğu kısımdır.



Şekil 27. Küçükçekmece Lagünü Havzası Doğu Yamacı Jeoloji Haritası ¹⁷

6.4.3. Kanal Yapımı ile Karasal Ekosistemde Tuzlanma ve Sıvılaşma

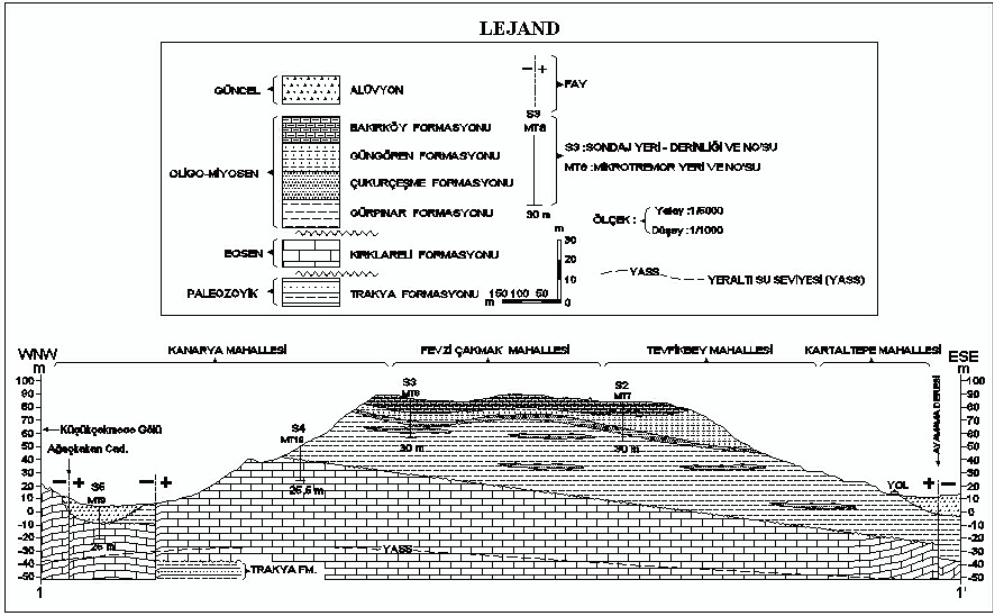
Karadeniz ile Marmara arasında kot farkından üst akıntı tuz basıncı ile alt akıntı oluşurken; jeomorfolojik yapı gereği deniz suyu kara ekosistemi içinde ilerlemesi olası sonuçlardan en önemlisidir. Kanalın içinde oluşacak akıntılar, deniz araçlarının dipte yaratacağı hidro-dinamik etki, tuz basıncının kara ekosisteme yaratacağı baskıya Şekil 28’de görülen jeo-membran sistemin engel olması mümkün değildir. Membranın ilk yarılması, kırılması, yırtılması sonucunda Deniz suyu yeraltı katmanlarında yükselecek. Durusu, Küçükçekmece Lagün havzası kadar bu havzaların çevresindeki su havzaları da giderek kanal yapımından olumsuz etkilenecektir.



Şekil 28. Kanalın Yanal Yüzeyinde Planlanan Geosentetik Beton Şilte

Şekil 27, Şekil 29 ve Şekil 30 birlikte incelendiğinde yapılacak kanal müdahalesi sonucunda Küçükçekmece Lagününde artacak tuz ve su basıncı etkisiyle tuzlu suyun akifer yapıda yeraltı suyuna karışacağı, Gürpınar ve Kırklareli formasyonlarında devam ederek Lagünün doğusundaki su havzalarında ve batısındaki sucul sistemlerde de tuzlanma etkisi yaratacağı beklenen sonuçlardan en önemlileri arasındadır. Patlatmalar sonucunda oluşacak çatlakların da etkisiyle akifer yapı içinde yeraltı akışlarının hızlanması, hatta DSİ’nin ¹¹⁸ uyardığı gibi akifer yapının boşalması beklenen sonuçlardandır. Bunların yanı sıra yeraltı suyunun akış damarlarında tuzlu suyun yükselmesi, Terkos Gölüne ve Trakya’yı besleyen akiferlere ulaşma olasılığını, üst kotlara kadar toprağın tuzlanmasını, yanı sıra sıvılaşma riskini arttıracaktır.

¹¹⁸ 2018, 2019 Tarihlerinde DSİ’nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığına yazdığı kurum görüşü

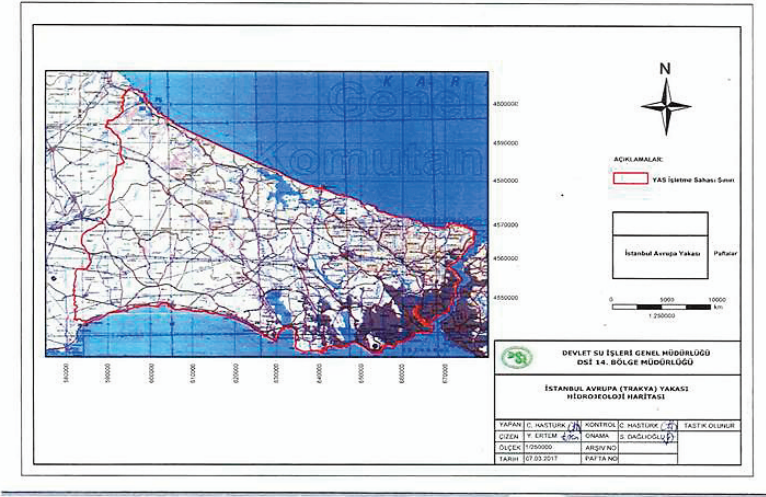


Şekil 29. Küçükçekmece Lagünü Havzası Doğu Yamacı Zemin Kesiti

İST SİSTEM	SİSTEM	SEKİ	FORMASYON	KALINLIK (m)	LİTOLOJİ	AÇIKLAMALAR
S E N E R S İ Y E R	KIVIA TERKER HOŞESEN	S6	S6	0-30	ÇAKIL, KUM, SİLT, KİL (ALÜVYON)	Uyumsuzluk
				10-50	SİLTİLİ KİL : Kızıl renkli, kumlu, yuvarlak - yan yuvarlak kuvarsit çakılı, çok katlı - sert, gevşek tutturulmuş	Uyumsuzluk
	PLİYOSEN	SANDIĞA	SANDIĞA	20-30	KİREÇTAŞI - MARN : Beyaz krem renkli, tebeşirimsi, poroz, ince - orta katmanlı, Maktralı, kil / kum arakatmalı	
				10-30	KİL : Koyu gri - boz renkli, karbonatsız veya az karbonatlı, siltli, bitki artıkları, yüksek plastisiteli orta kat - kat, mercekli	
	U O L İ G O S E N - U M İ Y Ö S E N	GÖRNEK BÖRNEK	GÖRNEK BÖRNEK	20-30	KİL : Grimsi yeşil, aşırı konsolide, tuf seviyeli, fissürlü yer yer karbonatlı / kireçtaşı banlı, kömür katlı	
				20-30	KİLTAŞ : Gri - yeşil, ince - orta katmanlı	
	O E O S E N - A O L İ G O S E N	KIRKALARELİ	KIRKALARELİ	> 200	MARN - KİREÇTAŞI : Beyaz - sarımsı bej - gri renkli, orta-kalın katmanlı, karbonatlı kil arakatmalı, fosilli	
				> 1000	KARBONATLI KUMTAŞI : Krem renkli, ince taneli, sert, som yapılı	
	PALEOZOYİK	KARBONİFER	TRAKYA	> 1000	ÇAKILTAŞI - MARN : Grimsi bej renkli, bol grovak çakılı, kum - silt - kil ve kömür arakatmalı	Uyumsuzluk
				> 1000	KUMTAŞI (Grovak) - SİLT TAŞI - KİL TAŞI : Mavimsi gri - kahverengi, kireçtaşı mercekli (Çiçeksiz)	

(YILDIRIM, 2003)

Şekil 30. İstanbul ve Yakın Çevresi Çökellerinin Genelleştirilmiş Stratigrafik Sütun Kesiti ¹¹⁹

Harita 41. Avrupa Yakası Yeraltı Suları İşletme Sahası¹²⁰

Kanal ve Kıyı yapıları Projesi; kanal yapımı, patlatma ve kazılar; DSİ'nin 2007 yılında ilan ettiği kararlara ve 167 Sayılı Yeraltısuları Hakkındaki Kanuna aykırıdır.

DSİ'nin kararına göre; açılan su yapılarına yapılan tahsislerde emniyetli yeraltı suyu işletme rezervine erişecek, Harita 41'de belirtilen sınırlar içinde bu Kanun'un 8. maddesi kapsamındaki her derinlik ve çapta kuyu, tünel, galeri veya her türlü yeraltı suyuna ilişkin su alma yapısının inşasına izin verilmeyecek ve yeni yeraltı suyu tahsisi yapılmayacaktır.

Ayrıca aynı kararda;

10.03.1966 tarih, 6/6090 sayılı İstanbul- Topkapı ile K.Çekmece arası

25.07.1970 tarih, 7/1063 sayılı Çatalca-Yalıkavak (Podima) ve Karacaköy-Terkos Ovaları

06.01.1968 tarih, 6/9342 sayılı İstanbul-Kağıthane Vadisi

15.02.1967 tarih, 6/7722 sayılı Küçükköy-Paşaçayırı deresi vadisinin de

Bakanlar Kurulu Kararıyla İlan edilmiş Yeraltı suyu İşletme Sahaları olduğu ve bu sahalar hakkında verilen kararların geçerliliğini koruyacağı belirtilmektedir.

Kanal yapımı başladığı andan itibaren, Harita 24'te görülen havzalardan başlayarak Harita 41'de verilen korunma altındaki akiferler (yeraltı suları ve rezervleri) boşalma ve tuzlanma riski ile karşı karşıyadır.

Yeşildere T.;¹²¹ Akkaya M. A.'nın çalışmasına atıfla yaptığı değerlendirmesinde; Proje ile birlikte yapılacak kazıların ve kanalın yaratacağı hidrodinamik etkilerin Istranca Dağları'ndan beslenen yer altı suları üzerinde etkisinin de tartışılmaz olumsuz olacağını belirtmektedir. İstanbul'un yer altı su damarları kesilmiş olacağına işaret etmektedir.

S.Karabulut¹²² Depremler sırasında neden bazı zeminler sıvı gibi davranır? Yani Zemin Sıvılaşması yaşanır! diye irdelediği raporunda Kanal İstanbul Güzergahında gözlenecek sıvılaşma doğru mu hesaplandı, sıvılaşmaya bağlı zemin oturması hesabı neden yapılmadı diye sorgulamakta¹²³ ve kara ekosisteminde suya doygunluk başladığında sıvılaşmanın dep-

¹²⁰ DSİ nin - İstanbul, Avrupa Yakası Yeraltısuyu İşletme Sahası İlanı; 9 Mayıs 2017 Tarihli 30061 Sayılı Resmi Gazete

¹²¹ Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi Veteriner Hekimliği Fak (E.), HDP Ekoloji komisyonu üyesi

¹²² Karabulut S., "Kanal İstanbul Projesi'nin Sıvılaşma ve Deprem Riskine Etkisi" Yazılı Açıklaması (2020)

¹²³ Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniv. Jeofizik Müh.Böl (İ.)

rem sırasında yaşanacakları şiddetlendireceğine işaret etmektedir: “Suya doymuş kumlu zeminlere deprem gibi ani ve tekrarlı yükler etkisiyle zemin taneleri arasından bulunan suyun zemin tanelerine uyguladığı ani boşluk suyu basıncı nedeniyle, katı partiküllerin hacmini kaybetmesi ve sıvı gibi davranması olayına, zemin sıvılaşması denmektedir. Böyle ani bir deprem yükü ile karşılaşan zemin içindeki suyu drene edemediğinden büyük bir basınç oluşturup, içindeki kuvvetlere uygulamaktadır. Zemin taneleri arasında efektif ve boşluk suyu olarak isimlendirilen iki farklı gerilme bulunmaktadır. Bu gerilmelerden boşluk suyu gerilmesinin toplam gerilmeye eşit olması, yani zemin partiküllerinin birbirlerini tutmasını ifade eden efektif gerilmenin sıfır (0) olması durumunda sıvılaşma olayı meydana gelir. Zemin sıvılaşması için zemin tanelerinde kum yüzdesinin yüksek (ince tane oranının %5’ten az) olması, bu birimlerin yeraltı suyu altında bulunması ve deprem gibi ani ve tekrarlı yüke ihtiyaç vardır. Zemin sıvılaşması sonucunda üstünde bulunan mühendislik yapıları sıvılaşan zemin kütlelerinin doğal hacmini kaybetmesi sonucu zemin içine oturma eğilimi gösterir. Genel olarak yüksek katlı yapılarda bu durum gözlenirken, alçak katlı yapılarda ise temelin yukarı doğru hareketi veya yanal yönde kayması meydana gelebilmektedir. Saha çalışmalarında zemin sıvılaşmasının olduğu alanlarda kum konileri (karınca yuvası gibi) gözlenir veya suyun yüzeye doğru metrelerce fıskırdığı görülmektedir. Herhangi bir projede çalışılan zeminlerin sıvılaşma hesapları yapıldığında en önemli etken analizlerde kullanılan deprem seviyesinin ne olacağıdır. En önemli etken büyüklükten çok açığa çıkan ivme değerinin ne olarak alındığıdır. Teorik olarak yapılan hesaplamalarda (Türkiye Yeni Bina Yönetmeliği de dahil) ivme değeri hesaplamalarında mühendislik anakayasası üzerinde hesaplanan ivme değeri alınmaktadır. Ancak mühendislik kayasının derinlerde olduğu ve üzerindeki zeminle empedans farkının yüksek olduğu durumlarda meydana gelebilecek zemin büyütmesinin de yerel zemin etkisini yani ivmeyi arttıracığı unutulmamalıdır. Ayrıca bir sıvılaşma sorunu varsa, sıvılaşmaya bağlı ne kadarlık bir oturma düzeyinin beklendiği de ÇED raporunda hesaplanmalıdır. Ancak böyle bir hesap yoktur. Oysa DSİ 2019 yılı yazısında, büyük İstanbul depremi beklenirken, zemindeki boşalmaların riskini işaret etmektedir.

Proje alanına etkileyecek depremin büyüklüğü ve açığa çıkacak ivmesinin doğru seçimi, zeminlerden alınan numunelerin doğru olarak alınması ve korunması, elde edilen zemin sondaj logunda doğru numune seçimi ile birim hacim ağırlıklarının doğru yöntemle hesap edilmesi gerekmektedir. Ayrıca sıvılaşma analizi için önemli olan yeraltı su seviyesinin doğru olarak belirlenmesi gerekmektedir. Sondaj yapıldıktan sonra, sondajın borulanması ve en az 7 gün boyunca su seviyesi ölçümünün yapılması veya Jeofizik ölçüm (elektrik yöntem) ile doğrudan yeraltı su seviyesinin doğru olarak belirlenmesi gerekmektedir. Bu arada mevsimsel koşullarda yeraltı su seviyesinin doğru olarak tespit edilmesinde önemle üzerinde düşünülmesi gereken bir detaydır.

Kanal İstanbul Projesinde zemin sıvılaşması olayı gözlemlenecek mi?

Kanal İstanbul Projesi sırasında karşılaşılabilecek birçok statik zemin problemleri (heyelan, oturma, karstik boşluklarda çökme) olmasıyla birlikte, beklenen Marmara denizi depremi nedeniyle de yani dinamik kuvvetlerle meydana gelebilecek zemin problemleri (heyelan, sıvılaşma, sıvılaşmaya bağlı oturma, dinamik taşıma gücü kaybı vb) bulunmaktadır”. Dr. Karabulut değerlendirmesinde deprem nedeniyle zemin sıvılaşmasına odaklanmakta, onaylanan Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporunun bu konuda da neyi ifade ettiğini, raporda verilen bilgilerin veya yapılan hesaplamaların (alınacağı söylenen önlemler dahil) gerçekliğini irdelemektedir.

Karabulut'a göre; [Öncelikle bilinmesi gereken durum; **"İBB tarafından 2007 yılında tamamlanan, İstanbul Avrupa yakası mikro bölgeleme çalışmasında kanalın Küçükçekmece ağzında bulunan zeminlerde zemin sıvılaşmasının gözleneceği"** rapor edildiğidir. Bundan dolayı da özellikle Avcılar-Küçükçekmece arasında yapılacağı belirtilen köprünün ayaklarında da birtakım önlemler alınması ve zemin sıvılaşmasının önlenmesi konusu ÇED raporunda gündeme getirilmiştir.

ÇED Raporunda **"Tanımlanan iki farklı deprem durumu için (475 ve 2475 yıllık periyotlarda); Qal-S1, Qal-S2, Qal-S3, Qk birimlerinin tamamının; genel olarak ilk 12 m derinlikte bulunan Tmpb-S biriminin, lokal olarak Marmara Denizi-Küçükçekmece Gölü arasında kalan kara kesiminde (KN 0+301) ve Küçükçekmece Gölü'nde (KN 0+576) yapılmış olan sırasıyla KI-04 ve KÇKI-12 sondajında gözlemlenen Qal-S4 biriminin; Marmara Denizi'nde yapılmış olan MKI-02 (KN -0+127,80), KÇKI-13 (KN 0+553,52) ve KÇKI-17 (KN 3+788,32) sondajlarında gözlemlenen Qal-S5 biriminin genel olarak her iki deprem seviyesinde de sıvılaşma potansiyeline sahip olduğu"** belirtilmiştir. Aynı zamanda sıvılaşma problemlerinin yaşanacağı belirtilen alanlarda ise **"mümkünse sıvılaşma gösteren zemin kaldırılarak yerine iyi malzemenin yerleştirilmesi sağlanacak ya da yapıya uygun zemin iyileştirme yöntemlerinin uygulaması sağlanarak"** önlem alınacağı belirtilmiştir.

Yapılan bu açıklama ise sıvılaşmanın yoğun olarak gözlemleneceği Marmara Denizi girişinden başlayıp, Küçükçekmece Lagünü-Sazlıdere barajı bitimine kadar olan alanda, sıvılaşabilecek zeminlerin kaldırılması mümkün değildir. Raporda işaret edilen zeminlerin kaldırılması da dikkate alındığında hafriyat miktarının da doğru olarak hesaplanmadığı sonucuna bizi götürmektedir. Alınacağı belirtilen önlem olarak zeminlerin iyileştirilmesinin ise proje maliyetini önemli derece arttıracaklarını unutulmamalıdır.

Raporda son olarak ise **"Proje yapım çalışmaları sırasında jeolojik ve hidrojeolojik koşullarının izlenmesi, belirlenen jeolojik-hidrojeolojik modelden daha farklı bir durum ile karşılaşılması halinde; tasarımı yapan uzmandan görüş alınarak, gerektiğinde Kontrol Mühendisi ve/veya ilgili İdare'nin onayı ile geoteknik tasarımların revizesi sağlanacaktır"** denmektedir. Yapılan bu açıklamada ise yapılan hesaplamalarda sorunlarla karşılaşılacağı açıkça kabul edilmektedir. ÇED raporunda önerilen iyileştirme önlemlerinin değiştirilerek yeni Geoteknik tasarımların yapılacağı belirtilmesi, bu yoruma neden olmaktadır.

Sıvılaşma Hesabı nasıl yapıldı?

ÇED raporunda sıvılaşma analizine tabi tutulacak zeminlerin özellikleri aşağıdaki gibi tanımlanmıştır. Bu "zeminlerin;

- Temiz kum
- Plastik olmayan silt-kum karışımı zeminler
- Silt-kil-kum karışımı zeminlerde $w_n > 0.8LL$ ve $PI < 12$ olması durumu
- $(N1)_{60} < 30$ koşullarından en az birini sağlamalıdır" denmektedir.

Bu tanımlama literatürde sıvılaşabilen zeminler için verilen aralık içinde kalmaktadır. Ancak zemin özellikleri yanında meydana gelecek depremin büyüklüğü ve ivmesinin doğru seçilmesi, zemin sıvılaşması problemlerinin hesaplanmasında önemli derece belirleyici olduğu da unutulmamalıdır. Bir başka deyişle; "hesaplamalarda kullanılan ivme değerleri hangi yöntemle tayin edildiği?" sorusuna nasıl cevap verileceğinin irdelenmesi gerekmektedir.

Zemin Durumu nedir?

ÇED Raporunda sıvılaşma ve sıvılaşmaya bağlı oturma hesaplarında zemin sınıfı tanımı; **"Hattın genelinde çoğunlukla C, D ve E sınıfı"** olduğu belirtilmiştir", denmektedir.

Yani en kötü zemin sınıfları olarak tanımlanabilir. Ayrıca 475 ve 2475 yıllık deprem seviyeleri D1 ve D2 düzeylerine denk geldiği halde, raporda “D2 ve D3 deprem seviyeleri (Türk Deprem Yönetmeliğinde göre 50 yılda %10 ve %50 aşılma olasılığı) için mühendislik anakayası üzerinde hesaplanan en büyük yer ivmesi (PGA) değerlerinde olasılıksal ve deterministik yaklaşımların benzer sonuçlar verdiği tespit edilmiştir”, denmektedir. Yani en tehlikeli deprem düzeyi devre dışı bırakıldığı görülmektedir. En tehlikeli deprem seviyesi 2475 yıl ile 50 yılda %2 aşılma olasılığına göre elde edilecek ivme değeridir. Rapor içinde bazı bölümlerde 2475 yıllık seviye için hesap yapıldığı ifade edilse de, afet durumu bölümünde “D2 ve D3” düzeylerinin kullanıldığı belirtilmiştir. Ayrıca raporda elde edilen pik yer ivmelerin (PGA)’nın doğrudan mühendislik anakayası üzerinde elde edilen değere göre kabul edildiği, raporda belirtilmiştir. Yani anakaya üzerinde bulunan yumuşak zeminlerin (C, D ve E türü zemin sınıfları) etkisiyle meydana gelebilecek zemin büyütmelerinin de ivme değeriyle çarpılması ve etkisinin yansıtılması gerekirken, zeminlerin büyütme etkisi ivme değerlerinin hesabına katılmamıştır. Literatürde yerel zemin etkisi (cite effect) olarak tanımlanan bu etki hesaplanmadan yapılacak sivilaşma analizleri gerçeği yansıtmayacaktır. ÇED raporunda sivilaşma olacağı hesabı yapılsa da, sivilaşmaya bağlı oturma miktarının, hesaplarının daha fazla olacağı beklenmelidir. Bu durum ise hazırlanan Geoteknik tasarımlarda yanlış hesaplamalara götürebilecektir.

ÇED Raporu Ek-18’de verilen Afet Durumu bölümü içinde Deprem başlığı altında verilen bölümde ise yine dikkat çekici bilgiler verilmiştir. Raporda **“bu verilere ilave olarak, Küçükçekmece Göl bölgesinde ikincil faylar yer almaktadır”** denmekte ve “bu fayların aktivitesi kesin olarak tespit edilebilmiş değildir” ifadesi kullanılarak, proje güzergahının hemen içinden geçen bir fayın aktivitesinin neden araştırılmadığı sorusu askıda bırakılmıştır. Bu soruya neden yanıt aranmadığı veya cevaplanmadığı önemli bir sorundur. Fay hattının üzerinde bir yapı inşa edilemez.

Oysa; Küçükçekmece Lagün’ünde fayının aktif olduğuna yönelik literatürde yapılmış çalışmalar mevcuttur. Faqi Diao ve arkadaşlarının Remote Sensing dergisinde 2016 yılında yayımladıkları ‘İstanbul’un Güneybatısında Avcılar yakınlarında Kuzey Anadolu Fayı’nın ikincil fay aktivitesi: Insar interferometri gözlemleri bulguları (Secondary Fault Activity of the North Anatolian Fault near Avcılar, Southwest of Istanbul: Evidence from SAR Interferometry Observations) konu başlıklı makale de Küçükçekmece Lagün fayının aktif olduğu ve yıllık 5 mm’lik bir yer değiştirmenin olduğu belirtilmiştir. Ortada başka bir sorun vardır. Uzunluğu en az 10-15 km arasında olan bu fay günümüzde enerji biriktirmeye devam etmekte olabilir. Yani bir deprem üretme potansiyeli vardır. Ancak ÇED raporunda bir fayın varlığına işaret ederek, akvitesini belirlemeden, “fayı kaydıracaklarını mı düşünüyorlar? sorusunu sormadan geçmek doğru olmayacaktır.

Ayrıca ÇED raporunun ilgili ekler kısmında “fayların aktif olma durumu olması durumunda dahi, araştırmalar sonucunda, bu fayların 5.0’in üzerinde bir büyüklükte depreme sebebiyet verebileceği ihtimali üzerinde durulmamaktadır” denmektedir. Yani ne uzunluğunu ne kayma miktarının tanımlanmadığı bir fay için “M: 5 büyüklüğü üzerinde deprem meydana gelmez” belirlemesi ne kadar bilimseldir? Ya da M:5 büyüklüğündeki bir depremin doğrudan kanal üzerinde olması bir hasara neden olmayacağını kim garanti etmektedir? Benzer bir şekilde raporda sebebi bile açıklanmadan “bu sebeple bu bölgede yer alan faylar bu kesimde ciddi bir deprem potansiyeli oluşturmamaktadır” denmektedir. Küçükçekmece gölü fayında meydana gelebilecek olası bir depreme ait bir hesaplama dahi yapılmadan “bu kesimde yer

alan faylarda oluşabilecek bir atımda küçük ölçekli deplasmanlar beklenebilir” sonucunun nereden çıkarıldığı da düşündürücüdür. Tüm bu bilgilerin, doğrudan kanal üzerinden geçen bir fayın üreteceği deprem, ivme ve ne kadarlık bir yer değiştirme meydana geleceği bilinmeden, yapılacak sivilaşma analizinin de bir önemi yoktur].

6.4.4. Kanallama ile oluşacak akıntı

Türkiye'nin etrafını çevreleyen denizlerin tuzluluk oranları şu şekildedir: Karadeniz tuzluluk oranı binde 17, Marmara Denizi tuzluluk oranı binde 23, Ege Denizi tuzluluk oranı binde 33-37 arasında değişkendir.

Karadeniz'den Marmara'ya kanal geçişinde Karadeniz'in düşük tuzlu suyu, Karadeniz'de hakim ve etkili olan kuzey rüzgarları nedeni ile güneye doğru daha etkili akıntı hızı olmasına neden olmaktadır.

Ayrıca kanalın İstanbul Boğazı'ndan daha düşük açıda kıvrımı olması nedeni ile, yine kuzeyden güneye su yüzeyindeki akıntı hızı artacaktır. Su altında ise Marmara'dan Karadeniz'e ters akıntı söz konusu olacaktır. Bu durum deniz taşıtları için özellikle Marmara'dan Karadeniz'e çıkışı zorlaştırabilecektir. Akıntıların aşırı olduğu yerde kazalarda artış olabileceği unutulmamalıdır.

Karadeniz Marmara Denizi'ne nazaran daha yüksek konumda olup bu yükseklik, doğal yapı içinde yer yer 60 cm ile 1 m arasında değişmektedir.

T.Yeşildere¹²⁴; proje kapsamında yapılacak Dalgakıranlar ve loklar: Su seviyeleri farklı denizler arasında açılan kanallardaki kot farkıyla beraber rüzgarlar, yüksek dalga ve fırtına kabarması sonucunda kanallardaki su tehlikeli bir şekilde hızlanıp seviyesi yükselebileceğine işaret etmektedir diye belirttiği açıklamasında bunları engellemek için kanalda yapılacak olan dalgakıran ve loklar da suyun sürekli olarak karışmasına neden olarak su kalitesini bozacağına, ekolojik yıkımlara neden olabileceğinin altını çizmektedir.

Yapılan araştırmalar Marmara Denizi'nde dipte oksijen seviyesinin azalmakta olduğunu göstermektedir. Normalde %4-5 civarında çözülmüş oksijen olması gerekirken bugün bu değer % 0,5 e kadar inmiş durumdadır. Ancak Çanakkale'ye doğru yüzeyden giden su Çanakkale Boğazı'ndan tekrar İstanbul yönüne doğru alt su tabaklarına karışacağından 2. ve 3. on yıllarda oksijen seviyesinin daha da azalması ihtimal dahilindedir. Bu durum ve dolgu materyalleri ile taşınacak olan sedimentin ve Karadenizden taşınacak suyun kirlilik yapısı etkisi ile Marmara Denizi'nde giderek anoksik ortamın oluşmasına neden olabilecektir.

6.4.5. Kanal Projesi ile Bölgede Ortadan Kalkacak Yapılar

Kanal ve kıyı yapıları projesinden etkilenecek olan, bu bölümde irdelenen doğal yapıların yanı sıra kültürel yapılar da bu proje nedeniyle geri alınamaz yıkımlara uğrayacaktır. Proje başladığı andan başlayarak bu yapılar tahrip olacak, yerinden sökülerek taşınmaya çalışılacak, bulunduğu mekândan koparılacak, kültürel kimliğini yitirecektir (Bölüm 10 - Doğal ve Kültürel Varlıklar).

Yıkılıp Yeniden Yapılacak Olan Yapılar ve Etkileri

Kanal İstanbul/su yolu¹²⁵ ve Yenişehir yapı alanları proje alanında; 2009 yılı Çevre Düzeni Planı ve daha önceki imar planları ile belirlenen yerleşimlerin altyapı tesislerinde önemli

¹²⁴ Yeşildere T. "Kanal İstanbul Projesi'nin Tarıma ve Hayvancılığa Etkileri Yazılı Görüşü", (2020)

¹²⁵ Su ekosistemlerinin kıyılarınin yapılaşmaya açılması 2018 Bütçe Raporunda, 2018 yılı kasım ayında yapılan kıyı kanununda, ÇED Yönetmeliğinde değişiklik yapan torba yasalarla meşrulaştırıldı, "yasal" hale getirildi.

değişiklikler olacaktır. Özellikle bölgenin atıksu toplama sistemlerinin bir kısmı kaldırılacak, kentin su ihtiyacını karşılayan isale hatları deplase edilecek veya yeniden inşa edilmek zorunda kalacaktır. Yıkım ve yeniden yapım maliyetleri yanında, bu işlemler süresince kentin yaşam kalitesi düşecek, kaos uzun yıllar devam edecektir.

Planlanan bölgede; bir kısım atıksu arıtma tesisleri, atıksu terfi merkezleri ve deşarj tesisleri devreden çıkarılacaktır (Tablo 21, Harita 40 ve Bölüm 7, Tablo 25, Tablo 26, ve Tablo 27)

Tablo 21. Devreden Çıkarılacak Arıtma Tesisleri

Terkos İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi	1730 m ³ /gün
Karaburun (Yeniköy) Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi	2000 m ³ /gün
Baklalı Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi	250 m ³ /gün
Dursunköy Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi	500 m ³ /gün
Küçükçekmece Ön Atıksu Arıtma Tesisi	350.000 m ³ /gün
Sazlıbosna Terfi Merkezi	500 m ³ /gün
Küçükçekmece Atıksu Derin Deniz Deşarj Tesisi	350.000 m ³ /gün

6.4.6. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Projesinin Hava Kirliliğine Etkisi

Kanal İstanbul Projesi'nin önemli etkileri arasında hava kalitesine etkileri yer almaktadır. Bakanlık tarafından olur verilen Projenin ÇED Raporunda ise bu etkiler çok eksik ve yanlış değerlendirilmiştir.

Projenin hava kalitesine etkilerinin değerlendirilmesinde en önemli araçlardan olan hava kalitesi modelinin girdilerinde ciddi belirsizlikler/yanlışlar mevcuttur.

Kazı ve Sıyırma Emisyonlarının Etkisi

O.D. Yay ¹²⁶ değerlendirmesinde ¹²⁷ ; [Kazı ve sıyırma gibi işlemlerin hesaplarında toplam kazı ve sıyırma miktarlarının (ki bu miktarlarının kendisinin hesabında şirket tarafından verilen uygulama aşamasında ne kadar ayrıntılı denetlenebileceği çok şüphelidir) 4 yıl boyunca 365 gün 24 saat kesintisiz çalışma olacağı gibi gerçekçi olmayan bir varsayım yapılmış ve böylece birim zaman başına gerçekleşecek emisyon miktarları düşük gösterilmiştir. Oysa gerçekte kazı ve sıyırma işlemlerinin 4 x 365 x 24 saat boyunca gerçekleşmeyeceği aşıkardır. Bu işlemler günün belli saatlerinde gerçekleşeceği ve projenin tüm inşaat süresi boyunca her gün gerçekleşmeyeceği için birim zamandaki emisyon miktarları raporda belirtilenin çok üstünde olacaktır.

Benzeri ciddi bir manipülasyon, birim alan başına gerçekleşecek emisyonların hesabına da yansımıştır. Sıyırma sırasında toprak çok farklı özellikler gösterdiği halde (Şekil 25, Şekil 26, Şekil 27 ve Şekil 30), tüm alanın homojen olduğu varsayılmıştır. Oysa bazı alanların toprak özellikleri nedeniyle daha az ya da daha çok toz emisyonu olacağı açıktır. Bu ayrıma gidilmemiş, tüm alanın homojen olduğu varsayılarak hesaplama yapılmıştır.

¹²⁶Yard. Doç. Dr., Anadolu Üniversitesi Çevre Mühendisliği Böl. (İ)

¹²⁷Yay O.D. "Kanal İstanbul Projesi'nin Hava Kalitesine Etkileri Yazılı Görüşü", (2020)

Raporun ana metni ile ekleri arasındaki sayısal değerlerin çoğu için bir ilişkilendirme yapılmamıştır. Hava kalitesi modelinin girdilerinde, her bir kaynak için yazılı çok sayıda değer hesabına raporda yer verilmemiştir. Çok genel yollardan yapılmış bazı emisyon hesaplarının tekil kaynaklara nasıl dağıtıldığı açıklanmamış/hesaplanmamıştır. Model girdileri, nasıl hesaplandığı belli olmayan sayılarla doludur.

Hava kalitesi modellemesinde en önemli girdilerinden biri emisyonların hesaplanmasıdır ve bu hesabın yapılmasında en önemli belirleyicilerden biri emisyon faktörleridir. Emisyon faktörü, birim faaliyet (ya da birim yakıt tüketimi, vb.) başına gerçekleşmesi beklenen emisyon miktarıdır. Henüz gerçekleşmemiş bir projenin emisyonlarının hesabında, benzer işlemlerde ölçülmüş değerler üzerinden hesaplanan emisyon faktörleri kullanılır. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporundaki en sorunlu başlıklardan biri emisyon faktörlerinin seçimidir.

Emisyon faktörleri, söz konusu projeye uygunluğu açısından hiçbir ciddi değerlendirilmeye tabii tutulmamıştır. Bir kurum (EPA, EEA, vb.) emisyon faktörlerini yayınlarken emisyon faktörünün güvenilirliğini gösteren bazı sınıflandırmalar yapar. Örneğin EEA (eski adıyla CORINAIR) veri tabanında Tier 1, Tier 2, Tier 3 sınıflandırması vardır. Tier 1 sınıflandırmasındaki emisyon faktörleri daha çok ulusal ya da küresel emisyon envanterlerinde kullanılmak üzere ve o grup emisyon kaynaklarının ortalama emisyonlarını ifade eden faktörlerdir. Tier 2 ve Tier 3 emisyon faktörleri ise emisyon kaynağı ile ilgili yakıt türü, yakma teknolojisi vb. ayrıntıları göz önünde bulunduran çok daha spesifik ve güvenilir faktörlerdir. Ulusal bir emisyon envanteri hazırlanacaksa ve teknolojiye spesifik verilere ulaşmak mümkün değilse bazen Tier 1 faktörleri kullanılarak bir hesap yapılır ve hata payı yüksek emisyon değerleri elde edilir. Ancak belli bir projedeki belli emisyon kaynakları için hesap yapılacaksa, EEA'daki Tier 3'e denk gelen daha spesifik emisyon faktörleri kullanmak gerekir. Araç emisyonlarından örnek vermek gerekirse, aracın yaşı, motor hacmi, kullandığı yakıtın özellikleri, sürüş hızı gibi parametreler göz önünde bulunarak bir emisyon faktörü seçilirse, genel ve ortalama emisyon faktörlerine göre yapılmış bir hesaptan çok farklı sonuçlar çıkmaktadır. Emisyon faktörü veri tabanlarında da benzer ayrımlar vardır. Örneğin EPA'nın emisyon faktörleri A-B-C-D-E gibi, emisyon faktörünün kalitesini gösteren harflerle ifade edilir. Emisyon faktörünün belirlenmesi sırasında ne kadar çok ve ayrıntılı ölçüm yapılmışsa emisyon faktörünün kalitesi ve güvenilirliği de ona göre artacaktır.

Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED Raporundaki emisyon hesaplarında emisyon faktörlerinin bu açıdan değerlendirilmesi hiçbir şekilde yapılmamıştır ve hesapların büyük çoğunluğunda, aslında ulusal envanterlerde kullanılması beklenen genel geçer ve ortalama emisyon faktörleri kullanılmıştır. Örneğin, gemi geçişlerinde, geminin tonajı, motor özellikleri, teknolojisi, yaşı gibi özelliklere girilmeden tamamının aynı tip motorun kullanacağı ve birim zamanda ve aynı emisyonu neden olacağı varsayılmıştır. Aynı yaklaşım, kazı ve sıyırma işlemlerinde çalışacak ağır araçlarla ilgili hesaplarda da mevcuttur. Sıyırma işlemlerinde toprak tipinden kaynaklı farklılıklar da daha önceki ifade ettiğimiz gibi, göz ardı edilmiştir. Ciddi bir hava kalitesi tahmininden beklenen, projeye özel faaliyet verilerinin derlenmesi ve ona uygun emisyon faktörlerinin seçilmesidir. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporunda bu hiçbir şekilde yapılmamıştır.

Hava kalitesi tahminlerinde kullanılan AERMOD modelinin kütüphanesinde, ayrıca belirtilmediği ve tanımlanmadığı sürece bazı varsayılan değerler bulunmaktadır. Projenin ÇED Raporunda bunlar tartışılmamış ve varsayılan değerler kullanılmıştır. Partikül madde emisyon faktörleri genellikle boyuttan bağımsız, toplam partiküller için verilir. Hava kalitesi mevzuat-

tında ise belli bir partikül boyut ve altındaki partikül madde (PM10) için sınır değeri verildiğinden model ile PM10 dağılım tahmin yapılmıştır. Bu tahmin yapılırken projedeki emisyon kaynaklarına dair hiçbir analize girilmeden, modelin kütüphanesinde bulunan ve varsayılan boyut dağılımları kullanılmıştır. Bu da projenin önemli etkilerinden olan partikül madde kirliliğine dair hesapları güvenilir hale getiren etkenlerden biridir.

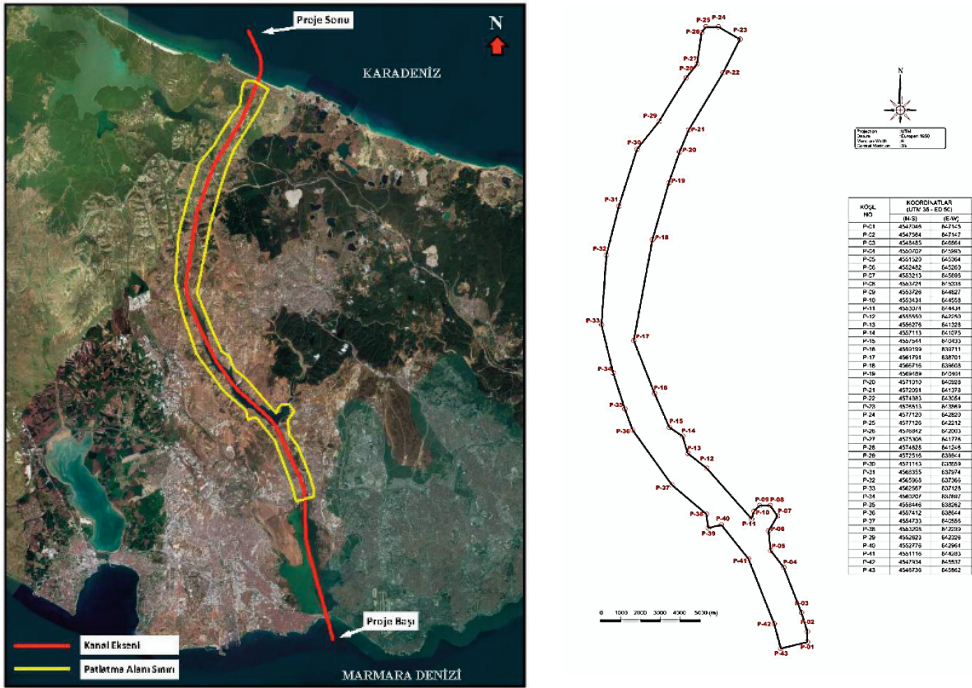
Türkiye’deki pek çok projede olduğu gibi Kanal İstanbul Projesi’nin en sorunlu yanlarından biri de kümülatif etki değerlendirmesinin yapılmamış olmasıdır. ÇED Raporundaki hesaplamalar (hesaplamaların kendisindeki ciddi belirsizlikler göz ardı edilse dahi) sadece Kanal İstanbul Projesinden kaynaklı emisyonlara aittir. Kanal İstanbul’un etkileri ile birlikte hava kalitesinin ne olacağına dair bazı hesaplar yapabilmek için, bölgenin mevcut durumunu belirlemek için bazı hava kalitesi ölçümleri yapılmış olsa da bu ölçümler Mart 2018’e aittir ve çok kısa sürelidir. Bölgenin yıl boyunca mevcut hava kalitesinin ne olduğuna ait veri çok eksiktir. Daha da önemlisi, bölgenin 2018’deki durumu bilinse dahi, Kanal İstanbul hayata geçtiğinde, bölgenin hava kalitesini etkileyecek başka büyük ve yeni emisyon kaynakları da var olacaktır. En basitinden, Mart 2018, İstanbul Havalimanının henüz faaliyete geçmediği bir tarihtir. Mekânsal olarak yer yer çok yaklaşan Kanal İstanbul ve İstanbul Havalimanının kümülatif etkilerinin değerlendirilmemesi, projenin önemli eksiklerinden sadece biridir. 3. Havalimanı Projesi Yeni Kanal İstanbul ve Şehir Rezerv Alanı Projesinin içinde planlanmış olmasına karşın, Kanal İstanbul’un hayata geçmesi durumunda bölgeye binecek kirlilik yükünün tek kaynağı havalimanı da olmayacak, yeni karayolları, inşaat projeleri, yeni oluşacak kentin trafik ve ısınma kaynaklı emisyonları gibi ciddi emisyon kaynakları da olacaktır.

Bölgenin tüm yaşam kriterlerini değiştirecek ciddiyette yapılan bu radikal planlamada bölgedeki tüm kirlilik kaynakları göz önüne alınmadan yapılan bir değerlendirme çok eksiktir ve hatalıdır. Bu projeye olur verilmesi de ilgili idarelerin yetkilerini aştıklarını, kurumsal sorumluluklarını göz ardı ettiklerini göstermektedir.

Türkiye’de de planlama temelli değerlendirmelerin yapılabilmesi için 08.04.2017 tarih ve 30032 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇED) Yönetmeliği mevcuttur. Plan bazında SÇED yapıldıktan sonra, ÇED çalışmalarının bununla uyumlu yapılması beklenmektedir. Ancak Kanal İstanbul gibi çok ciddi kirlilik kaynağı oluşturacak bazı projeler, planlama tarihi gibi bazı gerekçelerin etrafında dolanılarak bu süreçten muaf tutulmaktadır. SÇED Yönetmeliğinde “Bu Yönetmelik; atık yönetimi, balıkçılık, enerji, kıyı yönetimi, mekânsal planlama, ormancılık, sanayi, su yönetimi, tarım, telekomünikasyon, turizm ve ulaştırma sektörlerine ilişkin hazırlanan ve 25/11/2014 tarihli ve 29186 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin Ek-1 ve Ek-2 listelerinde yer alan projeler için çerçeve oluşturan plan/programlara Stratejik Çevresel Değerlendirme yapılması, yaptırılması, izlenmesi ve eğitim verilmesine ilişkin idari ve teknik usul ve esasları kapsar” dense ve “Kıyı yönetimi, mekânsal planlama, su yönetimi, tarım ve turizm sektöründe hazırlanan SÇD’ye tabi plan/programlar için yayımı tarihinden itibaren yürürlüğe girer” de bu süreçler henüz hayata geçirilmemiştir. Ciddi bir çevre yönetimi sürecinden beklenen, yatırım planı vb.nin SÇED Yönetmeliğinin yayınlanmasından önce olması gibi basit bürokratik nedenlerle bu süreçlerin atlanması değil, bölgede gelecekte oluşması beklenen tüm önemli kirlilik kaynaklarını içeren kümülatif değerlendirmeler yapılmasıdır. Daha önce bazı tekil projelerin çevresel etkilerinin ayrı ayrı yapılmaması ve kümülatif değerlendirmelerden kaçılması nedeniyle projelerin ÇED Olumlu kararlarını iptal eden ve projeleri durduran mahkeme kararları olduğu hatırlanmalıdır.

Emisyon Salınımının Diğer Nedeni: Patlama

Olası kanal kıyı yapılanması sırasında çıkacak hafriyat, patlatma (Harita 42), kazıma, taşıma, dolgu sırasında atmosferde sürüklenen tozuma, askıda emisyonla neden olacaktır. Rüzgar etkisi ile inşaat süresince açığa çıkacak ve yayılacak toz farklı PM boyutunda, ağır metal kompleksleri (Şekil 25 ve Şekil 26), asbest¹²⁸ vd. kirlenici emisyonlar içerecektir. Hafriyat işlemleri süresince açığa çıkacak emisyonlar hakim olan olmayan rüzgar etkisi (Bölüm 5, Tablo 13, Şekil 18) ile bölgede her yöne farklı sürelerde taşınacak ve ulaştığı canlılar üzerinde toksik etkisine, pekçok kalıcı sağlık sorunlarına neden olacaktır. Şüphesiz bu durumdan yaşlılar, bebekler, hastalar, yoksullar, endemik türler başta olmak üzere güçsüz ve hassas canlılar daha fazla etkilenecektir.



Harita 42. Patlatma Yapılacak Bölge¹²⁹

Hava kalitesine ve yaşama olumsuz etkileri yaratacak olan patlatma işleminin iki aşamada uygulanacağı ÇED Raporundan anlaşılmaktadır:

- Kazı sırasında

“Kanal güzergahında öngörülen yarma kesitlerinin önemli bir bölümü, az – orta sert ve orta zayıf – zayıf nitelikli kaya birimleri içerisinde açılacaktır. Ancak, Kırklareli Formasyonuna (Tek) ait kumlu – killi kireçtaşı ve kireçtaşı birimleri ile İhsaniye ve İslambeyli formasyonu içerisindeki kireçtaşı ara seviyeleri, sert – çok sert özellikler sergilemekte olup, kazılarını kırıcı veya gerekmesi durumunda patlatma yöntemi ile yapılması uygun olacaktır.”¹³⁰

- Kazı sonrasında

¹²⁸ Bkz. Bölüm 10 Halk sağlığı etkileri

¹²⁹ ÇED Raporu Şekil 3.5.1.1. Sayfa 3-226

¹³⁰ ÇED Raporu Bölüm 3-224

“Deniz suyunun kazısı tamamlanan bölgeye getirilmesi için tampon bölgede su alma ağız işlem yapılacağı zaman açılacaktır. Ayrıca tampon bölgeye boru sistemi ile deniz suyu pompalanabilir veya kontrollü patlatma yapılarak set kaldırılabilir”¹³¹

“Projenin inşaat çalışmaları da dahil 7 yılda tamamlanacağı öngörülmektedir. Buna göre yılda 5.928.013 m³ kaya malzeme patlatma ile yerinden çıkarılacaktır. Yapılan laboratuvar deneyleri sonuçlarına göre malzeme yoğunluğu 2,50 ton/m³ olarak alınmıştır.”¹³²

Patlatmanın 5 yıl boyunca her saat ve sürekli yapılması mümkün değildir. Aşağıda verilen Tabloda çalışma süresinin böyle verilmesinin nedeni patlatmanın şiddetinin, patlatma sırasında oluşacak risklerin, yayılacak emisyonun dolayısıyla etkilerinin azaltılmasından başka bir nedeni olamaz.

Patlayıcı Madde Hesaplamaları:

Görünür rezerv miktarı: 41.496.094 M3 (Hesaplama sonuçları tablo 3.5.3.5'te verilmiştir)

Proje ömrü: 5 Yıl

Çalışma Süreleri: 12 ay, 30 gün, 24 saat

Vardiya: Üç vardiya

Kaya cinsi: Kalker

Ayna Uzunluğu (w): 27 m

Basamak Yüksekliği (K) 10 m

Delik Çapı (d): 0,89 m

Kaya Sabiti (c): 0,4

Delik Eğimi: dik

Patlayıcı Madde: ANFO

Delik Koşulu: Kuru

Şekil 31. Patlayıcı Madde Hesaplamaları

6.4.7. Kanal ve Yenişehir Projesinin Ulaşım Etkisi: Trafik

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılanması ile başlayacak trafik ve ulaşım baskısı uzun süreli etkisini sürdürecektir. İnşaatlar süresince yaşanacak sorunlar bölgeye yeni kent inşası tamamlanırken daha ciddi boyutlara ulaşacaktır.

Proje süresince yapılacak işlerde, hafriyatın, beton santrallerinden betonun, taş ocaklarından kum çakıl ve çimentonun taşınması sırasında Şekil 32’de görülen kamyonlar sadece tozuma yaratmayacak yolların trafik yükünü de arttıracaktır. Kanal ve kıyı yapıları inşası başladığı andan itibaren, bölgede yaşayanlar için trafik kazası riski yüksek bir dönem başlayacaktır. Hayvanlar yaşlılar ve çocukların bu riskle daha yakıcı olarak karşı karşıya kalacağı açıktır.

Taş ocaklarından malzemenin taşınması sırasında sadece Kanalın yapılacağı bölgede ve Harita 27’de görüldüğü gibi tüm İstanbul’da oluşacak trafik yükü kenti baskılayacaktır.

ÇED Raporunda, her iki limanda da deniz dolgusunda kullanılacak malzeme bölgede bulunan ruhsatlı taş ocaklarından¹³³ temin edileceği, dalgakıran dolgusunda kullanılacak malzemelerin ise Kanal İstanbul kazısından elde edileceği ve/veya bölgede bulunan taş ocaklarından temin edileceği belirtilmektedir.¹³⁴

¹³¹ ÇED Raporu Bölüm 3-52

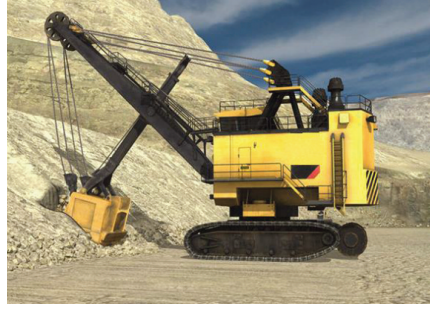
¹³² ÇED Raporu Bölüm 3-233

¹³³ ÇED raporü Bölüm 3-128

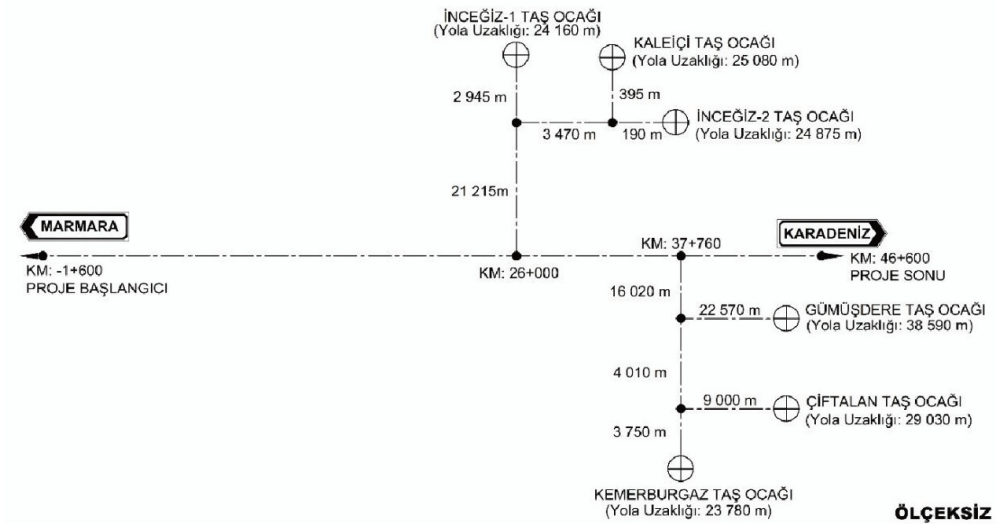
¹³⁴ ÇED Raporu Bölüm 3-130

Bu yükü yaratacak kamyon sayısı, kamyon büyüklükleri ve sadece kanal yapımı, kıyı dolguları için 7 yıl sürecek¹³⁵ olması düşünüldüğünde sadece kanal yapılacak bölgede değil kentin otoyollarının da bu yükle zorlanacağı ve kaza riskinin artacağı açıktır.

ÇED Raporunda proje kapsamında öncelikli kullanılacak 6 adet taş ocağından proje alanına 50 km mesafelerde bir ulaşım ağı olduğu görülmektedir (Şekil 33).



Şekil 32. Kanal ve Kıyı Yapıları Projesinde Kullanılacak Şantiye Araçları¹³⁶



Şekil 33. Malzeme Ocakları İtinereri (Hareket Tablosu)

¹³⁵ ÇED raporu Tablo 3.1.4.1. Sayfa 3-34

¹³⁶ ÇED Raporu Şekil 3.71., Şekil 3.72., Şekil 3.73. Sayfa 3-246,247

“Yukarıda bahsi geçen ocaklar dışında Karadeniz dolgu koruma yapılarının malzeme ihtiyacı durumu doğrultusunda kullanılmak üzere Anadolu Yakası’nda bulunan, Karayolları 1.Bölge Müdürlüğü adına Hammadde Üretim İzni mevcut malzeme ocakları da kullanılacaktır. Bu ocaklardan temin edilecek malzeme, deniz yolu kullanılarak kıyı dolgu yapılarına nakliyesi sağlanacaktır.”

Görüldüğü gibi sadece karayolları değil deniz trafiği de malzeme taşınmasından etkilenecektir.

Patlayıcıların bölgeye taşınacağı iddia edilmektedir. Kanal Yapımı süresince kullanılacak patlayıcıların araziye taşınması da (en az 5 yıl) trafiği ilave olarak baskılayacaktır.

Ulaştırma konusundaki uzmanlar Yeni kent yapılanması ile bölgeye gelecek yüke ve risklere işaret ederken bu mega projenin boğaz trafiğini ve kazaları azaltacak etkiye sahip olmadığını gerçek nedenin inşaat sektörünü canlandırmak için yapılan doğal alanları yapılaşmaya açacak bir emlak projesi olduğu görüşündedir. H. Gerçek¹³⁷ (2019) yaptığı açıklamalarda kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projesi ile en az 1,1 milyon insanın bölgeye ilave olarak yerleşeceğini bunun 2,5 milyon nüfusa kadar artmasının beklenebileceğini, Büyükşehir Belediyesi’nin yaptığı çalışmada bu nüfusun 2040 yılında, ilave olarak günde 3,3 milyon yolcu yaratacağının öngörüldüğünü belirtmekte. H. Gerçek; Kanal ve Yenişehir Projesi yaşama geçirilirse İstanbul’da şu andaki gündelik yolcuların yaklaşık yüzde 10’una karşılık gelecek ilave bir ulaşım yüküne işaret etmekte. Öte yandan Kanal İstanbul, Boğaz’la Kanal arasında ayrılmış ve üzerinde 8 milyon nüfusun yaşayacağı bir adanın yaratılacağını, Kanal’ı geçmek üzere sekiz tane köprü ve üç tane raylı sistem, yani metro hattı projelendirilmiş olduğunu, yapılacak köprüler ve geçişlerin ek bir ulaşım sorunu getireceğini belirtmekte. Hem o bölgede oluşacak yeni yerleşim bölgeleri hem de Kanal’ın iki yakası arasındaki geçiş için ilave ulaşım yolları, köprüler ve tünellerin öngörülmesini trafiği daha da içinden çıkılmaz hale getireceğini vurgulamaktadır. Yapılacak yeni atıksu arıtma tesisi kapasitesi dikkate alındığında bölge nüfusunun 7.5 milyon olacağı öngörülmekte.

6.4.8. Bölge Halkının ve İşçilerin Yapım Süresince Yaşayacağı Olası Riskler

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları inşası sırasında ve bölgeye kurulması sürdürülen Yenişehir yapılanması sürecinde en fazla riski bölgede yaşayanlar ve projede çalışacak işçiler yaşayacaktır.

Patlayıcı Maddelerin Taşınması, Depolanması ve Kullanılması ile Oluşabilecekler

ÇED Raporunda¹³⁸; Kanal İstanbul Projesi sırasında patlayıcı madde olarak Amonyum Nitrat- Fuel Oil (ANFO) olacağı, yanı sıra patlayıcı madde olarak dinamit, elektrikli ve elektriksiz kapsül, sıralar arası gecikme kapsülü ve fitil kullanılacağı, patlayıcı maddelerin kullanılacak alana dışarıdan getirileceği, proje sahası içerisinde patlayıcı madde deposu bulundurulmayacağı belirtilmektedir.

Patlayıcı Maddelerin

1. Taşınımı (taşınım koşulları, taşıyacak araçların özellikleri, patlayıcının bölgeye taşınma sıklığı),
2. Kullanılacağı süreye kadar bekletilmesi (bekletilme koşulları, bekleyeceği, depolanacağı yer özellikleri),
3. Olası kontrolsüz infilak durumunda oluşacak olanlar (kontrol altına alınıp alınmayacağı, etkileme şiddeti),
4. Patlayıcının kullanımı sırasında yaşanacak riskler (akiferlerde oluşacak çatlama,lar,

¹³⁷ Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniv. İnşaat Müh. Böl.

¹³⁸ ÇED Raporu Bölüm 3-228

yanılmalar, yerleşimlerde yaşanacak riskler, gürültü, emisyon, hava şoku gibi proje süresince düzenli yaşanacak etkiler, işçilerin karşı karşıya kalacağı yaşam riskleri),

5. Patlatma sırasında sürekli yaşanacak gürültü bölgesinin, bölgede yaşayanların ve projede çalışan işçilerin proje süresince ağır risk altında olduğunu göstermektedir.

ÇED Raporunda patlayıcıyı kullanacak olanlar "**Patlayıcı maddelerin kullanımı bu konuda eğitim almış olan fenni nezaretçiler tarafından görevlendirilmiş ve en az ilkökul mezunu yeterlik belgesine sahip ateşleyicilerle yapılacaktır**" diye tanımlanmaktadır.¹³⁹

Patlayıcı kullanıldığında bölgede düşük şiddette deprem etkisi yaratmaktadır, deprem araştırma enstitüleri patlatma yapılan bölgelerde sarsıntı kaydetmektedir. Patlayıcı kullanılan bölgelerde evlerin camlarının kırıldığı, duvarların çatladığı, bazı yapıların yıkılma riski yaşandığı, pek çok olay yaşanmıştır. ÇED Raporunda bu risklerin önlenmesi için "**Ateşleme yapmadan önce çevre halka siren ile alarm verilecek ve ayrıca flamalı gözcüler önemli noktalara dikilecek**" diye belirtilmektedir. Sadece bu denli yetersiz ve geçiştirici ifadeler bile bölgede patlatma sırasında ciddi sorunların yaşanacağını göstermektedir. Patlatmanın yapıldığı yerlerde çevrede yaşayanlarda panik ve korku sendromuna rastlanmaktadır.

ÇED Raporu patlatma konusunda nasıl bir süreç işleyeceğini belirtmekten öte herhangi bir olumsuz etkinin olmayacağı iddialarını içermektedir. Yaşanacak riskleri bölge halkının tedirginliği ile sınırlı tutmaktadır¹⁴⁰. Çevresel etkilerden arındırılmış bir patlatmanın gerçekleşeceği belirtilmektedir¹⁴¹. Raporda hava şoku yaşanmayacağı, patlatma işleminin gürültüye neden olmayacağı iddia edilmektedir¹⁴². Hatta patlatmanın yapılacağı bölgede yerleşimin olmadığı, patlatmanın olumsuz bir etkisinin olamayacağı da ÇED Raporunda belirtilen iddialar arasındadır¹⁴³.

¹³⁹ Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniv. İnşaat Müh. Böl.

¹⁴⁰ ÇED Raporu Bölüm 3-240 "Patlatmalı kazı çalışmalarında patlatmanın asıl amacı kayayı kırarak gevşetmektir. Burada kanal açma işlemini yerine getiren çok dalgası, sağlam kayaç içerisinde sismik dalgalar şeklinde yayılmaktadır. Sismik dalgaların enerjileri tükeninceye kadar yayılmaya devam edecekleri bir gerçektir. Enerji sönmemesinin iki nedeni vardır. Bunlardan birincisi kaya yapısının gerek fiziksel, gerekse jeolojik olarak gösterdiği direnç, ikincisi ise geometrik olarak sismik dalganın kaynağından uzaklaştıkça daha geniş bir alana yayılmasıdır. Bu enerji, patlatma kaynağından uzaklaşarak sönmülmeye kadar uzun bir mesafe kat edecektir. Bu zaman sürecinde, kaya yapılarında ve binalarda hasarlara ve yerleşim yeri sakinlerinin tedirgin olmasına neden olabilmektedir. Buradaki çevresel problemler patlayıcı madde enerjisinin tamamının parçalanma için kullanılmadığının bir göstergesidir. Patlatmadan kaynaklanan etkiler, patlatma sırasında açığa çıkan enerjinin parçalama ve öteleme işlemlerinden arta kalan kısmının, kaya içerisinde veya atmosferdeki hareketlerinden meydana gelmektedir. Bu durum dikkate alındığında çevresel etkilerden arındırılmış bir patlatma tasarımı aynı zamanda patlayıcı enerjisinin de en iyi şekilde kullanıldığı tasarımıdır."

¹⁴¹ ÇED Raporu Bölüm 3-240 "verilen sınır değerler dikkate alınarak yapılan hesaplamalar sonucunda izin verilen en yüksek titreşim hızı referans alınarak ve bir atımda kullanılacak patlayıcı miktarı 43 kg olarak yapılan hesaplama sonucunda 126,35 m mesafeden daha uzak yapılarda olumsuz bir etki söz konusu değildir.

Proje kapsamında gerçekleştirilecek patlatmalar günün özellikle gündüz saatlerine tekabül eden 08:00-18:00 saatleri arasında yapılacaktır."

¹⁴² ÇED Raporu Bölüm 3-241: "Patlatma sonucu oluşan ve atmosferde ilerleyen basınç (ese) dalgaları normal hava basıncından daha yüksek basınç oluşturur, bu nedenle hava şoku (air-blast) olarak adlandırılır. Havada oluşan basınç dalgaları, havada önce bir sıkıştırma oluşturur, bunu bir çekme etkisi takip eder. Hava adeta bir akordeon gibi sıkıştırılıp, çekiştirilir.

Patlatma gürültüsünün düşük frekans içeriğinin güçlü olması, patlatma gürültüsünün birkaç saniye (beş dakikadan çok daha kısa süre) içinde sona ermesi ve yönetmelikte tanımlanan 12 saatlik toplam gündüz süresi içinde % 20'den daha az süreli olması dikkate alınarak, gürültü değerlendirmesinde L cetvelinin ve ABD Tüzüğünde verilen sınır değerlerin esas alınması bilimsel ve teknik esaslara ve yönetmeliğe uygun bulunmuş ve önerilmektedir"

¹⁴³ ÇED Raporu Bölüm 3-241: "ABD Federal Tüzüğünde cihazın düşük frekansları ölçme kabiliyetine bağlı olarak izin verilen en yüksek gürültü düzeyleri dikkate alınarak hesaplamalar yapılmıştır. Bir atımda kullanılacak patlayıcı miktarı 43 kg olarak yapılan hesaplamalar sonucunda 330,7 m mesafeden daha uzak yapılarda olumsuz bir etki söz konusu değildir"

ÇED Raporu Bölüm 3-242: "Yukarıda hesaplanan maksimum taş savrulması mesafesi olan yaklaşık 51,83 metrelik yarıçap içerisinde herhangi bir yerleşim yeri bulunmamaktadır"

Patlatma sırasında olası riskleri önlemek için alınacağı belirtilen bir diğer iddia ise patlatma sırasında taş, 51 m mesafede kaya savrulması sınırlarında herhangi bir evin bulunmadığıdır¹⁴⁴. Oysa kaya savrulmasında risk evlerden önce patlatmanın yapılacağı alanda çalışan işçiler için vardır.

6.4.9. Yapılaşmanın/ betonlaşmanın Göçerlere Etkisi

Sucul Sistemlerin kıyı çizgilerine yapılacak müdahale (yapılaşmanın, kazıma ve dolgunun) göç yolu (Harita 43) üzerinde olan Lagün Havzasında göçerlerin dinlendikleri, beslendikleri, barındıkları alanların yok olması göç yollarını genetik kodları ile öğrenen ve nesillere aktaran göçerlerin türlerinin yok olmasına kadar ulaşacak sonuçlar yaratacaktır.

Kuşlara ve Kuş Göçüne Etkileri

İstanbul'da kuşlar; yerli, göç kuşu, kış göçmeni, yaz göçmeni, nadir ve rastlantısal olmak üzere 358 türdür (Bacac E., 2015). Bu sayı Avrupa'daki birçok ülkeden daha yüksektir.

Leylek, gündüz yırtıcıları ve pelikanlar gibi süzülerek göç eden birçok kuş türü için Türkiye önemli bir göç rotasında yer almaktadır. Bu kuşlar İsrail, Mısır, Arabistan, Palearktik'te ürerler ve Afrika'da kışlarlar. İlkbaharda üremek için kuzeye, Avrupa'ya; sonbaharda ise güneye, Afrika'ya kışlama alanlarına ulaşmak için İstanbul üzerinden göç ederler (Harita 43). İstanbul, süzülerek göç eden kuşlar için Avrupa'yı Anadolu'ya bağlayan bir ekolojik koridor niteliğindedir.

Küçükçekmece Lagünü Avrupa Birliği Kuş Direktifi Kuş Yaşam (Bird Life) kriterleri açısından Önemli Kuş Alanı (ÖKA)'dır. Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi, kuşların doğal yaşam alanı ve göçteki kuşların beslenme, dinlenme alanlarına yapılması planlanmaktadır.

Küçükçekmece Lagünü su kuşları için önemli üreme ve kışlama alanı olup göç döneminde küçük karabataklar ve binlerce leylek için önemlidir ve nesli küresel ölçekte tehlike altında olan dik kuyruğun kışlama popülasyonları için de önemli bir sulak alandır. Bu kuşlar ekolojik açıdan sulak alanlara bağımlı olan su kuşlarıdır. Tek başına bir alanda bu kadar türün bulunması Küçükçekmece Lagünü'nün ornitolojik önemini ortaya çıkarmaktadır.

"Nesli Tükenme Tehlikesi Altında Olan Türlerin Avrupa Kırmızı Listesi ve SPEC¹⁴⁵ kategorilerine göre onsekiz kuş türünün nesli tehlike altında olması Küçükçekmece Lagünü'nün önemini artırmaktadır.

Kanalın geçeceği sulak alanlar sadece göçmen kuşlar için değil pekçok kuş ve su canlıları için yaşam alanıdır. Küçükçekmece Lagünü'nde 182 kuş türü, Szalldere Barajı- Szalbosna'da ise 104 kuş türü bulunmaktadır¹⁴⁶. 2016-2018 yılları arasında yapılan Türkiye Üreyen Atlas Çalışması'nda Küçükçekmece Lagünü'nün ve Büyükçekmece Gölü'nün bulunduğu alanda 131 kuş türünün ürediği tespit edilmiştir. Önemli Bitki Alanı (ÖBA) ve Önemli Doğa Alanı (ÖDA) olan Terkos Gölü ve Karadeniz sahilinin de içinde olduğu alanda ise 107 üreyen kuş türü bulunmuştur."¹⁴⁷

¹⁴⁴ CED Raporu Bölüm 3-242: "Taş savrulması da, hava şoku sorunu gibi, patlayıcının kaya kitlesi içine yeterince gömülmemesi, hapsedilmemesi durumunda meydana gelir. Yeterince hapsedilmeyen patlayıcı maddenin reaksiyon sırasında açığa çıkardığı yüksek basınç altındaki gazların, yük mesafesinin yetersiz (delik çapının 20 katından az) olması halinde aynadan (basamak önyüzünden) veya sıkılama uzunluğunun yük mesafesinin özellikle %80'ninden az olması veya sıkılama malzemesinin tozlu, birkaç mm çapında küçük boyutlu veya ıslak malzeme olması gibi durumlarda delik ağzından püskürmesi sırasında söktüğü veya beraberinde taşıdığı kaya parçalarından oluşur. Bu nedenle patlayıcının yeterince gömülmesi taş savrulmasını önlemenin önkoşuludur."

¹⁴⁵ SPEC: Avrupa Birliği Koruma Statüsü, Species of European Conservation Concern

¹⁴⁶ Ebird (Ekuşbank), İnternet Kuş Gözlem Veri Tabanı 2018

¹⁴⁷ Üreyen Atlas Çalışması, 2018. Yayınlanmamış Rapor

Kanal İstanbul ÇED Raporunda ise kanal güzergahında yapılan çalışmada ise 147 kuş türü tespit edildiği belirtilmektedir.

2016-2018 yılları arasında yapılan Türkiye Üreyen Atlas Çalışması'nda Küçükçekmece Lagünü'nün ve Büyükçekmece Gölü'nün bulunduğu alanda 131 kuş türünün ürediği tespit edildiği, Önemli Bitki Alanı (ÖBA) ve Önemli Doğa Alanı (ÖDA) olan Terkos Gölü ve Karadeniz sahilinin de içinde olduğu alanda ise 107 üreyen kuş türü bulunduğu tespit edilmiştir¹⁵¹.

Tüm canlılar adına yaşam alanlarının korunması, canlıların yaşam hakkına sahip çıkılması Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin sorumluluğundadır.

¹⁵¹ Üreyen Atlas Çalışması, yayınlanmamış rapor, [2018]

6.5. | KANALIN VE YENİ ŞEHRİN İNŞASI SÜRECİNDE YAŞANACAK GERİ DÖNÜŞÜMSÜZLÜKLER

6.5.1. Küçükçekmece Lagününün Yok Oluşu

Kanal; Küçükçekmece Lagününün içinden geçmektedir. Lagünün deniz bağlantılı kısmı kanallanarak açılacak. Lagün bağlantısı üstünde mevcut tarihi köprüler yıkılacak, Küçükçekmece Lagün tabanı kanal için derinleştirilecek. Sazlıdere kazılıp genişletilerek, derinleştirilerek kanal haline getirilecek. Sazlıdere Barajı kanal için uygun derinliğe ulaşıncaya kadar kazılarak geçilecek. Durusu Gölü ile 3. Havalimanı arasında kalan alan ile Sazlıdere'nin etrafındaki kara ekosistemi dinamitlenerek ve kazılarak kanal olarak yarılacak ve Karadeniz'e ulaşılabilecektir (Harita 22 ve Harita 42). Tüm bu işlemler sonucunda Küçükçekmece Lagünü ve Sazlıdere sahip olduğu ekosistem özelliklerini tamamen yitirecektir.

6.5.2. Orman Ekosisteminin Yok Edilmesi

Kanal İstanbul ve Yenişehir Alanı Projesi kapsamında bölge Yenişehir Yapılanmasına dönüştürülürken canlıların yaşam alanı; ekolojik sistem için su ve oksijen rezervi olan ormanlar, meralar, sulak alanlar, tarlalar yok edilecek.

Şahin A. (2020) yapılan çalışmaları sonucunda oluşturulan sayısal orman haritası verilerine göre İstanbul ilinin toplam alanı 545.510,1 hektar olduğunu, bu alanın 243.659,0 hektarı (% 44,7) orman ve ağaçla kaplı alanlardan, 301.851,1 hektarı ise (% 55,3) açıklık alanlardan oluştuğunu vurgulamaktadır. Bu çalışmada ormanlık alanın, 234.385,6 hektarı (% 43,0) devlete, 7.133,5 hektarı ise (% 1,3) özel şahıs, vakıf ve kuruluşlara aittir. 1.589,2 hektar (% 0,3) devlete ait arazi, gerçek ve tüzel kişilere özel ağaçlandırma yapmak için tahsis edilmiştir. 550,7 hektar ağaçlı kaplı alan ise (%0,1) kent içerisindeki korulardan ve ağaçlık alanlardan oluştuğu belirtilmektedir.

Orman Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul il sınırları içinde kalan devlet ormanları varlığının 240.688 hektar olduğu, bu alanın halen Türkiye ortalamasının üzerinde bulunduğu belirtilmektedir. Buna karşın, sürekli insan baskısı nedeniyle nitelik açısından hızla bozulmakta ve parçalanmakta olduğu, İstanbul'un devlet ormanları kapsamında orman ekosistemlerinin son 50 yılda yaklaşık 270.000 hektarlardan 240.688 hektarlara kadar gerilediği de OGM tarafından belirtilmektedir.

Şahin A. ya göre "İstanbul Orman Bölge Müdürlüğü tarafından açıklanan verilere göre 2013 yılı itibariyle İstanbul ilinde 2/B kapsamında orman alanı dışına çıkarılan alan miktarı 1.6717,0 ha'dır. 1971 yılından 2018 yılına kadar devlet ormanlarında meydana gelen %11,5'lük azalmanın temel nedenlerinden birisi orman alanlarının kullanıma açılması sonucu işgal edilmektedir. İstanbul ilinde 2013 yılı itibariyle 856 adet / 2761,41 ha alanda 16. Madde izinleri, 1004 adet / 38851,18 ha alanda ise 17. Madde izinleri verilmiştir."

İstanbul ve içinde bulunduğu bölgeler, kullanıma açma kararları ve izinleri nedeniyle hızla orman ekosistemlerini yitirmektedir. Yaşamın güvencesi olan doğal ormanlar hızla azalmakta ve doğal alanlar kullanıma açıldıkça bölgenin arazi yapısı değişmektedir. Tüm canlıların beslenmesi, barınması, üremesi, yaşaması için gerekli orman ekosistemleri içinde ve çeperindeki su ekosistemleri, insanların beslenmesi için gerekli tarım alanları azalırken yerleşim alanları hızla artmaktadır. Mega Projeler bu yok ediş ve dönüşümü hızlandırmaktadır.

İstanbul'un, aslında Marmara'nın kuzeyi son yirmi yıldır bu baskının altında doğal alanlarını yitirmektedir. 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolu (Kuzey Marmara Otoyolu) ve bağlantı yolları ile İstanbul Havalimanı bu yıkımın parçalarıdır. Bu mega projelerle kuzeyde yer alan orman alanları tümüyle parçalanmıştır. Bu iki projeye yaklaşık 8.500 hektarlık ormanlık alan geri dönüşümsüz olarak ortadan kaldırılmıştır (TOD, 2020).

Uydu görüntüleri ile meydana gelen tüm değişikliklerin aktarıldığını söylemek olanaklı değildir. Ancak yoğun Harita 29, Harita 30 ve Harita 44 izlendiğinde yıllar içinde orman ekosistemi üzerinde yapılan değişiklikler özellikle 3. Havalimanı ve 3. Köprü çevre yollarının etkisi açıkça ortaya çıkmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy ilçeleri sınırları içerisinde, kıyı yapılarından Karadeniz'de Çatalca ve Arnavutköy ilçelerinde yer almaktadır. Söz konusu güzergahın üzerinde ve çevresinde genel olarak tarım arazileri, kısmen orman alanları ve yerleşimler ile su kütleleri bulunmaktadır.

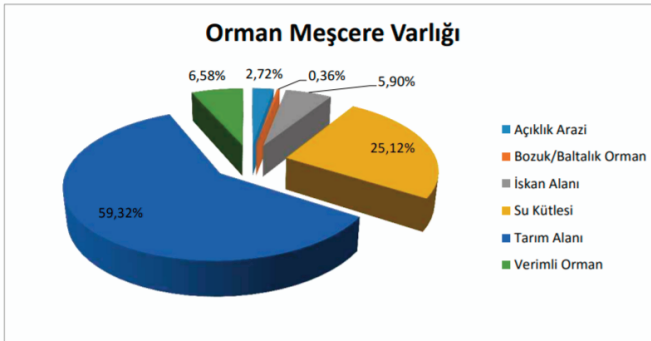
ÇED Raporunda sadece kanal için yarısından fazlası tarım alanı olmak üzere 6.839 ha kadar bir alanda arazi kullanım değişikliği oluşacağı belirtilmektedir (Şekil 34). Böylece 3 mega proje için vasfını kaybedecek alan miktarı 17 bin ha'ı geçecektir. Kaybedilecek ormanların 287 hektarının Türkiye'deki koruma değeri en yüksek olan Muhafaza Ormanı statüsündeki Terkos Gölü Muhafaza Ormanı sınırları içinde kalmaktadır.

İBB tarafından 10 Ocak 2020 Tarihli Kanal İstanbul Çalıştayında ortaya konan verilere göre; 83 milyon m² yeni yapılacak kent alanı ve kanal yapılanması ile birlikte en az 136 milyon m² tarım alanı, 13 milyon m² mera yok olacak, 12 milyon m² sit alanı etkilenecek, bölgeye 1,2 milyon nüfus, 3,4 milyon ulaşım yükü eklenecektir.

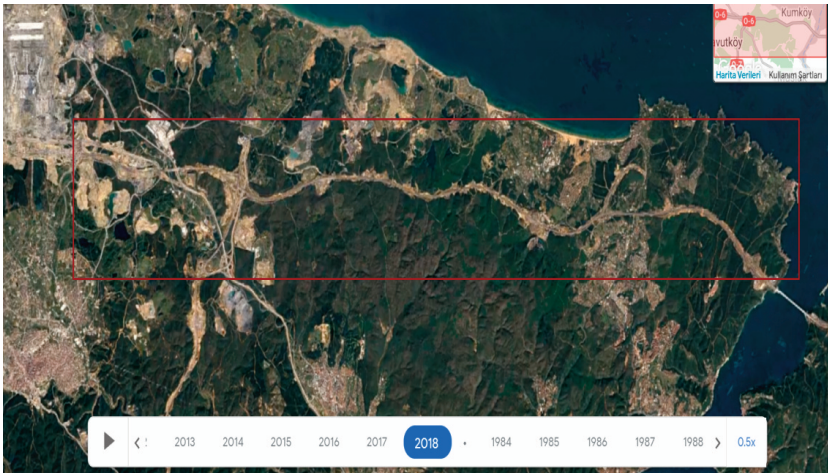
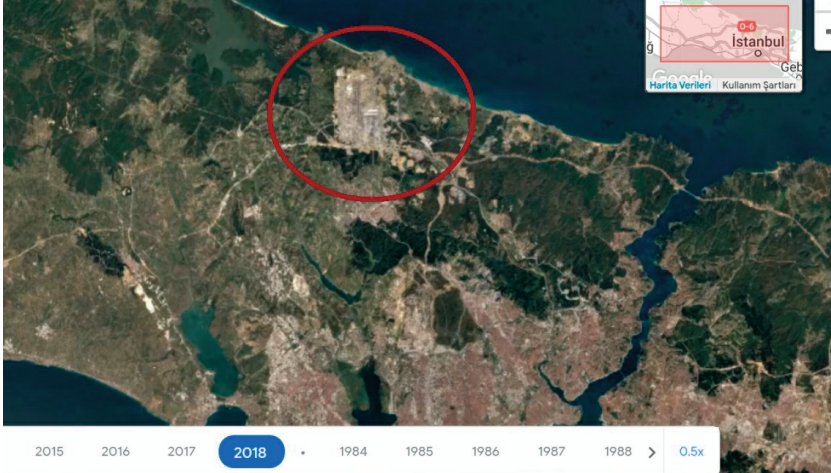
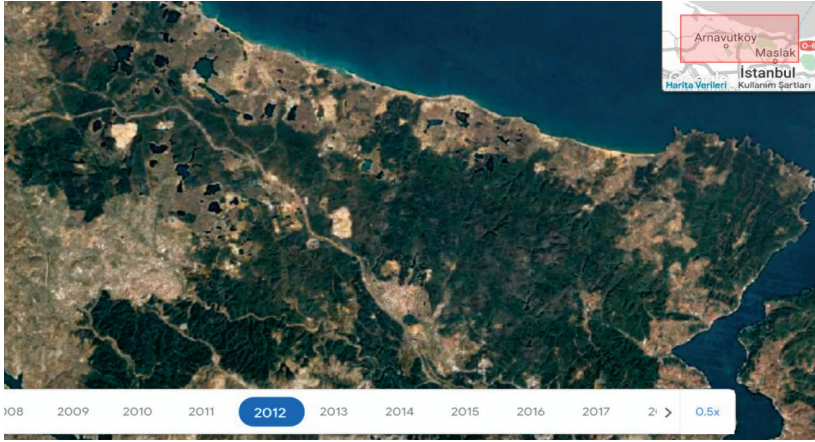
ÇED Raporunda Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Alanı Projesi kapsamında yitirilecek doğal alanların oranı ve özellikleri Şekil 34'de verilmiştir.

Muhafaza ormanları; toprak koruma, su üretimi, temiz hava sağlama ve ulusal güvenlik gibi ormanın odun üretimi dışındaki hizmetleri nedeniyle korunan ormanlardır. Bu alanların korunması İstanbul halkının su ve temiz hava güvencesidir" demektedir. Yapılaşma ile ormanlar daha da büyük tehdit altına girecektir.

Orman Kullanım Tipleri	Alan (ha)	Alan (m2)	Alan (%)
Açıklık Arazi	189,78	1.897.805	2,72%
Bozuk, Baltalık Orman	25,00	249.952,5	0,36%
İskan Alanı	411,71	4.117.084	5,90%
Su Kütleleri	1751,33	17.513.274	25,12%
Tarım Alanları	4135,93	41.359.251	59,32%
Verimli Orman	458,83	4.588.334	6,58%



Şekil 34. Proje Çalışma Alanı Şimdiki Arazi Kullanım Miktarı¹⁵²



Harita 44. 2012 ve 2018 Arası Değişiklik Gösteren Uydü Görüntüleri

6.5.3. Tarıma Etkisi

3. Boğaz Köprüsü Projesi, Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları projesi, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul Projesi tarımsal üretimin yoğun olduğu Sancaktepe, Beykoz, Sarıyer, Eyüp Arnavutköy, Çatalca, Başakşehir ve Silivri ilçesi sınırları içerisinde yürütülmekte olup, sadece otopanlar ve havalimanı yapımı 42.300 hektar alanı kapsamaktadır. Bu projelerin yapımı sırasında yaklaşık 12.000 hektar tarım alanı, 2.000 hektar çayır – mera alanı tarımsal vasfını yitirmiştir.

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları Projesi kapsamında yeni kentin inşa edileceği alanlar (Harita 44) kanal ve kıyı yapıları için patlatmaların Harita 42’de, kazıların yapılacağı (Harita 37), şantiye alanlarının açılacağı (Harita 45), şantiye yollarının yapılacağı yerler; tarım alanlarının ve sulak alanların olduğu bölgelerdir. Dolayısıyla Marmara’nın kuzeyinde 2020 yılına kadar yapılan Mega Projelerin yok ettiği doğal alanlar, bu alanlara bağlı yaşam Kanal ve Kıyı yapıları projesi ile daha da artacak, yaşam üzerindeki yıkım daha da derinleşecektir.

Mega Projelerin yapımının hız kazandığı yıllarda (2012-2017 yılları arasında¹⁵³ ; 2012 yılında Çiftçi Kayıt Sistemine (ÇKS) kayıtlı çiftçi sayısı 2.588.666 iken 2017 yılı sonu 2.132.491’e gerilemiştir. Aynı süreçte tarımsal üretim alanı 164.960.378 dekadardan 148.702.081 dekaraya düşmüştür. Yani bu süreçte 456,175 kayıtlı çiftçi tarımsal alanı tek ederken 16.258.297 dekar alanda tarımsal üretim terk edilmiştir.



Harita 45. Şantiyelerin yerleri ¹⁵⁴

Su Canlıları

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları Projesi alanında deniz ve iç su balıkları ve yoğunlukları ÇED Raporunda üreme ve yaşam alanları ve su canlılarıyla ilgili bilgiler ekonomik öneme sahip olup olmamasına göre değerlendirilmiştir. Raporda “Eldedilen bu veriler doğrultusunda bölgede Ekonomik öneme sahip 18 türün yer aldığı görülmektedir”¹⁵⁵ denmiştir. Karadeniz’de ise, yapılan araştırmalarda belirlendiği belirtilen, ekonomik öneme sahip 17 türün¹⁵⁶ yer aldığı belirtilmektedir.

ÇED Raporu ilgili bölümde “Küçükçekmece’de Küçükçekmece Su Ürünleri Kooperatifi bulunmaktadır. Ancak bu kooperatif genel olarak deniz balıkları avcılığı yapmaktadır. Gölde sportif amaçlı has kefal (Mugil cephalus) avlanmaktadır” denmiştir.

¹⁵³ 2018 yılı tarım alanlarının kullanıma açılması için verilen yasa değişikliğine karşı HDP Tarım şerhi

¹⁵⁴ ÇED Raporu Şekil 3.3.1. ve 3.3.2 sayfa 3-212

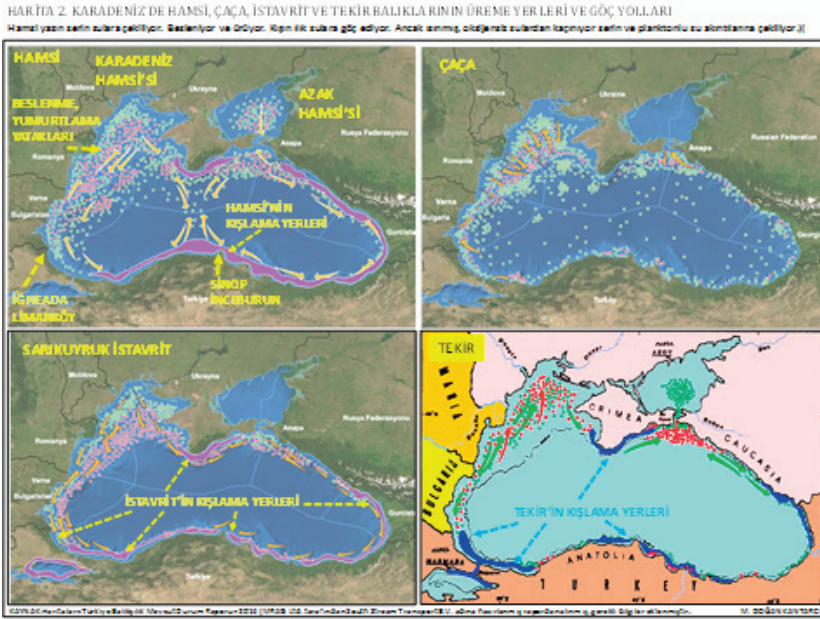
¹⁵⁵ ÇED Raporu Tablo 5.12.4.1.3 Sayfa 1141-1142

¹⁵⁶ ÇED Raporu Tablo 5.12.4.1.4 Sayfa 1142

Ayrıca raporda Lagün deniz bağlantısı nedeniyle ve uzun dönem kirlilik ile karşı karşıya kaldığı iddia edilerek son yıllarda gölde genellikle *Mugil cephalus* ve *Atherina boyeri* türlerine rastlanılmakta olduğu belirtilmektedir.

Sazlıdere Baraj Gölü'nde ise herhangi bir su ürünleri kooperatifi bulunmamaktadır. Sazlıdere Baraj Gölü 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu ve Su ürünleri Yönetmeliği'nin 6 Bölüm, 34. Madde (1)'de belirtilen avcılığın yıl boyu yasak olduğu iç sular kapsamındadır.¹⁵⁷ Ancak göl alanında sportif balık avcılığı yapılmaktadır. Proje alanında iç sularda ekonomik önemi olan 13 türün yer aldığı görülmekte¹⁵⁸ olduğu belirtilmektedir. Böylece kanal yapımının balık yaşamına olumsuz etkisi olmayacağı belirtilmeye çalışılmaktadır.

Harita 46'da bazı deniz balıkları için Hamsi, Çaç, Tekir ve İstavrit'in kışlama ve üreme alanlarının olduğu Marmara ve Karadeniz kıyıları dolgu yapılacak olan, kıyı yapılarının inşa edileceği alanlardır.



Harita 46. Balıkların Göç Yolu¹⁵⁹

Arşivler geçmişte Küçükçekmece'de yaşayan balıkların çok çeşitli türleri olduğunu belirtmektedir (örn: 1959'da 15000 kg balık yakalandığı kaydedilmiştir). Bunların en önemlileri *Esox lucius*, *Scardinius sp.*, *Mugil sp.*, *Angilla sp.*, takım *Pleuronectiformes* ve *Dicentrarchus sp.*dir. Ancak günümüzde balıkçıların verdiği bilgilere göre sadece *Cyprinus sp.*, *Esox lucius* ve *Siluriformes* görülürken Küçükçekmece Lagünü'ndeki balık türleri ve sayıları giderek azalmaktadır (Üstün B. vd., 2005).

Yapılacak kıyı yapıları projesi ile balıkların kışlama, üreme ve beslenme alanları doldurulmakta kıyı yapılarına dönüştürülmekte, yok olmaktadır (Harita 37 ve Harita 38). Kazıma ile dane çapı küçülen, üzerinde bağlı olan metal komplekslerin çözünübilirliği artan sedi-

¹⁵⁷ Resmi Gazete: Tarih: 13.08.2016; Sayı: 29800

¹⁵⁸ ÇED Raporu Tablo 5.12.4.2.2 Sayfa 1167

¹⁵⁹ (Kantarci M.D., 2019)

mentler; taşındıkları ortamda ve akıntı etkileri ile deniz canlılarını zehirlemeye, solunumlarını engellemeye devam edecek. Su canlılarının türleri giderek yok olacaktır.

Türkiye'nin 122 önemli bitki alanından biri olan Terkos-Kasatura kıyıları Kanal İstanbul Projesinden olumsuz etkilenecek. İstanbul projelerinin yapılmasının planlandığı alanlar ekolojik açıdan hassas ve sürdürülebilir yaşam adına korunması gereken alanlardır. Bu alanlar çok çeşitli ve endemik bitki ve hayvan türlerinin de yaşam alanıdır. Projeler, İstanbul'un flora ve faunasında tahribata sebep olacaktır.

Yeşildere T.'nin Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları Projesi hakkında araştırmalara bağlı olarak odamıza gönderdiği

- Su Ürünleri açısından
- Tarım alanları açısından
- Hayvancılığa etkileri açısından değerlendirmesi aşağıda aktarılmıştır¹⁶⁰

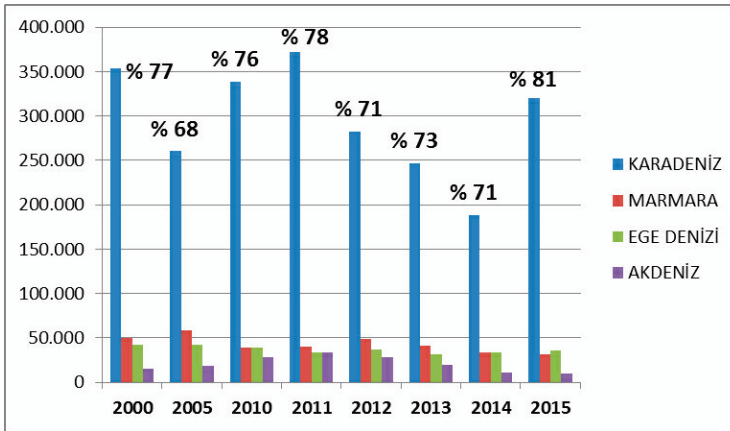
Su Ürünleri Açısından;

Deniz su ürünleri için Marmara Denizi'nde gırgır ağı kullanılarak yapılan bu av yönteminde daha çok hamsi, sardalye, istavrit, çinakop, uskumru, kolyoz, palamut ve ton balığı (orkinos) gibi sürü oluşturan balıklar avlanılır.

Marmara Denizindeki deniz balıkları avcılık miktarları ise, 2006 yılında 67.153 ton, 2007 yılında 44.447 ton, 2008 yılında 38.402 ton ve 2009 yılında da 31.709 ton olarak bildirilmiştir. Balık miktarının da giderek düştüğünü bu verilerden görebiliriz. Bu miktarın büyük çoğunluğunu Hamsi, İstavrit, Sardalye, Palamut ve Lüfer balıkları oluşturmaktadır.

Deniz Balıkları yıllara göre sırasıyla 2006- 2007- 2008- 2009 Hamsi, 43.238- 19.362- 20.876 -10.984, İstavrit 5.096- 6.449- 5.304- 4.374, Sardalye 3.663- 4.928- 3.407- 5.371, Palamut 2.208- 731- 1.006- 983, Lüfer 2.636- 2.438- 1.381- 1.906, Kalkan 55- 64- 51- 38, Kolyoz 364 -254- 289—170, Kefal 890 -844- 383- 276 ton olarak yakalandığı ve giderek deniz kirliliği ekolojik dengenin bozulması, bilinçsiz avcılık vb.. sebepler ile balık çeşitliliği ve miktarı azalmaktadır. Kanal İstanbul bu olumsuz gidişi daha da etkileyecektir.

Avcılığın % 8' i iç sulardan, % 92' i denizlerden gerçekleştirilmektedir. Denizlerden gerçekleştirilen balıkçılıkta Karadeniz en önemli paya sahiptir (Şekil 35).



Şekil 35. Deniz Balıklarının Denizlerde Dağılımı¹⁶¹

¹⁶⁰ Yeşildere T. "Kanal İstanbul Projesi'nin Tarıma ve Hayvancılığa Etkileri", 2020

¹⁶¹ http://zmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=27302&tipi=38&sube=0

Denizlerde oluşacak tuzlanma değişiminin, kıyılarda oluşacak yapılaşmanın özellikle Karadeniz’de balık popülasyonunun etkilenebileceği açık olarak bilim insanları tarafından belirtilmektedir.

Karadeniz, sahip olduğu eşsiz yapı nedeniyle “unicum hydrobiologicum” olarak isimlendirilir ve Türkiye’yi çevreleyen en yüksek üretkenliğe sahip deniz olma özelliğini korur. Kendine özgü biyoçeşitliliğe (ekosistem, tür ve genetik çeşitlilik) sahiptir ve bölgeye has endemik ve pontik türleri içerir. Karadeniz’de yaklaşık 3800 tür yaşamaktadır. Bunların sadece 168’i balık türüdür.

Tarım, Tarım Alanlarına Etkisi

İstanbul’un su havzalarının, ormanların ve tarımsal alanlarının çoğunluğunun kanal İstanbul güzergahında olmasından dolayı İstanbul’un kuzeye doğru büyümesi çok sakıncalıdır. Bu nedenle İstanbul’un özellikle kuzeyine doğru yeni yerleşim bölgelerinin açılması bu anlamda risk teşkil etmektedir. ÇED Raporunda, proje alanının %52,16’sının tarım arazisi olduğu belirtilmiştir. Proje alanı dışında da tarım ve hayvancılığın etkilenebileceği açıktır. Aşağıda kaynakları ile açıklayacağımız İstanbul İli tarımsal alanı 2017 verilerine göre 843.000 (da) olarak Bakanlık tarafından açıklanmıştır. Bu alanların çoğu Kanal İstanbul güzergahı içindedir. Trakya bölgesi yakın ilçe tarım arazileri bu kapsam dışında kalsa da tarım ve hayvancılık açısından etkileneceği açıktır. Ancak tarım arazisi kaybı sadece kanalın geçtiği güzergâhtaki tarım arazileri ile sınırlı kalmayarak kanal çevresinde oluşacak yapılaşmalar nedeniyle çok daha vahim boyutlara ulaşabilir.

Sadece kanal yapımı ile yok olacak tarım alanları İstanbul tarım alanlarının yaklaşık %19’udur. Kanal İstanbul Projesi’nin gerçekleşmesi halinde, büyük bölümü Avrupa yakasında yer alan tarım arazileri hızla yapılaşmaya açılacak, tarım dışına çıkacak ve alanın betonlaşması kaçınılmaz olacaktır. Bu durum İstanbul’da yaşayan insanların gıda güvencesini, sağlıklı ortamda yaşam hakkını tehdit edecektir.

Projenin hayata geçmesi durumunda ekolojik dengenin bozulması, iklim değişikliği gibi çevresel değişimler özellikle yaban hayatı, su ürünleri olan deniz/göl canlılarını, tarımsal alanları ve özellikle şehir içme suyu ve tarımsal alan için kullanılan su havzalarını, verimli tarım alanlarını (gerek bitkisel üretim gerekse hayvansal üretim alanları) ve ormanların ciddi şekilde olumsuz etkilenecek olması bir diğer ekolojik problemdir. Uzmanlar projenin hayata geçirilmesi durumunda İstanbul’un yaşam kaynaklarına zarar vereceği konusunda sürekli uyarılarda¹⁶² bulunmaktadır.

ÇED Raporunda; Projenin Uygulamaya Geçmesi ile Kaybedilecek Tarım ve Mera Alanları ile Ürün Tür ve Miktarları Kanal İstanbul Projesi kapsamında göre çalışma alanı içerisinde kalan kuru tarım nadassız (N) arazilerin kapladığı alan 3.567,29 ha ve mera alanlarının (M) kapladığı alan ise 503,89 ha’ olarak belirtilmektedir. Projenin uygulamaya geçmesi ile kaybedilecek olan tarım ve mera alanlarının miktarı yaklaşık olarak 4.071,18 ha olup, bu rakam projede kullanılacak olan toplam alanın %59,5’ine denk gelmektedir. Ancak kanal dışı kalan tarım alanına yapılacak inşaatlar için “5403 sayılı “Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu” hükümleri gereğince, İstanbul Tarım ve Orman İl Müdürlüğü’nden gerekli izinler alınacaktır” şeklinde belirtilip ve bölgedeki tüm tarım arazilerinin inşaata açılabilmesinin açık net bir şekilde rapora koyulmuştur¹⁶³.

¹⁶² Özbek,2014, <http://tdtts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2017/08/7-14.pdf>

¹⁶³ ÇED Raporu Ek-6 ,pafta 4 , 1/25.000 ölçekli arazi varlığı haritası

ÇED Raporu tarım alanlarının ve hayvancılık için vazgeçilmez mera alanlarının yok edilmiş olduğunu açıkça açıklanmaktadır. “Proje alanları içerisinde kalan mera alanları için 4342 sayılı Mera Kanunu’na, 6704 sayılı kanunla eklenen Ek madde 1 ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na; 30.04.2014 tarih ve 28987 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenen ve 3. Havalimanı’nı da içine alan İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı içerisine tesadüf eden mera, yaylak, kışlak vasıflı taşınmazların bu niteliklerini resen kaldırma yetkisi tanınmıştır. Bu doğrultuda Kanal İstanbul Projesi kapsamında 440 adet mera, yaylak, kışlak vasıflı taşınmazından 418 adet (13.437.022,67 m²) taşınmazın mera niteliği kaldırılmıştır”.

ÇED Raporunda kanal ile mera alanlarını yok ederken kanal dışı kalan mera alanlarında da hazırladıkları yasa ile meralarda vasıf değişikliğinin önü açılmıştır. Bu da gösteriyor ki mera alanları hem yasal değişiklikler ile hem de Kanal İstanbul ile bilinçli olarak yok edilmektedir. Kanal İstanbul Projesi kapsamında tahsisi yapılan mera alanları dışında başka meraların kullanılması durumunda, 4342 sayılı Mera Kanununa 6704 sayılı kanunla eklenen Ek madde 1 ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na verilen yetkilerle vasıf değişikliği yapılacaktır. Proje kapsamında tarımsal kullanımın sağlanamayacağı çalışma alanı içerisinde kalan tarım alanları için 5403 sayılı “Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu”nun 13. Maddesi gereği Toprak Koruma Projeleri hazırlanarak İstanbul Tarım ve Orman İl Müdürlüğü’ne müraaat edilerek “Tarım Dışı Kullanım İzni” alınacaktır.

Hayvancılığa Etkisi

İBB’nin son üç ay içinde yapmış olduğu çalışma kapsamında görüşme yapılan 1.300 haneden 79’unun kendisine ait arazisi vardır ve bu 79 haneden 7’si tarım (bitkisel üretim) yapmaktadır. Genel olarak sebze ve yeşillik (domates, biber, fasulye, marul vb.), tahıl (buğday, arpa vb.), meyve ağacı (bağcılık hariç daimî ürünler) ve mısır üretimi yapılmaktadır. Tahıl ve meyve üretimi genellikle pazara yöneliktir. Sebze ve yeşillik üretiminin önemli bir bölümü (%80) hane tüketimi içindir. Mısır hem hane tüketimi için hem de pazar için üretilmektedir. Ticari olarak bitkisel üretim yapan yalnızca bir hane vardır. İki hane hem ticari hem geçimlik, 4 hane ise sadece geçimlik üretim yapmakta, ürettiklerini evde kendileri tüketmektedir. Sulu tarım (salma sulama) yapan 2 hane vardır. Tarımsal üretim yapanlardan 6’sı suni gübre, 3’ü de tarımsal ilaç kullanmaktadır (her ikisini de kullananlar da vardır).

Tarım alanlarının dağılımı ve üretim miktarı 2017 verilerine göre 843.000 (da) alan varlığı olduğu ve bu tarımsal alanın İstanbul’un Yüzölçümünün %15’ini oluşturduğunu belirtilmektedir¹⁶⁴. Bu alanların büyük bir yoğunluğunun da Kanal İstanbul güzergahı bölgesinde bulunduğu bilinmektedir. Bu alanın hepsinin değişik nedenler ile kullanılmadığı ve 2017 verilerine göre 663.108 (da) alanda tarla bitkileri üretimi ton olarak 313.667 ton, meyve ve uzun ömürlü bitkiler 27.141 (da) alanda 5.886 ton ve Sebze 29.853 (da) alanda 66.939 ton olarak üretim yapıldığı belirtilmiştir. Ayrıca 2017 yılında ÇKS’ye (Çiftçi Kayıt Sistemi) kayıtlı Çiftçi Sayısı 4.158 kişi ve 2016 verilerine göre de ÇKS’ye kayıtlı Arazi Varlığı 436.470 (da) alan olarak belirtilmiştir (Kaynak TÜİK ve Bakanlık Raporu). İstanbul ilinde azımsanmayacak sayıda kayıtlı çiftçi olduğu gözlenmektedir. Ayrıca kayıtlı olmayan kendi tüketeyeceği kadar ürün yetiştiren köy haneleri de vardır. Kanal İstanbul ile yok edilecek tarım arazileri ile bu insanların işsiz kalması, geçimliklerini sağlayamamaları söz konusudur.

İstanbul İli Kümes hayvanları ile ilgili üretim yapan Et Tavuğu yetiştirici sayısı 2002’de 602.000, 2016’da 770.700 adete çıkmıştır. Sırası ile yumurta tavukçuluğu 510.000’dan

¹⁶⁴ Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı [o zamanki adıyla] Strateji Geliştirme Başkanlığı İstanbul İli Tarımsal Yatırım Rehberi 2017

1.448.660 adete, hindi yatırımı 6.070'ten 60.731 adete çıkmış, kazcılık 5.441'de 2.428 adet, ördekçilik 9.260'tan 2.443 adette düşmüştür. Ve Toplam olarak 2002'de toplam üretim tesisi 1.132.771 iken 2017 yılında 2.284.962 adet olmuştur. (TÜİK) gibi iki katına çıkmış olmasını hem üretim hem istihdam hem de ekonomik açıdan değerlendirilmesi önemlidir. Bu da gösteriyor ki özellikle tavuk, yumurtacı tavuk ve hindi üretim tesisi sayıları giderek artmıştır ve bölgenin yatırımlar açısından önemini belirtmektedir. Bu dönemler içinde arıcılığın da kovan olarak 2002'de 21.302'den 2016 yılında 75.921'e yükseldiğini görmekteyiz.

İstanbul ili tarımsal ürünler içinde 2017 itibari ile tarla ürünleri olarak önemli artışlar gözlenmiş buğday (diğer) 157.178, mısır (silajlık) 36.933, ayçiçeği (yağlık) 44.400, arpa (diğer) 28.306, yulaf (yeşil ot) 16.517 ton olarak üretilmiştir.

2017 yılı itibari ile meyvecilikte elma 1.897, fındık 791, armut 551, ceviz 475, erik 451 ton olarak üretilmiş ve geçtiğimiz yıllara göre üretimde her meyve için ceviz hariç azalma izlenmiştir.

2017 yılı itibari ile karpuz 21.320, domates (sofralık) 16.743, kavun 9.469, lahana (karayaprak) 3.863, salatalık (sofralık) 2.562 ton olarak gözlenmiş ve diğer yıllara göre artış gözlemlenmemiştir. (Kaynak: TÜİK, BÜGEM)

Tablo 22. Hayvan Varlığı Büyükbaş Hayvan Sayıları (Kaynak: TÜİK)

Büyükbaş Sayısı	2002 (Baş)	2017 (Baş)
Sığır (Kültür)	9.323	42.392
Sığır (Melez)	57.561	39.972
Sığır (Yerli)	3.210	3.211
Sığır Toplam	70.094	85.575
Manda	7.976	13.456
Genel Toplam	78.070	99.031

Tablo 23. Küçükbaş Hayvan Sayıları (Kaynak:TÜİK)

Küçükbaş Sayısı	2002 (Baş)	2017 (Baş)
Koyun (Merinos)	1.960	3.512
Koyun (Yerli)	68.786	107.346
Keçi (Kıl)	9.256	21.472
Toplam	80.002	132.330

Kümes hayvanları varlığına baktığımızda TÜİK verilerine göre et tavuğu, yumurta tavuğu, hindi, kaz ve ördek varlıkları 2002'de 1 1.132.771 adetten 2016 yılında 2.284.962 adet olarak yükseldiği ve tarım alanlarının giderek verimli kullanıldığını ifade edebiliriz.

Ayrıca İstanbul İli çevresinde daha çok hane yani ev tarımı bitkisel ve hayvansal üretimi yapıldığını ve daha çok organik bilinçli üretim yapıldığını bu veriler ile söyleyebiliriz. Üretimden tüketime sunulması gıdanın taze olması, gıda güvenliği, gıda hijyeni ve toplum sağlığı açısından da önemlidir.

İstanbul İli Bitkisel Üretimi: Buğday, arpa, yulaf, mısır, bakla, ayçiçeği ve soğan en çok ekilen bitkilerdir. Sebze ve meyve ihtiyacını kendi imkanlarıyla karşılayamaz, dışardan sebze gelir. En çok domates, lahana, patlıcan, taze soğan, taze fasulye, kabak, bezelye ve karnabahar yetişir. İstanbul il dahilinde elma, armut, üzüm, şeftali, ayva ile az miktarda erik, kiraz, vişne, muşmula, incir, nar yetişir. İstanbul ilinde çiçek yetiştirme oldukça gelişmiştir. Esasen Türkiye’de en çok çiçek tüketen il de İstanbul’dur.

Hayvancılık Üretimi: Türkiye’de en çok et, süt ve süt ürünleri tüketen ilimiz İstanbul’dur. İstanbul’un hayvan varlığı, İstanbul halkının ihtiyacını karşılamaktan çok uzaktır. Fakat yine de hayvan potansiyeli küçümsenemez.

İstanbul Tarım ve Orman İl Müdürlüğü verilerine göre son 5 yılda İstanbul’un tarım alanları rant uğruna yok edildi. Sulu tarım arazisi 2013 yılında 8 bin 448 hektar iken 2018’de yüzde 9,98 azalarak 7 bin 605 hektara düştü. Aynı dönemde kuru tarım arazisi yüzde 30,61 azalarak

131 bin 359 hektardan 91 bin 153 hektara geriledi. Mera alanlarındaki daralma yüzde 21,74 azalma ile 6 bin 408 hektardan 5 bin 14 hektara geriledi. Orman alanı 253 bin 815 hektardan 192 bin 60 hektara düştü. Orman alanlarının yüzde 2,33’ü kaybedildi. 2-B arazisindeki azalma yüzde 78,96 oranında. 2013 yılında 15 bin 837 hektar olan 2B arazisi 2018’de 3 bin 332 hektara geriledi. Buna karşılık yerleşim alanı yüzde 18,1 artışla aynı dönemde 98 bin 970 hektardan 116 bin 898 hektara çıktı (İBB-2020 Raporu).

İstanbul’da Avcılar, Küçükçekmece, Beylikdüzü, Esenyurt, Bayrampaşa, Esenler gibi 6 ilçenin çiftçilerini ve sektör temsilcilerini bünyesinde barındıran ve 1000’e yakın üyesi bulunan Başakşehir Ziraat Odası, giderek kentleşen İstanbul’da tarım ve hayvancılığa devam etmek için yoğun çaba sarf ediyor. İstanbul’da tarım ve hayvancılık yapan merkeze en yakın köy olarak bilinen Başakşehir’e bağlı Şamlar Köyü’nde yaşayan çiftçiler, bölgede yapılan Sazlıdere Barajı nedeniyle giderek yok olan hayvancılığı yeniden kaldırmak için kooperatif kurdular. 130 hanelik köydeki çiftçiler, özellikle sanayi tarımı ve hayvancılığı yapmak için harekete geçti. Bu kapsamda; Başakşehir Ziraat Odası, Şamlar Köyü civarında bulunan 5 bin dönümlük arazide (2 bin dönümü köye ait, 3 bin dönümü ise Sazlıdere Barajı yanındaki mera alanı) hayvan yetiştirmek, süt ve süt ürünleri üretmek için yapılması gereken çalışmaları içeren bir rapor hazırlayıp hükümete sunduklarını da belirtmişlerdi. Kanal İstanbul ile bu girişimlere yok olacaktır. Örnek olacak bu tip örgütlenmeler yöre çiftçisinin geçim kaynağını arttıracaktır. Kanal İstanbul ile birlikte tarım arazilerinin yok edilmesi sonucu bu girişimler askıya alınması doğaldır ve köylünün işsiz kalması yoksullaşması kaçınılmazdır.

Kanal İstanbul güzergahı içinde yukarıda belirttiğimiz tarımsal üretimin yapan ve ön plana çıkan ilçeler arasında Çatalca, Silivri, Şile, Eyüp, Arnavutköy gelmektedir. Ekim alanlarının yarısından fazlası buğdaya ayrılmış durumdadır. Bunu ayçiçeği izler. Üretimde sebze olarak fasulye, meyve olarak da daha çok fındık birinci sıradadır. Kanal İstanbul güzergahı içinde birçok köyde yine yukarıda tabloları ile belirttiğimiz hayvancılık da yapılmaktadır. Genel olarak kentin günlük tüketimine yönelik yapılan bu üretimler genelde çiftlik, mandıra ve ağıllarda, sığır besiciliği, tavukçuluk ve yumurta üzerine yoğunlaşmıştır. Özellikle çevre illerdeki balıkçıların, İstanbul dışında avladıkları balıkları İstanbul’da piyasaya sürmeleri nedeniyle, İstanbul ili balıkçılığı hayvancılık alanındaki payı olması gerekenden yüksek görünmektedir. Hayvancılık sektörüyle şehrin az da olsa günlük süt ve yumurta gereksinimi bir miktar karşılanmaktadır. Ancak İstanbul’un şu anda var olan tarım alanlarında yapılan bu üretim miktarının kendine yetmediği, ürettiği miktarın çok daha fazlasını dış illerden satın aldığı bilinmektedir. İşte İstanbul ili çevresindeki bu iyi tarım uygulamalarını bilinçli tarımcılar,

hayvan yetiştiricileri ile daha da arttırmamız tarım alanlarını genişletmemiz meraları iyileştirmemiz hayvancılığı ve balıkçılığı daha üst noktalara getirmek için çalışmamız gerekirken Kanal İstanbul gibi bir proje ile tüm bu değerleri yok etmeye çalışmaktadır.

6.5.4. Kıyı Kumullarının ve Endemik Türlerin Yok Oluşu

İstanbul'un Önemli Bitki Alanları olarak tespit edilen 7 alandan (Terkos-Kasatura, Ağaçlı Kumulları, Kilyos, Batı İstanbul Meraları, Kuzey Boğaziçi, Sahilköy-Şile, Ömerli Havzası) 3'ü Kanal İstanbul Projesi etki alanında kalmaktadır. Bu 3 alan ÇED Raporunda Yarımburgaz Mağaraları, Terkos Kumulları, Ağaçlı Kumulları olarak verilmiştir.

Akkemik Ü. (2020); İstanbul ve çevresi kıyı kumulları Karadeniz kıyıları boyunca uzanmış, dar bir şerit halinde ve alan bakımından oldukça sınırlı olmasına karşın son derece önemli bir ekosistem tipi olduğunu vurgulamaktadır. Akkemik'in araştırmasına göre; "bu ekosistem tipine uyum sağlamış olan bitkilerin genellikle toprak üstü kısımda otsu 1-2 yıllık ancak toprak altında metrelerce derine giden kazık şeklinde, çok yıllık ve kalın bir kök sistemi oluşturmuştur. Bitkiler tuzlu su koşullarına uyum sağlamış ve ihtiyacı olan tatlı suyu derine gönderdiği köklerle almaktadır (Şekil 37). Kumul ekosistemlerine uyum sağlamış olan bitkilerin üzerinde bulunduğu kısım su geçirgenliği son derece yüksek ve besin maddesi bakımından en fakir olan kumlu toprak olduğundan son derece güç koşullardır.

Gerekli olan mineral besin maddesi ve tatlı su derinlerde olduğundan bitkiler derinlere kök salmak zorundadır. Bu durum, önemli bir adaptasyonu yansıtmaktadır. O nedenle kumul ekosistemleri özel bir ekosistem tipidir. Bu ekosistemlerde var olan bitkiler de kumul alanlarına özgü endemik canlılardır".

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanı Projesi nedeniyle kıyılar Harita 26, Harita 38'de görülen dolgu ve kazıma işleri ile yok olacaktır, Harita 31 ve Harita 38'de görüldüğü gibi bu yok oluş 3. Havalimanı ve 3. Köprü bağlantıları ile başlamıştır. Nüfusun yoğun olduğu İstanbul'da Terkos-Kasatura kıyıları, Ağaçlı Kumulları, Kilyos Kumulları, Sahilköy-Şile Kıyılarında bulunduğu Akkemik tarafından belirtilen 4 önemli kumul ekosistemi ile Küçükçekmece Lagünü'nün iç ve dış kumulları Kanal İstanbul ve Yenişehir Planlamaları ile ve İstanbul ve çevresine uygulanmakta olan Mega Projelerin baskısı ile yok olmaktadır.



Fotoğraf 47. Kilyos Kumullarında İnsanlardan Korunmuş Kumul Alan ¹⁶⁵

¹⁶⁵ (Akkemik Ü., 2020)

6.5.5. Endemik Türlerin Yok Oluşu

Kanal İstanbul Projesi'nin Çevresel Etkisi Altında Kalan Endemik Flora ve Fauna Türleri

Türkiye coğrafyası biyolojik çeşitlilik açısından oldukça zengindir. Bu zenginlik kendini endemik türlerde de göstermektedir. Kanal İstanbul Projesi'nin yapılacağı bölgede bir kısmı endemik olmak üzere pek çok flora ve fauna türü yok olma tehdidi altındadır.

Yok olacak kıyı kumullarında yaşayan endemik türlerin dışında bölgede yaşamını sürdüren tüm özgün türlerin yaşam alanları da tamamen yok olacağı için, Kanal, kıyı yapıları ve Yenişehir inşasından sonra bir daha bu türlere rastlamak mümkün olamayacaktır.

"1998'de yapılmış bir araştırmaya göre bölgede pek çok endemik tür tespit edilmiştir: *Veronica turrilliana*, *V. ovalifolium*, *Verbascum bugulifolium*, *Linum tauricum* ssp., *Linum hirsutum* ssp., *Gypsophila glomerata*, *Erysimum degenianum*, *Allium moschatum*, *Hutchinsea petraea*, *Heptaptera triquarenta*, *Onosma proponticum*, *Galanthus nivalis* ssp., *Crocus biflorus* ssp., *Cirsium polycephalum*, *Centaurea thracica*, *Ater linosyrum*, *Cephalaria nova* sp., *Rhaza orientalis*. Bunlardan bazılarıdır." (Üstün B. vd., 2005).

ÇED Raporuna göre de bölge faunasında yapılan gözlem ve literatüre dayalı çalışmalarda 78 familyaya ait toplam 399 tür ve tür altı takson kaydedilmiş olduğu belirtilmektedir. Tespit edilen taksonların 13'ünün bölgesel endemik, 16'sının endemik olmadığı halde nadir bitki türü olduğu belirtilmiştir.

ÇED Raporunda "Bu endemik taksonlardan 4 tanesinin (*Cephalaria tuteliana*, *Thymus aznavourii*, *Linum tauricum* subsp. *bosphori*, *Verbascum degenii*) IUCN tehlike kategorisi CR, 5 tanesinin (*Onosma proponticum*, *Erysimum degenianum*, *Centaurea kilaea*, *Isatis arenaria*, *Centaurea hermannii*) EN, 3 tanesinin (*Asperula littoralis*, *Cirsium polycephalum*, *Lathyrus undulatus*) VU ve 1 tanesinin de (*Euphorbia amygdaloides* subsp. *robbiae*) NT dir." denilmektedir.

ÇED Raporunda "Ayrıca bu yaşam alanları etkilenen bölgede yaşayan tehdit altındaki ya da endemik türlerin herhangi biri için kritik bir yaşam alanı olarak işlev görmemektedir. Bunun yanı sıra projeden etkilenen alanda kaydedilen diğer bütün türlerin yayılışları proje alanıyla sınırlı değildir ve bu türlere ev sahipliği yapan habitatların kritik ve bağlayıcı bir önemi yoktur" ifadesi yer almaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki bu proje yalnızca bir kanal projesi değildir ve beraberinde İstanbul'un Kuzey bölgesi yapılaşmaya açılacak, dolayısıyla da kritik ve bağlayıcı olmadığı iddia edilen habitatlar kentsel gelişim tarafından baskılanacaktır.

Proje alanındaki **omurgasız (böcek) faunasının** tespiti için kullanılan metodoloji şu şekilde tarif edilmiştir: "Kanal İstanbul inşaat ve etki alanı olarak düşünülen güzergâh boyunca 32 farklı EUNIS habitat tipinin varlığı belirlenmiştir. Bu habitat tiplerinden büyük bir kısmı şehir yapıları, Endüstriyel, ticari ve ulaşım birimleri, Maden, boşaltım, inşaat sahaları, Yapay tarımsal olmayan yeşil alanlar gibi doğal yapısını kaybetmiş habitatlardır. Bu habitat tiplerinde faunistik çalışma yapılmamıştır. Ayrıca su kütleleri de karasal habitatlar olmadığı için Arthropoda fauna çalışmaları gerçekleştirilmemiştir. Ekilebilir tarım alanları da çalışma kapsamına alınmamıştır. Çalışmalar geriye kalan doğal veya yarı doğal 12 habitat tipinde, büyüklüklerine bağlı olarak uygun sayıda istasyonla temsil edilmiştir".

Tablo 24. İstanbul'un Önemli Bitki Alanları ve Tehlike Altındaki Bitki Sayıları¹⁶⁶

Önemli Bitki Alanı	Tehlikede Kabul Edilen Bitki Sayıları
Terkos-Kasatura Kıyıları	73 (13 endemik)
Ağaçlı Kumulları	14 (7 endemik)
Kilyos Kumulları	15 (6 endemik)
Batı İstanbul Meraları	19 (7 endemik)
Kuzey Boğaziçi	36 (15 endemik)
Sahilköy-Şile Kıyıları	13 (6 endemik)
Ömerli Havzası	37 (10 endemik)

Yapılan çalışma sonucunda 4 böcek takımına ait 39 tür tespit edilmiş olup, endemik omurgasız türleri için ise “Proje alanındaki doğal habitatların tahrip oranının yüksek olması nedeniyle endemik türlere rastlanılmadığı düşünülmektedir. Aynı zamanda arazi çalışmaları 2018 yılı Temmuz-Ağustos aylarında devam edilseydi, tür sayısı buna bağlı olarak da endemik türlerden bazılarını yakalamak mümkün olabilirdi” ifadesi yer almıştır.

Proje güzergahında geçimini balıkçılıkla sağlayan pek çok aile bulunmaktadır. ÇED Raporunda bölgede 11 familyaya ait 29 balık türünün 1 tanesinin (*Alburnus istanbulensis*) endemik tür olduğu, *Cyprinus carpio* (Sazan), *Silurus glanis*, *Neogobius fluviatilis*, *Proterorhinus marmoratus*, *Abramis brama* ve *Syngnathus abaster* türlerinin de koruma altında olan türler olduğu belirtilmektedir.

Amfibilere ilişkin ÇED Raporunda bölgede endemik bir türün olmadığı iddia edilmektedir. Yine raporda amfibilerin 2 üreme alanının proje etki alanında kaldığı belirtilmektedir. Bu 2 alan raporda şu şekilde tarif edilmektedir:

“Bu alanlardan ilki Sazlıdere barajından sonra yer alan kanalın Küçükçekmece gölüne bağlandığı yerde yer alan sazlık gölettir. Söz konusu alanın direk olarak Küçükçekmece ile bağlantısı bulunmamaktadır. Alanı birçok kurbağa türünün üreme alanı olarak kullandığı belirlenmiştir.

Amfibiler için önem arz eden bir diğer üreme alanı ise Şamlar köyü ile Arnavutköy arasında kalan Sazlıdere Barajının doğu kısmını oluşturan alandır. Söz konusu alan bölgede doğallığını kısmen de olsa koruması açısından ve yukarıda da belirtildiği gibi birçok amfibi türü için üreme alanı olması sebebiyle önem arz etmektedir.”

Projenin gerçekleşmesi durumunda bölgedeki amfibilerin devamlılığı için hayati önemde olan bu iki üreme alanı yok olacaktır.

Raporda sürüngenler konusunda yapılan çalışmada bölgede 24 sürüngen türü bulunduğu tespit edildiği belirtilmiştir. Bu türler Bern sözleşmesi ve IUCN Kırmızı Listesine (Nesli Tükenme Tehlikesi Altında Olan Türlerin Kırmızı Listesi) göre değerlendirilmiştir. Bern sözleşmesine göre 13 türün EK-II listesinde (Kesin Koruma Altındaki Hayvan Türleri), 11 türün

¹⁶⁶ [Akkemik Ü., 2020]

de Ek-III listesinde (Koruma Altındaki Hayvan Türleri) olduğu belirlenmiştir. IUCN Kırmızı Listesine göre yapılan değerlendirmede ise 1 türün VU kategorisinde (vahşi yaşamda soyu tükenme tehlikesi büyük olan türler), 1 türün “NT” kategorisinde (şu anda tehlikede olmayan fakat yakın gelecekte VU, EN veya CR kategorisine girmeye aday olan türler), 19 türün “LC” kategorisinde (yaygın bulunan türler.) ve 3 türün de “NE” kategorisinde (kriterlere uygunluğu değerlendirilmemiş türler) bulunduğu tespiti yapılmıştır.

Yine amfibilerde olduğu gibi Küçükçekmece Lagünü yakınındaki sazlık alanın ve ise Şamlar köyü ile Arnavutköy arasında kalan Sazlıdere Barajının doğu kısmını oluşturan alanın sürüngenler için önemli üreme alanı olduğu belirtilmiştir.

Proje alanında yaşayan **memelilere** ilişkin ÇED Raporunda “*alandaki literatür ve gözleme dayalı tespiti yapılan memeli türleri yarasalar hariç toplam 37 adet olup bu türlerden hiç biri endemik türler değildir. IUCN kriterlerine göre bunlardan 2 tanesi Hassas (zarar görebilir, VU), 1 tanesi tehdit altına girebilir (NT) kategorilerinde ve bir tanesi de yetersiz veri kategorilerinde (DD) olup diğerleri ise En az endişe verici (LC) kategorilerindedir*” ifadelerine yer verilmiştir.

Not: Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Projesi Teknik İnceleme Raporunda, uydu görüntüleri üzerinde yapılan arazi örtüsü sınıflandırma analizleri ve ilgili haritalar Teoman Dikerler tarafından çalışılmıştır.

6.6. | KANAL İSTANBUL MARMARA, KARADENİZ VE BOĞAZLAR SİSTEMİNE ETKİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kanal İstanbul, Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayan bir su yolu projesi olarak, İstanbul Boğazı'na alternatif yaratma iddiasıyla hayata geçirilmek istenmektedir. Bu projenin elbette Marmara, Karadeniz ile boğazlar akımında ve ekolojisinde etkisi olacaktır.

Kanal İstanbul'un Marmara ve boğazlardaki etkisini Cumhurbaşkanı R.T.Erdoğan; *"Kanal İstanbul'a bileşik kaplar usulüyle bakın. Tuzlu su, az tuzlu su... Bunlar bir araya geldiği zaman ortaya ne çıkar? Bunun bir ortalaması çıkar. Karadeniz'in tuz oranı nedir? Marmara'nın tuz oranı nedir? Olaya buradan bakılması lazım. Buradan bakarsanız, ortalamasını yakalarsınız"*¹⁶⁷ şeklinde ifade etmişti. Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere; konunun mühendislik analizleriyle bilimsel olarak bir değerlendirmesine ihtiyaç vardır.

Kanal İstanbul suyolundaki hidrolik akım, 4 su yapısını etkilemektedir. Bunlar Marmara Denizi, Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'dır. Kanal İstanbul suyolunun yapısını ise Karadeniz, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Tuna Nehri belirlemektedir. Bu su kütlelerinin özellikleri aşağıda ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

6.6.1 - Marmara Denizi

Sahip olduğu mermer adaları nedeni ile Yunanca "Mermer" anlamına gelen "Marmaros" yani Marmara Denizi, 11.350 km³'lük alan, 3.378 km³'lük bir hacim kaplamaktadır.

"Marmara Denizi Kuzey Anadolu Fayı'nın etkisi ile oluşmuş jeolojik açıdan çok genç bir denizdir. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'in oluşumu 80 milyon sene gitmesine rağmen, 10 milyon sene öncesinde Marmara Denizi mevcut değildi" (Görür ve diğerleri, 1997; Sakıncı ve diğerleri, 1999)

Marmara Denizinin oluşumu 10 Milyon yıl öncesine dayanmasına karşın İstanbul Boğazı'nın oluşumu yaklaşık 8.000-10.000 yıl öncesine dayanmaktadır. MÖ 8.500 yıllarında Yenikapı'da bulunan ilk yerleşim alanlarının tespitinden, boğazların oluştuğu dönemde İstanbul'da yerleşimin olduğu anlaşılmaktadır.

"Marmara'da IV. zaman Kuaterner döneminde deniz seviyesi değişimleri meydana gelmiştir. Yaklaşık 20.000 yıl önce meydana gelen değişim kıyıların şekillenmesi ve boğazların açılmasında önemli rol oynamıştır. Özellikle Würm buzul döneminde Post Trenien Regresyonu olarak tanımlanan deniz seviyesi alçalmasında Marmara Denizi bugünkü düzeyinin 120 metre altına inmiş ve oldukça geniş bir saha kara haline geçmiştir." (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

İstanbul kent alanının yaklaşık iki katı büyüklüğünde olan Marmara Denizi; Karadeniz ile Akdeniz arasında bir geçiş denizi olup, özelliklerini her iki deniz belirlemekte, ancak kendine özgü bir yapısı bulunmaktadır. Marmara Denizi'nde alt ve üst akım olmak üzere iki akım bulunmakta olup en derin yeri 1.390 metredir.

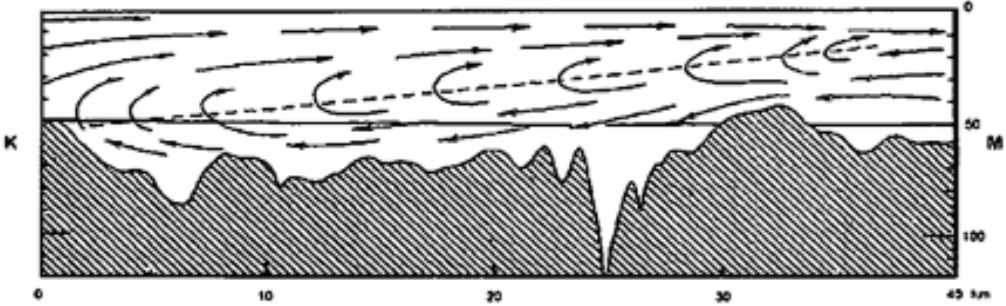
⁵ <https://gazetemanifesto.com/2019/erdogan-kanal-istanbulu-anlatti-bileşik-kaplar-usulüyle-bakin-tuzlu-su-az-tuzlu-su-320866/>

“Prens Adaları'nın hemen güneyinde bulunan ve derinliği 1.238 metreyi bulan çukurluktur. Ortada Marmara Ereğlisi ile Kapıdağ Yarımadası arasında yer alan ikinci çukurun derinliği 1.390 metredir. Bu çukur aynı zamanda Marmara Denizi'nin de en derin noktasını oluşturmaktadır. Daha batıda Ganos Dağı önünde ise derinliği 1.112 metreye inen üçüncü çukurluk yer almaktadır”. (Bilimsel Açından Marmara. L.Artüz)

Marmara Denizi'ndeki akım özelliklerini Çanakkale ve İstanbul Boğazlarındaki akımlar belirlemektedir. Çanakkale Boğazı'ndan alt akış ile giriş yapan Akdeniz Akımı ve İstanbul Boğazı'ndan üst akış ile giriş yapan Karadeniz Akımı, Marmara Denizi'nin özelliklerini belirlemektedir. Ancak Ege Denizi'nden gelen akımın tamamı Karadeniz'e giriş yapamamaktadır. Ege Denizi'nden Marmara Denizi'ne giriş yapan akımın ancak %13-19'u Karadeniz'e ulaşabilmektedir.

“1986 verilerine dayanarak, Ege'den gelen su kütlelerinin” “Boğaziçi'ne giren suyun %13'ünün üst tabaka ile karışarak Marmara'ya geri döndüğü tespit edilmiştir Bunun sonucu olarak, Ege Denizi'nden Marmara Denizi'ne giren alt akıntı su kütlelerinin ancak %19'u Karadeniz'e kadar ulaşabilmektedir.” (Emin Özsoy, Temel Oğuz ve diğerleri 1988)

“1987'deki salinite ortalama verilerine dayanan akım değerlerine göre Ege'den gelen su Boğaziçi'ne giren suyun % 27'sinin üst tabaka suları ile karıştığı hesaplanmıştır. Bunun sonucu olarak Ege'den gelen alt su kütlelerinin %13'ü Karadeniz'e ulaşabilmektedir” (Emin Özsoy, Temel Oğuz ve diğerleri 1988)

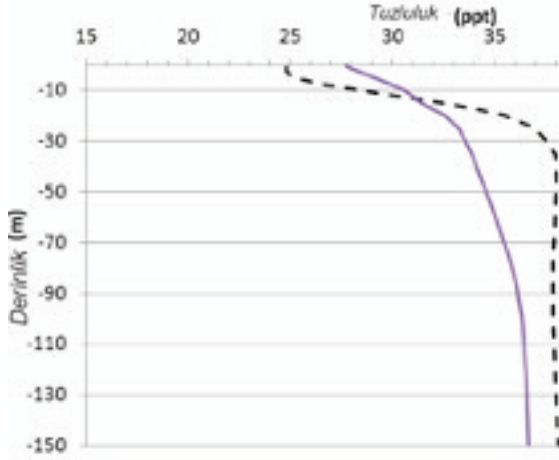


Şekil 36. Kuzey Eşiği ile Birlikte Boğaziçi'nin Boyuna Kesiti Ve Sulardaki Geri Dönme Durumu (Upwelling)

Boğazların oluşumundan önce, bir göl deniz olan Karadeniz'in tuzluluk oranının değişimi boğazlardaki Akdeniz akımının Karadeniz'e ulaşması ile başlamıştır. Karadeniz, Boğazlar ve Marmara Denizindeki tuzluluk oranlarını alt akım ve üst akımlar belirlemektedir.

“Hidrolojik açıdan Marmara Denizi, Karadeniz ile Akdeniz arasında bir geçiş alanıdır. Sıcaklık ve tuzluluk bakımından değerlendirildiğinde Marmara Denizi'nin gerçekten de bir geçiş alanı özelliğine sahip olduğu görülür. Marmara'nın yüzey suları genellikle az tuzludur. Ortalama tuzluluk oranı %0,22 (Binde 22) bu az tuzlu katmanın kalınlığı 15-20 metre kadardır. Derinlere doğru tuzluluk artar ve 30 metreden sonra tuzluluk oran %0.36-37 (Binde 36-37) civarındadır”. (Bilimsel Açından Marmara. L.Artüz)

“Boğaziçi ve Marmara'da 30-40 metreye, hatta belirli mevsimlerde 15 metreye inilir inilmeyen tuzluluk oranı % 0.17 (Binde 17) den % 0.35 (Binde 35) e yükselmektedir.” (Bilimsel Açından Marmara. L.Artüz)”



Şekil 37. Marmara Denizinde Tuzluluğun Derinlikle Değişimi

Türkiye'nin nüfusu en kalabalık kenti İstanbul'un tamamı Marmara Denizi, Karadeniz ve İstanbul Boğazı ile çevrilidir. İstanbul dışında Tekirdağ, Yalova, Bursa, İzmit, Balıkesir gibi kentlerin de Marmara Denizi'ne kıyası bulunmaktadır.

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı; bir çekim merkezi olarak bölge nüfusunu arttırması yanında, sanayi ve kirlenici kaynakların baskısını da arttırmıştır. Artılmadan veya artırılmış atık suların doğrudan Marmara Denizi'ne deşarjı ile deniz ekosisteminde olumsuz değişiklikler olmuştur.

“1975'lere kadar Marmara Denizi su ürünleri endüstrisinde önemli rol oynayan balık türlerinin sayısı 127 kadarken, halen bu sayı 4-5 e kadar düşmüş, 1989 senesinde itibaren Marmara Denizi su ürünleri (balık) üretiminde yalnızca istavrit % 80'in üzerinde bir paya ulaşmıştır. Marmara'nın tüm Türkiye su ürünleri üretimindeki katkısı da, % 22'lerden % 6'lara kadar düşmüştür.” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

Atık suların kirlenici baskısı; Marmara Denizi'nde çözünmüş oksijenin iyice azalmasına bundan kaynaklı birçok deniz canlıları türünün yok olmasına neden olmuştur.

Tablo 25. Marmara Denizinde Yıllara göre Oksijen Değişimi (mg/lt)¹⁶⁸

Tarih	Derinlik 0.5 metre	Derinlik 10 metre	Derinlik 25 metre	Derinlik 50 metre
1965	8.10	6.98	6.72	4.98
1995	8.00	6.55	2.43	0.95
2000	8.18	5.75	2.08	0.94
2005	7.98	5.08	1.81	0.91
2010	5.87	4.01	1.07	1.44

168 Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz

“1983 yılından bu yana 25 metre den daha derin suların pek çok denizel canlı için yaşanamayacak duruma gelmiş oluşudur.” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

Özellikle 25-50 metreden daha derinlerde 1995 yılından sonra oksijen konsantrasyonundaki azalma birçok deniz canlısının yaşamının yok olmasına neden olmuştur.

Marmara Denizi'nde “Üst tabaka suları yaklaşık 230 km³ hacme sahiptir ve Karadeniz'in su bütçesine bağlı olarak 4-5 ayda bir yenilenir. Alt tabaka suları ise yaklaşık 3378 km³ hacme sahiptir ve 6-7 yılda bir yenilenir.” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

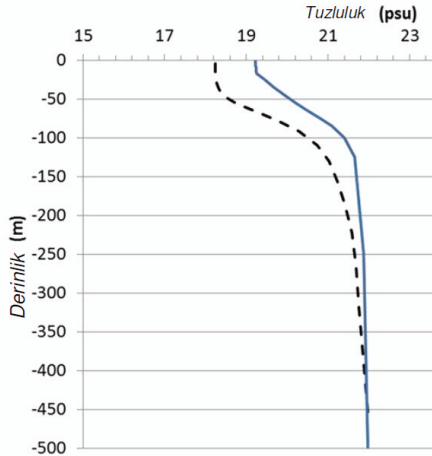
Marmara'nın kendini yenileme kapasitesi kirletici kapasitesinin çok altında olduğundan, gündün güne denizdeki kirlilik oranı artmaktadır.

6.6.2 - Karadeniz

Boğazların oluşumundan önce, bir tatlı su gölü olan Karadeniz, Boğazların oluşumu ile tuz konsantrasyonu Akdeniz'e göre daha az olan ve diğer denizlerle birleşen su kütesine dönüşmüştür.

“Doğu-Batı yönünde 1.149 km uzunlukta, Kuzey-Güney yönünde 611 km genişliğinde olan Karadeniz 423.488 km²'lik alan, 537.000 km³ hacim kaplamaktadır. En derin yeri 2.245 metre, ortalama derinliği ise yaklaşık 1.271 metredir. Karadeniz 220 metreden daha derin kısımlarında yüksek yoğunluktaki H₂S (Hidrojen Sülfür) gazı bulunması” (Prof. Dr. Bahattin YALÇIN sunum alıntısı)¹⁶⁹

Karadeniz'in en belirgin özelliği 220 metreden daha derin kısımlarda H₂S (Hidrojen Sülfür) gazı bulunması nedeni ile belirli mikro canlılar (havasız ortamda yaşayan mikroorganizmalar) yaşarken, bu derinlikten sonra makro canlılar (balık, midye, deniz anası) yaşayamamaktadır. En bilinen bir başka özelliği de tuz oranının Akdeniz'e göre oldukça düşük olmasıdır.



Şekil 38. Karadeniz'de Tuzluluğun Derinlikle Değişimi¹⁷⁰

Şekil 38'de belirtildiği gibi Karadeniz'de tuzluluk, 50 metreden sonra hızla artmakta, 500 metre derinliklere inildiğinde ise oldukça yüksek konsantrasyonlara ulaşıldığı görülmektedir.

¹⁶⁹ <https://cdn.bartın.edu.tr/cevre/d2a58cf6-55c1-42ad-b4dc-e05c5446656e/turkiyede-denizlerin-durumu.pdf>

¹⁷⁰ ÇED Raporu Ek-17

“Karadeniz kaynaklı suyun tuzluluğunun düşük olmasındaki en büyük sebep, bu denize senelik su girişinin, yani nehirler ve yağmurlarla gelen suların, senelik buharlaşma miktarından çok daha fazla olması ve diğer büyük denizlerle olan ilişkisinin "dar geçit/er sistemi" ile kısıtlanmış olması ile izah edilebilir” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)”

Boğazlardan Marmara Denizi'ne geçiş yapan Karadeniz kaynaklı üst akım suyunun tuz oranının düşük olmasının nedeni, Karadeniz'i besleyen tatlı su kaynaklarıdır. En büyük tatlı su kaynağı ise Tuna Nehri'dir.

“Tuna Nehri'nin yıllık ortalama debisi, yıllık 6.300 m³/saniye ortalamayla 4.000 m³/saniye ile 9.000 m³/saniye arasında değişmektedir. (Sur ve diğerleri, 2001)

ÇED Raporu Ek 17 Hidrodinamik Nümerik Model Nihai Raporu'nda belirtilen Tablo 01'e göre, Karadeniz'de buharlaşmanın, yağışların iki katı olmasına karşın Marmara Denizi'ni besleyebilmesinin, yani fazla su bütçesi vermesinin nedeni; Karadeniz'i besleyen tatlı su kaynakları ve Akdeniz akımından gelen su beslemesidir.

Tablo 26. Karadeniz Yağış Ve Buharlaşma Değerleri ¹⁷¹

Ölçüm	Yağış (mm)	Buharlaşma(mm)	Yağış-Buharlaşma Fark (mm)
Tixeront (1969)	430	930	-500
Sorkina (1974) / Makerov (1961)	520	731	-211
MHI	580	780	-200
Unluata ve diğ. (1990) ve Özsoy ve diğ. (1996)	714	833	-119
Bondar (2007)	567	705	-138
ECMWF arşivi Schrum ve diğ.	450	700	250
Orijinal ECMWF	408	863	-455
Düzeltilmiş ECMWF	612	863	-251

Karadeniz'in tuzluluğu ve akıntıları arasındaki ilişkiyi Hidrobiyolog Levent Artüz şöyle açıklamakta ve bazı tehlikelere işaret etmektedir:

“Esasen Karadeniz İle Akdeniz arasında su alışverişi bakımından olduğu gibi tuzluluk alışverişi bakımından da bir dinamik denge halinin mevcut olduğu kabul edilirse, dip akıntılarının Karadeniz'e hiç girmemesi halinin de olamayacağı meydana çıkar. ULLYOT-IL-GAZ'DAN önceki araştırmacılar, Boğaziçi'ndeki yüzey sularının hızını (Debisini) 12.600 m³/saniye, dip akıntılarının ise 6.100 m³/saniye olarak hesaplamışlardır ki, bu Karadeniz'in saniyede 6.400 m³ fazladan su kaybettiğini göstermektedir” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

¹⁷¹ ÇED Raporu Ek 17, Tablo-01

“Eğer Boğaziçi yoluyla dipten çok fazla tuzluluktaki sular Karadeniz'e giremiyorsa, saniyede 128 ton tuz kaybı hesabına göre, Karadeniz'in 2.500 yılda hemen hemen tatlı su denizi haline gelmesi kaçınılmaz olacaktır”. (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

Karadeniz'in kendine özgü akım özellikleri ve deniz ekosistemi bulunmaktadır. Bu özellikleri binlerce yıldır süregelen dinamikler belirlemektedir.

“Karadeniz kıyılarımız 1.695 km uzunluğundadır. Bu denizdeki kirlenmenin %80 den fazlasını başta Tuna olmak üzere sınır ötesi kirleticiler oluşturur. Bu denize giren toplam azotun %5 ü, Toplam fosfatın da %66 sı Tuna nehri' den gelmektedir. Dolayısıyla Karadeniz'deki kirlenme kıyıdaş 6 ülke yanında orta Avrupa ülkelerini de ilgilendirmekte, sorunun çözümü için bu ülkelerin de katkıda bulunması beklenmektedir. Bu denizdeki kirlenme, Ötirikasyon denilen ve aşırı besin elementlerinin deniz suyunda çoğalmasıyla su kalitesindeki değişimler sonucu aşırı plankton patlamaları ve red-tide denilen deniz suyu renginde kırmızılaşmaya sık sık gündeme gelir. Bu olgu deniz suyunda çözülmüş O2 miktarını azaltarak zaman zaman toplu canlı ölümlerine neden olmaktadır.” (Prf. Dr. Bayram ÖZTÜR-2)

Karadeniz ekosistemine en belirgin müdahalenin; evsel ve endüstriyel kaynaklı kirleticilerin nehirle taşınması sonucu olduğu görülmektedir. Bu ve diğer tüm olası müdahale biçimleri, sistemin kendine özgü özelliklerini olumsuz etkilemektedir.

“1980'lerde Sovyet Rusya, kuzey denizlerine dökülen nehirleri tersine çevirerek sularını, çölleşen Orta Asya bölgelerine aktarmak istemiş, yaratacağı tahribat ve iklim değişimi nedeniyle, uluslararası kurumların uyarılarıyla bu projeyi terk etmek zorunda kalmıştır.” (TÜDAV 31.12.2019)

“Karadeniz havza içerisinde kalan ilçelerin %90 gibi büyük bir kısmında atıksular doğrudan deşarj edilmektedir ve diğer %10'luk kısımda ise atıksu arıtma tesisi mevcuttur.” (Denizlerde Bütünleşik Kirlilik İzleme Programı 2014-2016 yılı Karadeniz Özet Raporu)

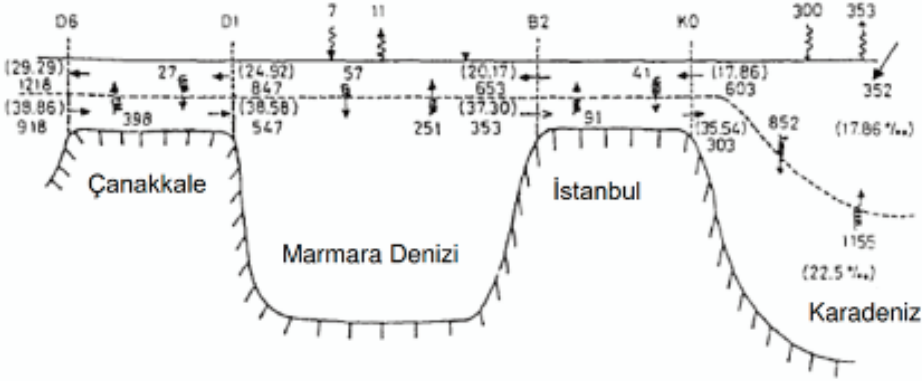
“Mevcut verilerle Karadeniz'in üst 200 m ve 200 m altı (anoksik/anaerobik) bölümlerinin yenilenme süreleri sırası ile yaklaşık 70 yıl ve >500 (2000) yıl olarak tahmin edilmektedir. Yenilenme süresi çok uzun olan Karadeniz'in alt kesimi (>180 m derinlik) tamamen anoksik/anaerobik olup balık yaşamına uygun değildir” (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Marmara Denizi Kirlilik Raporu Ocak 2013)

“Karadeniz'e taşınan karasal kaynaklı kirleticilerin %75'i Tuna Nehri'nden kaynaklanmaktadır (Alkan vd, 2007). Tuna Nehri yıllık ortalama debisi: m³/sn Türkiye'den akan nehirlerin yıllık ortalama debisi: m³/sn Tuna Nehri tüm Orta ve Doğu Avrupa ile Balkanlar'ın endüstri ve evsel atık sularının boşaltıldığı bir yüzeysel su olup son derece kirlidir. Tuna Nehri'nin taşıdığı su bizim nehirlerimizin toplamından 8 kat daha fazla ve 10 kat daha kirlidir. Tuna Nehri ile gelen atıklar aşırı miktarda azot ve fosfor içermektedir.” (Marmara Denizi Havzası Çevre Master Planı ve Yatırım Stratejisi, 2006).”

6.6.3 - İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki su dolaşımı sağlar. İki denizin farklı özellikleri nedeni ile boğazda kendine özgü bir akım sistemi oluşmuştur. İstanbul Boğazı'nda; Karadeniz'den Marmara'ya doğru bir üst akıntı, Marmara'dan da Karadeniz'e bir alt akıntı sistemi vardır.

“Üst akıntının başlıca nedeni hemen hemen kapalı bir iç deniz olan, bol yağışlar ve güçlü akarsularla beslenen Karadeniz'in su seviyesinin Marmara'ya göre daha yüksek olmasından ileri gelmektedir. Üst akıntının taşıdığı su miktarı 363 km³, Karadeniz'e su taşıyan alt akıntının ise 185 km³ dür.” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

Şekil 39. Türk Boğazları Akım Değişimleri¹⁷²

Hidrolik akımların karakterini; Marmara Denizi'nin Çanakkale Boğazı girişindeki çukur ve Karadeniz çıkışındaki yükselti belirlemektedir. Bu çukur ve yükseltiiler nedeni ile Ege Denizi'nden Marmara Denizi'ne giriş yapan akımın ancak %13-19'u Karadeniz'e ulaşabilmektedir.

*"İstanbul Boğazının güncel navigasyon koşullarını karşılaştırmak bakımından, navigasyon derinliğinde en büyük akıntı hızı kuzey rüzgârları altında 1,90 m/saniye, Güney rüzgârları altında ise; 2,20 m/saniye olmaktadır."*¹⁷³

*"Maksimum hız, 2,2 m/saniye ile güney rüzgârları noktasında gözlemlenmektedir. Ancak, çoğu zaman, bu noktada hız dağılımı düşük hız göstermektedir. Kuzey noktasında, maksimum hız 1,8 m/saniye dir. Hızlar, zamanın yarısında 1 m/saniyenin altında, zamanın %90'ında 1,3 m/saniye altındadır."*¹⁷⁴

"Eski bir rivayete göre Karadeniz'e çıkmak isteyen denizciler üstteki akıntıyla baş etmek için gemilerinin altına iple ağırlık sarkıtlırdı. Böylelikle aşağıdaki gizli akıntının kendilerini Karadeniz istikametine çekmesini sağlardı" (İstanbul'un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Helenistik Dönemler)

Karadeniz'in İstanbul Boğaz girişinde su seviyesi, Marmara Denizi'ne göre ortalama 40-60 cm daha yüksektir. Karadeniz'i besleyen tatlı su akımlarının oluşturduğu fazla su; boğazdaki dar kesitten geçerken su seviyesini yükselterek basınç meydana getirir. Su seviyesi rüzgârlara ve Karadeniz'i besleyen su miktarına göre değişkenlik gösterir.

"Karadeniz'in ortalama deniz seviyesini Marmara Denizi deniz seviyesinin üzerine çıkarır (yaklaşık ortalama 20- 30 cm. Dönemsel olarak kuvvetli Kuzey-Doğu rüzgârları bu farkı 70 cm ye çıkarırken, Güney-Batı rüzgârları bu eğilimi tersine (Marmara Denizi, Karadeniz'den daha yüksek olura) çevirebilmektedir."

"Özetle, Marmara ve Boğazlar sisteminde var olan alt akıntı, İstanbul Boğazı'na girmeden önce büyük çapta bir karışıma uğramakta ve yüzey tabakalarına karışarak geri dönmektedir. Buna ilave olarak, çeşitli araştırmacılar tarafından saptandığına göre, Boğaziçi'nde de ciddi karışım olayları gerçekleşmektedir" (Bilimsel Açından Marmara. L.Artüz)

¹⁷² Beşiktepe ve diğ., 1994

¹⁷³ ÇED Raporu Ek-17

¹⁷⁴ ÇED Raporu Ek-17

“Araştırmacıların görüş birliğinde olduğu konu ise, İstanbul Boğazı'nın açılma yaşının 7.000-10.000 yıl zaman aralığında gerçekleştiğidir” (Bilimsel Açıdan Marmara. L.Artüz)

6.6.4 - Kanal İstanbul Suyolu

ÇED Raporu Ek-17 Hidrodinamik Nümerik Model Nihai raporunda Kanal İstanbul su-yolu için Hidrodinamik çalışmalar yapılmıştır. Çalışma sonucu akımın Karadeniz'den Marmara Denizi'ne tek yönlü akış şeklinde olacağı belirlenmiştir.

“İstanbul Boğazındaki ortalama yıllık üst ve alt tabaka akım hacimleri; 430 km³/yıl ve güneyde 245 km³/yıl, kuzeyde sırasıyla 404 km³/yıl ve 250 km³/yıl olarak bildirilmiştir.” (Altıok ve Kayışoğlu 2015)

“3 yıllık simülasyon göz önüne alındığında, Kanal İstanbul'daki maksimum akıntı hızı 2,1 m/sn civarındadır. Bu değer, İstanbul Boğazında güncel durumda navigasyon derinliğinde bulunan 2,2 m/sn ye yakındır.”¹⁷⁵ (ÇED Raporu Ek 17)

Tablo 27. Karadeniz, Marmara, Boğazda Su Seviye Etkisi¹⁷⁶

Su Seviyesi Etkisi İstanbul Boğazı Kuzeyi (mt)				
	2005	2006	2007	Üç YılOrtalaması
Kanal Olmaksızın	0,28	0,32	0,26	0,29
Kanal İle	0,24	0,27	0,22	0,24
Etki	0,04	0,05	0,04	0,05
Su Seviyesi Etkisi İstanbul Bogazı Güneyi (mt)				
	2005	2006	2007	Üç YılOrtalaması
Kanal Olmaksızın	0,14	0,16	0,14	0,15
Kanal İle	0,13	0,14	0,13	0,13
Etki	0,01	0,02	0,01	0,02
Karadeniz ve Marmara Denizi arasındaki su seviyesi farkına etkisi (mt)				
	2005	2006	2007	Üç YılOrtalaması
Kanal Olmaksızın	0,14	0,15	0,12	0,14
Kanal İle	0,12	0,12	0,09	0,11
Etki	0,02	0,03	0,03	0,03

İstanbul Boğazı'nda 2005-2007 yılları arasında su seviyeleri, kanal ilavesi ile aynı yıllarda su seviyesi etkisi değerlendirildiğinde; kanal yapılması durumunda Boğaz'ın Karadeniz kısmında 5 cm'lik bir su seviyesi azalması meydana geleceği görülecektir.

¹⁷⁵ ÇED Raporu Ek 17

¹⁷⁶ ÇED Raporu Ek 17

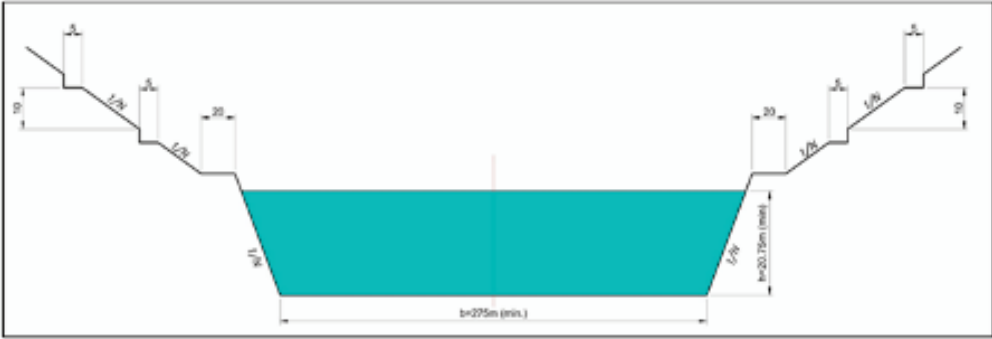
Tablo 28. Kanal İstanbul ile Ve Kanal İstanbul Olmaksızın Üst Ve Alt Akım Bütçesi¹⁷⁷

Akım	İstanbul Boğazı	Kanal ve İstanbul Boğazı Birlikte		
		İstanbul Boğazı	Kanal	Toplam
Alt tabaka (km ³ /yıl)	139	168	7	175
Üst tabaka (km ³ /yıl)	-321	-234	-144	-378
Toplam (km ³ /yıl)	-182	-66	-137	-203

Raporda Karadeniz'den Marmara Denizine üst akım (-) ile gösterilmiştir. Bu durumda Karadeniz'den, Marmara Denizine yılda 203 km³ fazla su akımı meydana geleceği belirtilmektedir.

*“Akım etki değerlendirmesinin sonucu, Karadeniz'den Marmara Denizine, güncel durumdaki akımın yaklaşık %12 üzerinde fazla akım olmaktadır.”*¹⁷⁸

Kanal Tipik Enkesiti

Şekil 40. Kanal En Kesiti¹⁷⁹

Kanalda alt akımın sıfıra yakın değerlerde olacağı öngörülmektedir. Üst akım ise 144 km³/yıl yani 4.566 m³/saniye mertebesinde olacaktır. Bu ortalama debide 24 adet Sakarya Nehri kapasitesine eşittir.

*“3 yıllık simülasyon göz önüne alındığında, Kanal İstanbul'daki maksimum akıntı hızı 2,1 m/sn civarındadır. Bu değer, İstanbul Boğazında güncel durumda navigasyon derinliğinde bulunan 2,2 m/sn ye yakındır.”*¹⁸⁰

*“Ekstrem durumlara ait ek simülasyonlar da çalıştırılmıştır. 100 yıllık yineleme periyodunda kuzey rüzgârları için Kanal İstanbul'daki en büyük akıntı hızının 3,30 m/saniye olduğu tespit edilmiştir. En büyük su seviyesi Kuzey girişinde 1,94 m, Güney girişinde 1,03 m dir.”*¹⁸¹

¹⁷⁷ ÇED Raporu Ek 17¹⁷⁸ ÇED Raporu Ek 17¹⁷⁹ ÇED Raporu Ek 17¹⁸⁰ ÇED Raporu Ek 17¹⁸¹ ÇED Raporu Ek 17

6.6.5-Tuna Nehri'nin Karadeniz, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı'na ve olası Kanal İstanbul Suyoluna Etkileri

Tuna; 2.860 Km uzunluğunda 817.000 km² deşarj alanı olan Avrupa'nın birçok ülkesinden geçen bir nehirdir.

“En yüksek debi 14.518 m³/s ile Mayıs ayında oluşmuştur. En düşük debi ise 1.889m³/s ile Ocak ayında oluşmuştur. En büyük debiler 9.000 m³/s ile 15.000 m³/s, ortalama debiler 4.000 m³/s ile 9.000 m³/s ve en düşük debiler 1.900 m³/s ile 5000 m³/s arasında salınmaktadır” (Denizlerde Bütünleşik Kirlilik İzleme Programı 2014-2016 yılı Karadeniz Özet Raporu)

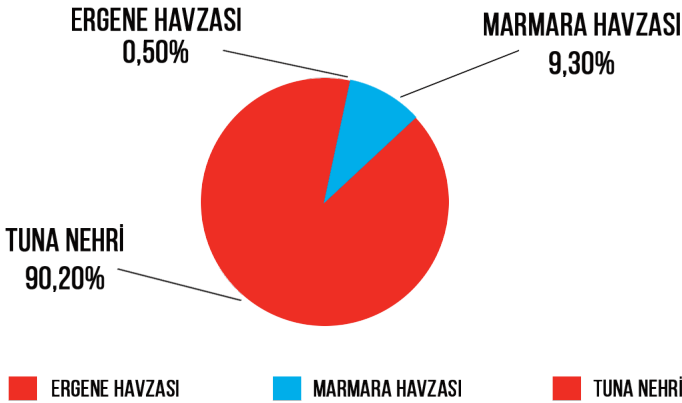
Karadeniz'den Marmara Denizi'ne üst akım 11.764 m³/sn olup, Tuna akımı; İstanbul Boğazı üst akımının yaklaşık %54 ü kadardır. Eski Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın raporundaki şu ibarelere dayanarak, Tuna Nehri'nin Karadeniz'i kirlettiğini söyleyebilmek mümkündür.

“Tuna nehri, dolaştığı ülkelerin kirliliğini Karadeniz'e taşımaktadır ve Karadeniz'den de bu kirlilik Marmara'ya gelmektedir” (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Marmara Denizi Kirlilik Raporu Ocak 2013)

Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü nokta olan Reni İstasyonu'nda 2000-2015 döneminde yapılan ölçümlerde;

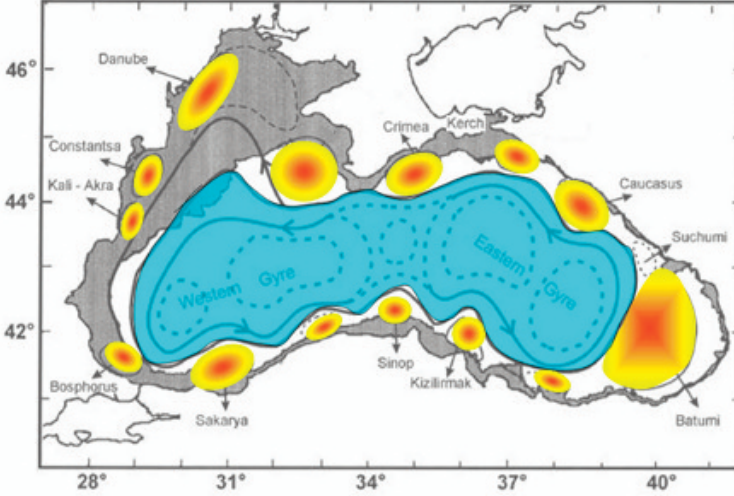
İstanbul Boğazı Karadeniz girişinden üst tabaka akımı ile Marmara Denizi'ne gelen, ağırlıklı olarak Tuna kaynaklı kirlilik yükleri, *TIN=123,5 Ton N/gün, TP = 5,2 Ton P/gün, POC= 335,2 Ton POC/gün* olarak tespit edilmiştir. (22 Kasım 2017 III. Marmara Denizi Sempozyumu Sonuç Raporu)

Aynı dönem İstanbul Boğazı alt tabaka akımı yoluyla Karadeniz'e verilen, ağırlıklı olarak İstanbul atıksu deşarjları kaynaklı kirlilik yükleri ise *“TIN= 12 Ton N/gün, TP = 122 Ton P/gün, POC= 145.4 Ton POC/gün”* olarak tespit edilmiştir. (22 Kasım 2017 III. Marmara Denizi Sempozyumu Sonuç Raporu). Kirlilik yüklerinden anlaşılacağı gibi Tuna Nehri'nin kirlitici yükleri oldukça yüksektir.



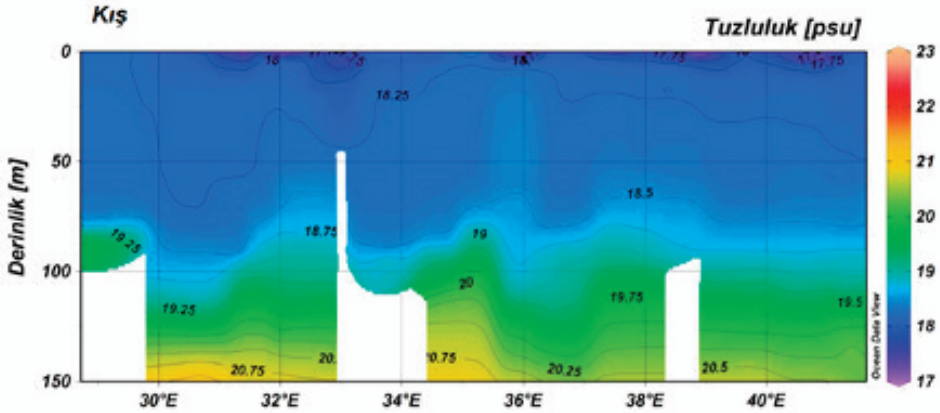
Marmara havzasında Biyolojik Oksijen İhtiyacı (BOİ) kirlitici parametresi açısından değerlendirildiğinde ise havzanın %90 BOİ kirlitici yükünün Tuna Nehri kaynaklı olduğu görülmektedir.

“Karadeniz’in iç kesimindeki siklonik bölgeler etrafında dönen çevrinti akımları, eğimli kıta sahanlığı bölgelerindeki Rim akıntıları ve Rim akıntılarının sahil (iç) kesimlerinde oluşan bir seri lokal çevrinti (eddy) akıntılarını içeren kompleks bir yapı gösterir (Şekil 41), (Korotaev vd (2003)). Bu akıntılar, özellikle Karadeniz’in batı yarısında, ilk 100 m derinlikle ~50 cm/s (max 100 cm/s), 100-200 m derinlikleri arasında ise 20 cm/s (max 40 cm/s) ortalama hızlara ulaşabilmektedir (Oğuz ve Beşiktepe, 1999).”



Şekil 41. Karadeniz'de Gözlenen Büyük Ölçekli Ve Yerel Üst Tabaka (<100 M) Akıntı (Sirkülasyon) Sistemleri¹⁸²

Karadeniz'de akıntılar saat yönünün tersine işlediğinden kirlenme kıyıları da etkilemektedir. Bu kirlilik, Karadeniz ve Boğazlar yoluyla Marmara Denizi'ne taşınmaktadır. Boğaz üst akıntısı ile Tuna Nehri'nin taşıdığı kirli sular ile kirlenmiş olan Karadeniz suları Marmara Denizi'ne taşınmaktadır.



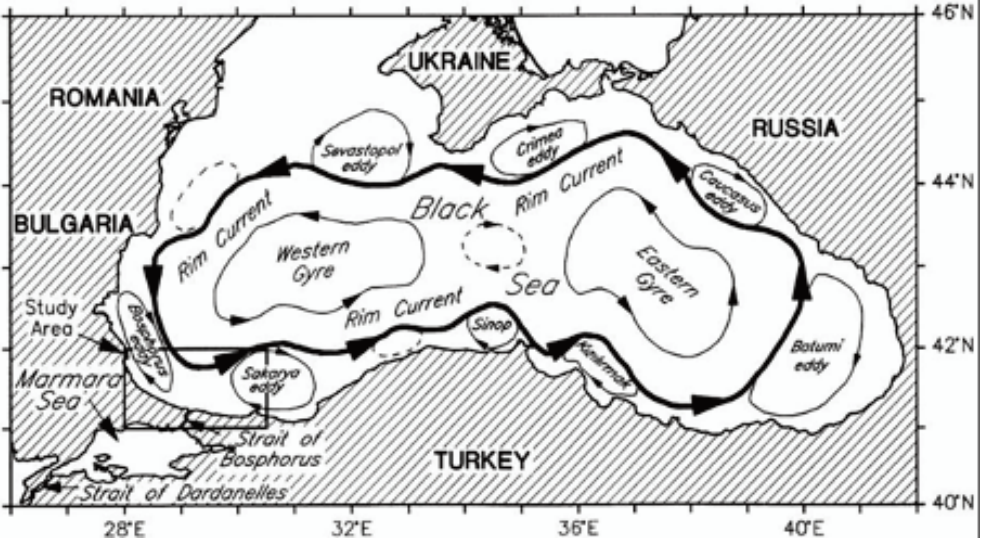
Şekil 41. Karadeniz'de Gözlenen Büyük Ölçekli Ve Yerel Üst Tabaka (<100 M) Akıntı (Sirkülasyon) Sistemleri¹⁸²

“Tuna Nehri'nin düşük tuzlu sularının etkisi 32 °E boylamı ve batısında görülmektedir”. (Denizlerde Bütünleşik Kirlilik İzleme Programı 2014-2016 yılı Karadeniz Özet Raporu)

“Orman ve Su İşleri Bakanlığı tarafından yapılan bir çalışmada **Karadeniz’de akıntıların saat yönünün tersine** doğru olduğu ve bu nedenle Tuna Nehrinden gelen kirliliğin Boğazlar yoluyla Marmara Denizi’ne taşındığı belirtilmektedir (OSİB, 2013).” Bir başka çalışmada ise “**Tuna Nehri ile Karadeniz’e taşınan kirlilik yükünün %50’sinin akıntı ile Marmara Denizine** taşındığı belirtilmektedir (2006 Marmara Denizi Havzası Çevre Master Planı ve Yatırım Stratejisi, 2006).”

“Kıyı sularındaki ötrifikasyon dünya genelindeki en yaygın sorunlardan biridir. Karadeniz’deki aşırı besi maddesi birikiminin ana sebebi 1970’li yıllardan itibaren yoğunlaşan, Kuzeybatı sahillerine dökülen büyük nehirler yoluyla olan makro besin maddeleri (N,P) taşınımıdır.” (22 Kasım 2017 III. Marmara Denizi Sempozyumu Sonuç Raporu)

“Ancak özellikle 2000’li yıllardan itibaren Tuna ve Marmara Havzalarında yaygınlık kazanan biyolojik/ileri biyolojik arıtma uygulamaları, Marmara alt tabakasındaki ÇO seviyesi düşüşünü durdurmada yeterli olamamıştır.” (22 Kasım 2017 III. Marmara Denizi Sempozyumu Sonuç Raporu)



“Siklonik döngülü açık sular, mevsimsel değişimlerin açıkça gözlemlendiği hassas dengeli bölgeyi oluşturmaktadır. Bölgesel plankton patlamasının ara tabakaya kısa süreli yoğun organik madde taşınımına neden olduğunda tabakada oksijen tüketim hızında bir artış olmakta ve oksiklin tabakası erozyona uğramaktadır” (Karadeniz ekosisteminin mevcut durumunun ve gelecekteki olası davranış biçimlerinin saptanması Ocak 2009)

Siklonik döngülü Karadeniz Akımı, Tuna Akımını İstanbul kuzeyinden kıyı boyunca akış sağlayarak İstanbul Boğazından, Marmara denizine akışını gerçekleştirmektedir. Yani Tuna suyu Karadeniz’de karışıma uğramadan, Karadeniz’i en kısa mesafeden terk etmektedir. “Bosphorus Anticyclonic Eddy” akımı da yine Kanal İstanbul su yolunun planlandığı bölgenin kuzeyinde olup, bu kısımda Tuna Nehri suyunun, Karadeniz suyuna karışmasını engellemektedir.

Karadeniz, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı kendine özgü Hidrodinamik sistemleri olan ve bu dinamiklere dayalı Kendi Deniz ekosistemini oluşturmuştur.

Karadeniz den Marmara denizine üst akım ve Çanakkale boğazından genel Alt akım ile Marmara denizinde iki akımlı bir sistem oluşmaktadır. Akımlardan kaynaklı tuzluluk Marmara denizi 15-20 metrelik üst kısımlarda %0,22 (Binde 22) iken, 30 metre derinlikten sonra tuzluluk %0,36-37 (binde 36-37) mertebesine ulaşmaktadır.

Türkiye nüfusunun %27'si, Yaklaşık 22 Milyon kişi Marmara Bölgesinde yaşamaktadır. Bölgede bulunan evsel ve endüstriyel atıksuların ve Atıksu Arıtma Tesislerinden çıkan arıtılmış suların deşarjları Marmara denizine yapılmaktadır. Atıksu yönetimleri Marmara alt akımının Karadeniz'e ulaşmasını bir avantaj olarak değerlendirmek amacı ile bu yaklaşımda bulun-salar da Akdeniz'den gelen Marmara denizi alt akımının maksimum % 20 si Karadeniz'e ulaşmakta, % 80'i Boğazın Karadeniz girişinde bulunan eşik ile üst akıma karışarak geri dön-mektedir. Bu yaklaşım nedeni ile Marmara denizinde çözünmüş oksijen 25 metre derinlikte 2 mg/l't'nin altına, 50 metre derinlikte 1 mg/l't'nin altına düşmüş, bu derinliklerde Deniz Makro canlılarının yaşam olanağı kalmamıştır.

Kanal İstanbul su yolu projesi; Marmara, Karadeniz ve İstanbul Boğazı hidrodinamik yapısında değişiklikler meydana getirmektedir. Marmara Denizine üst akım su bütçesinin %12 Artması mevcut hidrodinamik sistemi etkilemektedir. Boğazın Karadeniz kısmında 5 cm'lik bir su seviyesi azalması, aynı zamanda İstanbul Boğaz akımını da etkilemektedir. Kanal İstanbul su yolu ile İstanbul Boğazındaki üst akım 10,18 m³/saniyeden ,7,42 m³/saniyeye yani %27'lik bir azalmaya neden olacaktır. Aynı şekilde Marmara Denizinden, Karadeniz'e alt akım 4,41 m³/saniye den 5,32 m³/saniye ye yani %21 oranında artışa neden olacaktır. Marmara Denizinden Karadeniz'e 29 km³/yıl su akımının artışı ile Marmara Denizi alt akı-mında yaklaşık bir milyar ton (1.073.000.000 ton) tuzluluğun artmasına neden olacaktır. Marmara denizi alt akımı tuzluluk oranı artarak zamanlar Akdeniz özellikleri taşıyan bir deniz haline gelecektir. Bu durum Marmara deniz ekosistemini değiştirecektir.

Tuna Nehri ile Karadeniz'e taşınan kirlilik yükünün %50'sinin akıntı ile İstanbul Boğazı üzerinden Marmara Denizine iletildiği bilinmektedir. Karadeniz'in saat yönünün tersine olan siklonik akımı Tuna Nehri sularının Karadeniz'e karışmadan büyük kısmının Kanal İstanbul Su yoluna girmesine neden olacaktır. Kanal İstanbul debisi, Tuna nehir debisinin %72 si kadar olup Tuna kaynaklı kirlilik yükünün büyük kısmı Kanal İstanbul ile Marmara Denizi'ne iletilecektir.

Karadeniz'den Marmara Denizine üst akım ile gelen Tuna Nehri kaynaklı azot kirletici yükü; 123,5 ton olup, bu miktar yaklaşık 15 milyon kişinin evsel atık suyunda bulunan Azot yüküne denk düşmektedir. Bu kirlilik yükünün en iyimser yaklaşımla %50 sinin Kanal İstanbul suyoluna giriş yapacağı öngörülürse, Kanalın 45 km boyunca kirlilik taşıyan Tuna Neh-rinin Marmara Denizine bağlantı su yolu olacaktır.

Bölgede toplanan atık suların kirletici baskısı da eklendiğinde Kanal İstanbul Kirlenmiş bir suyolu olarak İstanbul'un ortasında yer alacaktır.

BÖLÜM 7

KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPILANMASI NEDENİYLE İPTAL EDİLECEK VE YERİNE YENİLERİ YAPILACAK YAPILAR / DEPLASE İŞLER



Kanal İstanbul Su Yolu Projesinin yapım aşamasında, bölgede bulunan önemli yapıların bir kısmı kaldırılacak, bir kısmı da deplase edilecektir. Bu yapıların yer değiştirme ve yeniden yapım bedeli ÇED raporunda 15 Milyar TL (2.63 Milyar USD) olarak belirtilmektedir.

Mevcut tesislerin deplase edilmesi bedeli toplam proje bedelinin %20 mertebesindedir. Ancak ÇED raporunun açıklandığı tarihlerde deplase bedeli 15 Milyar TL iken, aradan geçen dört ay içinde döviz kurlarındaki değişim ile maliyette %24 mertebesinde artış olduğu görülmektedir.

“...projenin arazi hazırlık ve inşaat aşamasında yaklaşık 5.000 kişinin çalışması beklenmektedir, diğer yandan idareler tarafından yapılacak altyapı deplasmanları dikkate alındığında bu rakamın yaklaşık 8.000-10.000 kişi mertebelerine çıkması öngörülmektedir.”¹⁸³ Sadece deplase işlerinde çalışacak 5.000 kişi için istihdam vurgusu yapılırken, bu deplasmanların İBB bünyesinde yapılacağı, ilave istihdam oluşturulmayacağı bilinmektedir.

Gerek mevcut tesislerin yer değiştirme (deplasman) maliyetleri, gerekse çalışacak personel sayısı dikkat alındığında, bu işlemlerin su yolu yapımı kadar kenti yaşam karmaşasına sürükleyecek büyüklükte olduğu anlaşılmalıdır.

Sonuç olarak nitelikli nüfus olarak tanımlanan kişilerin yaşam alanları için, kamu kaynaklarını kullanarak bedelini halka ödetmek, yıllarca kenti kargaşa içinde yaşama zorlamak anlaşılır ve kabul edilebilir değildir.

¹⁸³ ÇED Raporu, Bölüm 3.10, sayfa Bölüm 3-252

7.1.1 Karayolları



Şekil 44. Kanal İstanbul Projesi ve Mevcut Durum Ulaşım Ağı

Kanal İstanbul su yolu, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan E80 (TEM/O3) otoyolunu, yan yollar dâhil D100 (E-5) ve D20 devlet yollarını kesmektedir.

“Kanalı Kesen Mevcut Büyük Altyapı Tesisleri Deplasmanları Kavramsal Projeleri Nihai Raporu’nda belirtilen teknikler ve yöntemler doğrultusunda kavramsal tasarımlarının yapılarak deplase edilmesi konusunda KGM yetkilileri ile mutabakata varılmıştır”.¹⁸⁷

Tablo 29. Mevcut ve Planlanma Dönemi Kanal İstanbul ile Kesişen Karayolu Güzergâhları ve Şerit Sayıları

Karayolu Güzergâhı	Mevcut	Planlanan
D100 (E5) Karayolu	12	12
D020 Karayolu	6	6
E80 (TEM/O3) Otoyolu	6	12
Kuzey Marmara Otoyolu Kesim-2 Geçişi	-	8
Kuzey Marmara Otoyolu Kesim-7 Geçişi	-	8
Toplam	24	46

¹⁸⁷ÇED Raporu Bölüm 3.2.2.1. sayfa Bölüm3-100

Tablo 25’te belirtildiği gibi kanal ile yol geçişleri mevcut 5 noktada kesişmektedir. Kesişen yollar yıkılarak ve yolların şerit sayısı artırılarak yeniden yapımı planlanmaktadır.

“Kanal İstanbul güzergâhının Kuzey-Güney yönünü takip etmesi nedeniyle, Kuzey-Güney yöndeki mahalli yolları kesmemekte olup, sadece Doğu-Batı yönündeki yolları kesmektedir. Kanal güzergâhının Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Baraj havzasını takip etmesi nedeniyle de Doğu-Batı yönünde kesilen mahalli yol sayısı 6 adettir”¹⁸⁸ “KGM, TCDD ve İBB sorumluluğunda olan geçişler ile birlikte proje genelinde toplam 8 adet köprü geçişi yapılacaktır.”¹⁸⁹

Yeni yapılacak geçiş köprüleri ÇED Raporu Tablo 3.2.2.1.2’de 1-E5 (D100) Karayolu Geçişi, 2-Küçükçekmece-Avcılar Karayolu Geçişi, 3-E80 (TEM/O3) Otoyolu Geçişi, 4-Kuzey Marmara Otoyolu Kesim-7 Geçişi, 5-Sazlıbosna Karayolu Geçişi, 3. 6-Köprü-3. Havaalanı-Halkalı Geçişi, 7-Kuzey Marmara Otoyolu Kesim-2, 8-D-020 Karayolu Geçişi olarak verilmiştir.

Belirtilen geçişlerin 7 tanesinin karayolu, 1 tanesinin ise demiryolu köprü geçişi şeklinde olması planlanmıştır.

“Yine de projenin ilerleyen aşamalarında Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve diğer kurumlar ile yapılacak görüşmeler neticesinde trafik verileri tarafından desteklenen yeni geçiş köprüsü lokasyonları belirlenmesi veya daha önceki çalışmalarla belirlenen lokasyonların değiştirilmesi gereği oluşursa bu yönde yeni çalışmalar yapılarak yeni geçiş güzergâhları belirlenebilecektir”¹⁹⁰. Bu tanımlamadan bölge planının henüz tam yapılmadığı, geçiş sayısının artırılabilceği anlaşılmaktadır.



Şekil 45. Hızlı Tren Geçiş Köprüsü ¹⁹¹

“KMO-2 Otoyolu bölgesinde Planlanan Hızlı Tren Hattı geçişinin 1.520 metre uzunluğunda eğik askılı bir köprüyle sağlanması planlanmaktadır. Köprü genişliği 18 m, kule yüksekliği 205 m olarak planlanmaktadır. Köprünün deniz seviyesinden yüksekliği yaklaşık 105 m’dir” ¹⁹²

¹⁸⁸ ÇED Raporu Bölüm 3.2.2.1. sayfa Bölüm 3-102

¹⁸⁹ ÇED Raporu Bölüm 3.2.2.1. sayfa Bölüm 3-102

¹⁹⁰ ÇED Raporu Bölüm 4.5.6. sayfa Bölüm 4-116

¹⁹¹ ÇED Raporu Bölüm 6.31. sayfa Bölüm 6-173

¹⁹² ÇED Raporu Bölüm 6.31. sayfa Bölüm 6-173

7.1.2. Atıksu Kanalizasyon ve Atıksu Arıtma Sistemleri

“Kanal İstanbul Proje güzergâhı boyunca Devlet Su İşleri (DSİ) ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin (İSKİ) sorumluluğunda olan su kaynakları, tesisler, içme suyu ve atıksu hatları ile kesişimler söz konusudur”.¹⁹⁶

Tablo 26'da belirttiği gibi bölgede mevcut 93 km'lik Atıksu Kanalizasyon Sistemi değiştirilerek, 338 km'lik yeni Atıksu Kanalizasyon Sistemi planlanmaktadır.

Tablo 30. Mevcut ve Planlama Dönemi Kanal İstanbul ile Kesişen Kanalizasyon Sistemleri

Tesis	Uzunluk (km)	Tesis	Uzunluk (km)
Terkos, Karaburun, Baklalı AAT besleyen Ø 300-800 mm Çapında Kanalizasyon şebekesi	8	Kanal Güzergahı Toplayıcı Tüneli Ø 3600 mm	25
Firuzköy-Ambarlı Atıksu Tüneli Ø 2600 mm	3	Kanal Güzergahı Atıksu Şebekesi Ø 300-1800 mm	40
Sazlıdere Atıksu Tüneli Ø 2600 mm	2,75	Başakşehir Atıksu Tüneli Ø 3200 mm	5,80
Sazlıdere Atıksu Kollektörleri Ø 2000 mm	6	Su Kanalına Paralel Atıksu Toplama Tüneli Ø 3600 mm	41,4
Sazlıdere-Dursunköy Bölgeleri Atıksu Şebeke ve Kollektörler Ø 300-1200 mm	18	Sazlıdere-Dursunköy ,Başakşehir Atıksu Şebeke ve Kollektörler Ø 300-1200 mm	140
Küçükçekmece Mevcut Atıksu Kollektörler Ø 1800 mm	5	Küçükçekmece-Ambarlı Atıksu Tüneli Ø 2200 mm	6,4
Küçükçekmece ve çevresi Mevcut Atıksu şebeke ve Kollektörler Ø 300-2600 mm	50	Küçükçekmece-Ataköy Atıksu Arıtma Tesis arası AtıksuTüneli Ø 2200 mm	9,26
		Küçükçekmece ve çevresi şebeke ve Kollektörler Ø 300-1200 mm	70
Toplam	93		338

Ayrıca bölgede bulunan 500 m³/gün Dursunköy Atıksu Pompa İstasyonu devreden çıkarılıp, iptal edilecektir.

Bölgede Atıksu Kanalizasyon Sistemleri dışında hizmet veren Atıksu Arıtma Sistemleri devre dışı kalacaktır.

¹⁹⁶ ÇED Raporu Bölüm 4.5.2. sayfa Bölüm 4-59

Tablo 31. Devre Dışı Kalacak Mevcut ve Planlama Dönemi Atıksu Arıtma Tesisleri

Mevcut Kaldırılacak Tesisler		Planlanan Tesisler	
Tesis	Kapasite (m ³ /gün)	Tesis	Kapasite (m ³ /gün)
Terkos İleri Biyolojik AAT	1.730	A1 İleri Biyolojik AAT (Karaburun Terkos Tarafında)	100.000
Karaburun Biyolojik AAT	2.000	A2 İleri Biyolojik AAT (Havalimanı Tarafında)	100.000
Baklalı Biyolojik AAT	250		
Dursunköy Biyolojik AAT	500	A3 İleri Biyolojik AAT (Dursunköy Tarafında)	300.000
		A5 İleri Biyolojik AAT (Sazlıbosna Tarafında)	300.000
	4.480	A5 İleri Biyolojik AAT (Başakşehir Tarafında)	300.000
Küçükçekmece Ön Arıtma Tesisi	350.000		
Küçükçekmece Ön Arıtma Deniz Deşarj Tesisi	350.000		
Toplam	350.000		1.100.000
Eşdeğer Nüfus	2.333.333		7.333.333

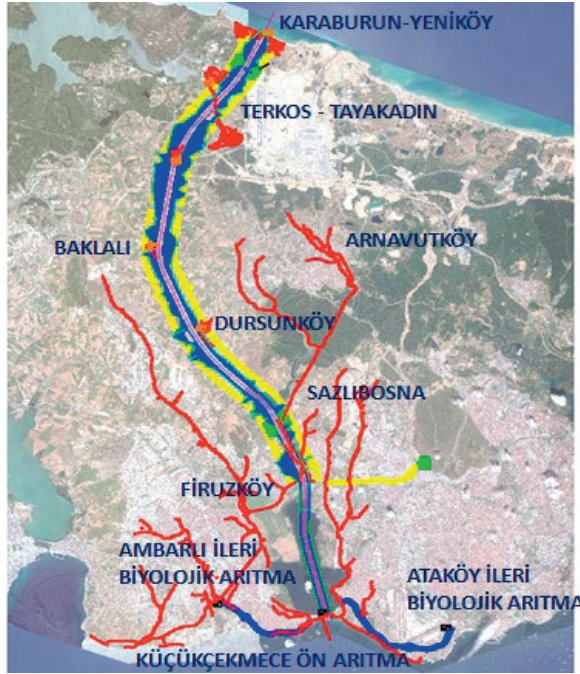
*Birim Debi 150 litre/kişi-gün esas alınarak hesaplanmıştır

Tablo 32. Mevcut İptal Edilecek Atıksu Kanalizasyon Sistemleri Yatırım Bedelleri

Tesis	Km	Bedeli (TL)
Terkos, Karaburun, Baklalı AAT besleyen Ø 300-800 mm Çapında Kanalizasyon şebekesi	8	8.000.000
Firuzköy-Ambarlı Atıksu Tüneli Ø 2600 mm	3	49.000.000
Sazlıdere Atıksu Tüneli Ø 2600 mm	2,75	68.440.000
Sazlıdere Atıksu Kollektörleri Ø 2000 mm	6	21.600.000
Sazlıdere-Dursunköy Bölgeleri Atıksu Şebeke ve Kollektörler Ø 300-1200 mm	18	
Küçükçekmece Mevcut Atıksu Kollektörler Ø 1800 mm	5	19.000.000
Küçükçekmece ve çevresi Mevcut Atıksu şebeke ve Kollektörler Ø 300-2600 mm		
Sazlıdere-Dursunköy Bölgeleri Atıksu Şebeke ve Kollektörler Ø 300-1200 mm	50	12.000.000
Toplam	93	178.040.000
Toplam		30.910.000 USD

Tablo 33. Planlanan Atıksu Kanalizasyon Sistemleri Yatırım Bedelleri

Tesis	Km	Bedeli (TL)
Kanal Boyunca sağ ve sol Atıksu Tünelleri Ø 3600 mm	66,4	1.460.800.000
Atıksu Kanalizasyon Şebeke Hatları Ø 300-1200 mm	250	325.000.000
Toplam		1.785.800.000 TL
Toplam	316	310.034.722 USD



Şekil 46. Mevcut Atıksu Altyapı Tesisleri ve Kanal Kesişmeleri

Tablo 34. Mevcut İptal Edilecek Atıksu Arıtma Tesis Yatırım Bedelleri

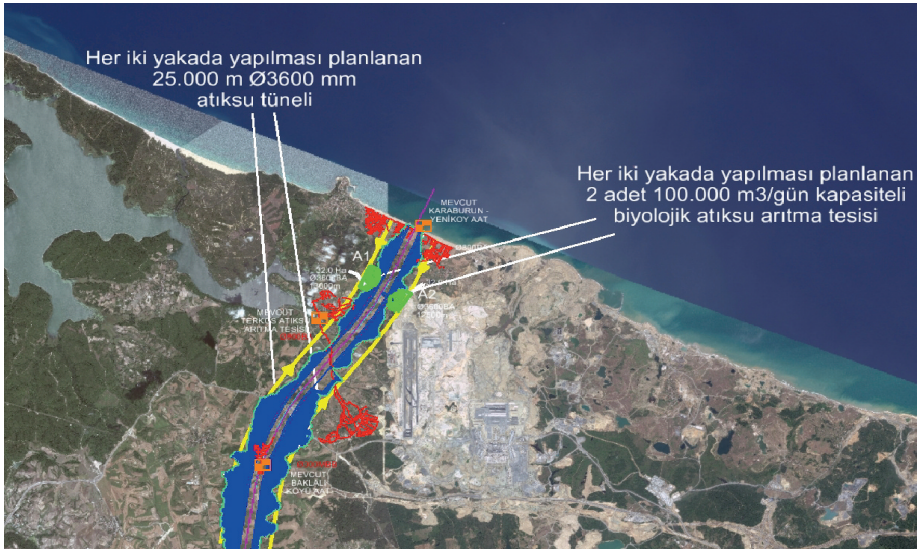
Tesis	Kapasite (m ³ /gün)	Bedeli (TL)
Terkos İleri Biyolojik AAT		
Karaburun Biyolojik AAT		
Baklalı Biyolojik AAT		
Dursunköy Biyolojik AAT	4.480	7.582.996
Küçükçekmece Ön Arıtma Tesisi ve Deniz Deşarjı	350.000	206.000.000
Toplam		213.582.996 TL
Toplam	354.480	37.080.381 USD

“Bu kapsamda kanalın her iki yakasında olmak üzere, Karadeniz sahillerinde ve mevcut Sazlıdere Barajı'nın olduğu mevkide toplam 4 adet İleri Biyolojik Atıksu Arıtma tesisi inşa edilecektir. İnşa edilecek İleri Biyolojik Atıksu Arıtma tesisleri için gerekli kamulaştırma ve/veya tahsis işlerinin ÇDP aşamasında, 1/5.000 ölçekli nazım ve 1/1.000 ölçekli imar planında değerlendirilmesi sağlanacaktır.”¹⁹⁷

“Küçükçekmece Gölü'nün batı kıyısındaki bölgenin atıksuları Ataköy İleri Biyolojik Atıksu Arıtma tesisine yönlendirilecektir. Atıksular Ataköy arıtma tesisine tünel vasıtası ile iletilecektir. Bu kapsamda iletilecek olan atıksular Ataköy arıtma tesisinin planlanan atıksu toplama havzasına ilave yük getirecektir. Ataköy arıtma tesisi kapasite olarak yetersiz olması nedeniyle Ayamama Deresi, Kadiyakuplu kolu üzerinde yeni bir İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi inşa edilecektir. Kadiyakuplu İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi için gerekli kamulaştırma/yer tahsisi ve inşası sağlanacaktır.”¹⁹⁸

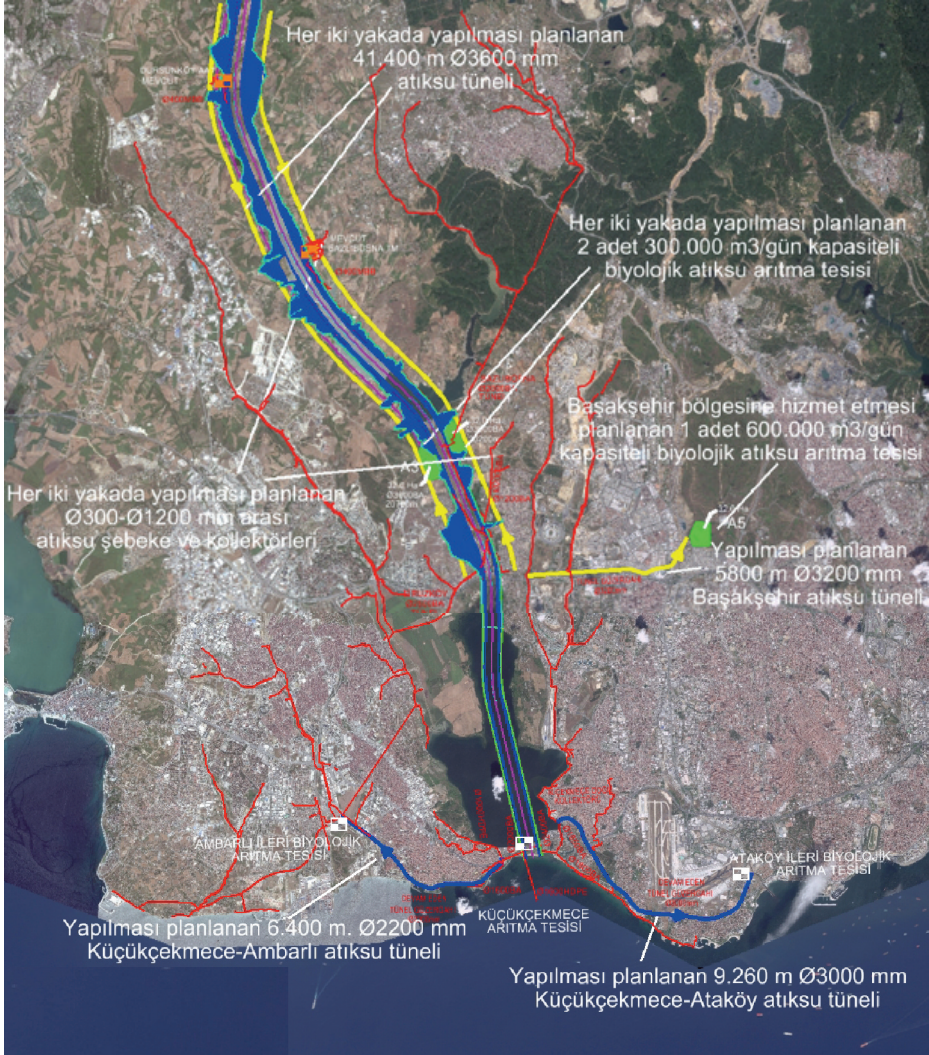
Tablo 35. Planlanan Atıksu Arıtma Tesis Yatırım Bedelleri

Tesis	Kapasite (m ³ /gün)	Bedeli (TL)
AA2, A3, A4, A5 İleri Biyolojik AAT 7.333.333 Kişi Kapasiteli	1.100.000	3.014.000.000
Ataköy 3.Kademe İleri Biyolojik AAT		708.500.000
Toplam		3.722.500.000 TL
Toplam	1.100.000	646.267.361 USD



¹⁹⁷ ÇED Raporu Bölüm 6.11.3. sayfa Bölüm 6-73

¹⁹⁸ ÇED Raporu Bölüm 6.11.3. sayfa Bölüm 6-73



Şekil 47. Planlanan Atıksu Altyapı Tesisleri

Tablolarda maliyet analizleri incelendiğinde bölgede bulunan mevcut Atıksu Kanalizasyon ve Atıksu Arıtma Tesisleri yatırım bedeli 391.623.000 TL (67.990.103 USD), planlanan Atıksu Kanalizasyon ve Atıksu Arıtma Tesisleri yatırım bedeli ise 5.865.300.000 TL (1.018.281.250 USD)' dir. Bu durumda sadece Kanal İstanbul su yolunun Atıksu Kanalizasyon ve Atıksu Arıtma Tesisleri maliyeti toplamda 6.256.923.000 TL (1.086.271.354 USD) olacaktır. Bu bedele 668.643.112 TL (119.400.000 USD) kamulaştırma maliyeti ayrıca eklenecektir.

Tablo 36. Atıksu Arıtma Tesisleri Maliyet Değerlendirmesi

Tesis Adı	Kapasite(m ³ /gün)	EURO	Yatırım(EURO/m ³)
Selimpasa AAT İleri Biyolojik (Ekap No 2013/90028)	100.000	19.118.000	191
Büyükçekmece İleri Biyolojik AAT (Ekap No 2012/13055)	132.000	29.880.683	226
Çanta İleri Biyolojik AAT (Ekap No 2012/134253)	52.000	18.354.849	353
Silivri İleri Biyolojik AAT (Ekap No 2013/14739)	73.000	14.938.999	205
Ataköy İleri Biyolojik AAT 2.Etap (Ekap No 2014/149304)	240.000	83.900.000	350
Toplam	597.000	166.192.531	278
İstanbul'da Yapılması Gereken İleri Biyolojik AAT (%60)	1.800.000	501.083.008	
Kanal İstanbul Projesinde Planlanan Biyolojik AAT	1.100.000	925.710.227	

“Kanal projesi kapsamında 4 adet tip atıksu arıtma tesisi, 1 adet 350.000 m³/gün kapasiteli ön arıtma tesisi ve 1 adet 400.000 m³/gün kapasiteli ileri biyolojik arıtma tesisi alanı (32 ha) devre dışı kalmaktadır. Kanal İstanbul Projesi, Arnavutköy, Taşoluk, Bolluca, Boğazköy ve Haraççı bölgelerinin atıksularını ileten tünel+kolektör sistemini akamete uğratmakta olup bu bölgelerin sularının gideceği arıtma tesisi kalmamaktadır. Kanal projesi kuzeyde Takyakadın, Yeniköy ve Karaburun bölgelerine ait kanal kolektör hattı ve arıtmalarını da devre dışı bırakmaktadır.”¹⁹⁹. Bölgede bir taraftan yaşam devam ederken bir taraftan da su yolu inşaatı devam edecek, bu süreçte oluşan atık suların ise bölgedeki en yakın su kaynaklarına deşarj edileceği anlaşılmaktadır.

Uzun yıllar Marmara Denizi ve Boğaza deşarj edilen İstanbul'un atık suyu, yerel seçimlerde “İstanbul atık suyunu %99 arıtıyoruz” şeklinde seçim malzemesi olarak kullanılsa da, 2020 yılında kent atık sularının yaklaşık %40'ı Biyolojik Arıtma Sistemlerinde arıtma işlemi sonrası deşarj edilmektedir. %60'lık (9 milyon kişi) büyük kısım ise biyolojik arıtma işlemine tabi tutulmadan denize deşarj edilmektedir. Tablo 31'de belirtildiği gibi Kanal İstanbul Su Yolu Projesi kapsamında yapımı planlanan Atıksu Arıtma Tesisleri için ayrılacak bütçenin yaklaşık yarısıyla **kentin bütün atıksularını arıtmak için Biyolojik Arıtma Tesisi kurulabilir**. Yıllardır deniz ekosistemindeki ekolojik yıkımın durdurulması ve halkın sağlığının korunması için ayrılmayan bütçe Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi kapsamında bölgeye yerleştirilmesi planlanan “nitelikli nüfus” için ayrılmaktadır. Bu durum sermaye için makul, halk için kabul edilemez bir çelişkidir.

¹⁹⁹ ÇED Raporu Bölüm 6.11.3. sayfa Bölüm 6-73

7.2. | İSALE HATLARI VE SU ŞEBEKELERİ

“Kanal İstanbul – İçme suyu hattı geçişlerinin Terkos Gölü bölgesinde yoğunlaşmasının sebebi, bu gölün İstanbul’un Avrupa yakasının günlük su ihtiyacının büyük bir bölümünü karşılıyor olmasıdır”²⁰⁰ “Proje yapım sürecinde ilk yapımına başlanacak yapılardan olacağı öngörülen bu tünel yapıları İSKİ’nin su iletim görevini sürdürebilmesi için büyük önem taşımaktadır.”²⁰¹



Şekil 48. Kanal Güzergâhı Kesişen İsale Hatları

Kanal, Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki güzergâhı boyunca üç noktada isale hatları ile kesişmektedir.

“Kanal İstanbul içme suyu hattı geçişleri ile ilgili ilk hat olan kanal KN 0+350’deki mevcut Büyükçekmece-Sefaköy Ø 1200 Çelik İçme Suyu İsale Hattının deplase geçişi için en önemli alternatif”²⁰² “D-100 (E-5) Karayolu geçiş köprüsü üzerinde, bu hattın deplasmanı için güvenli bir koridora sahip rezervasyon bırakılmasıdır”²⁰³.

²⁰⁰ ÇED Raporu Bölüm 3.1.12. sayfa Bölüm 3-92

²⁰¹ ÇED Raporu Bölüm 3.1.12. sayfa Bölüm 3-92

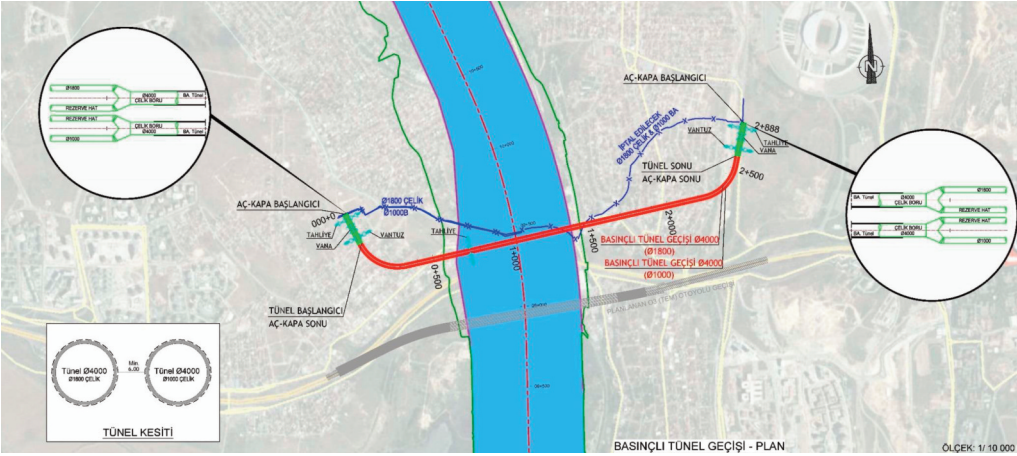
²⁰² ÇED Raporu Bölüm .4.5.2. sayfa Bölüm 4-65

²⁰³ ÇED Raporu Bölüm .4.5.2. sayfa Bölüm 4-65



Şekil 49. Büyükçekmece-Sefaköy Ø 1200 Çelik Hat Deplasman Önerisi

“Kanal İstanbul – İçme suyu hattı geçişleri ile ilgili olarak KN 09+500’deki mevcut Sazlıdere Ø 1800 Çelik + 1000 mm BA İçme suyu İsale Hattının deplase geçişi için en önemli alternatif,” “KN 09+450 civarında kanalı geçecek olan 4000 mm çapında tünel ile geçilmesidir”²⁰⁴



Şekil 50. Sazlıdere Ø1800 Çelik ve Ø 1000 BA İski İçme suyu Hatları ve Deplasman Önerileri

“Kanal İstanbul içme suyu hattı geçişleri ile ilgili olarak KN 37+700’deki mevcut Terkos-Kağıthane Ø 2200 Çelik İçme suyu İsale Hattının ve planlanan Terkos Arıtma 3.Havalimanı arası Ø 1400 Çelik İçme suyu İsale Hattının deplase geçişleri için en önemli alternatif, KN 37+700 civarında planlanacak, 4.000 mm çapındaki tünel geçişlerinden bu hatların geçirilmesidir”.²⁰⁵

²⁰⁴ ÇED Raporu, Sayfa Bölüm 4-72

²⁰⁵ ÇED Raporu Bölüm .4.5.2. sayfa Bölüm 4-74

Tablo 37. İSKİ İsale hatları Yatırım Maliyet Değerlendirmesi

Tesis	Miktar (km)	Yatırım Bedeli (TL)
Terkos-İkitelli hattı kanal geçişi tünel (3XØ 4000)	9	360.000.000
Terkos-Kağıthane hattı kanal geçişi tünel (3XØ 4000)	6	240.000.000
Terkos Alibeyköy aktarma kanalı tüneli (Ø 4000)	3	120.000.000
Ø 1400 Terkos Arıtma-Tayakadın Hattı tüneli (2XØ 3000)	6	180.000.000
Ø 1200 Büyükçekmece Hattı Tüneli (2XØ 3000)	6	180.000.000
Ø 1600 Altınşehir Hattı Tüneli (2XØ 3000)	6	180.000.000
Terkos-İkitelli Ø 2200 isale hattı deplasmanı	30	375.000.000
Terkos-İkitelli Ø 2500 isale hattı deplasmanı	30	450.000.000
Taşoluk-Karaburun 500 DF isale hattı	20	30.000.000
Şebeke Hattı Yapılması	100	60.000.000
Terkos -İkitelli İsale Hattı Kamulaştırma		30.895.613
Sazlıdere Barajı -İkitelli İsale Hattı Kamulaştırma		15.451.053
Toplam		2.221.346.666 TL
Toplam		396.669.048 USD

Kanal İstanbul su yolu yapımı için bölgede İSKİ içme ve kullanma suyu isale hatları deplasmanı ve yeniden yapımı **2.221.346.666 TL (396.669.048 USD)** iken, yıkılması planlanan Sazlıdere Barajının yatırım bedeli **2.250.000.000 TL (401.785.714 USD)** ile birlikte toplam **4.471.346.666 TL (798.454.762 USD)** mertebesine ulaşmaktadır. **Sadece bu bölgede Kanal İstanbul için su kaynaklarını yok edilerek, kamu kaynakları ile yeniden yapılmasının bedeli, İstanbul'un toplam su sisteminin %50'sini karşılayacak bir yatırım bedeli kadardır.** İstanbul Büyük Su Projesi Melen için JBIC tarafından 1 milyar dolar kredi kullanımı dikkate alındığında, çok yüksek su yatırımlarına karşın, İstanbul halkının sağlıklı içme ve kullanma suyuna erişim hakkına kavuşamaması sermayenin ve su yönetimlerinin anlayışını ortaya koymaktadır.

Planlanan Kanal İstanbul Projesi'nde çeşitli noktalarda proje güzergâhında yer alan enerji nakil hatları kesilecektir.

“Söz konusu geçiş bölgede özellikle Terkos Bölgesindeki içme suyu hatları ve önemli Enerji Nakil Hatlarına da alternatif deplase koridoru olacaktır”²⁰⁸

²⁰⁷ ÇED Raporu Bölüm 4.5.2. sayfa Bölüm 4-74

²⁰⁸ ÇED Raporu Bölüm 4.5.6. sayfa Bölüm 4-113

7.4. ENERJİ HATLARI VE ENERJİ SANTRALLERİ DEPLASMANI

“Kanal İstanbul Proje güzergâhı boyunca Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi’nin (TEİAŞ) sorumluluğunda olan enerji nakil hatları ile kesişimler söz konusudur.”²⁰⁹

Tablo 38. Kanal İstanbul Projesi ile Kesişen Mevcut ve Planlanan Önemli Enerji Nakil Hatları

Tesis	Kablo	Uzunluk(km)
Ambarlı – Yenibosna Kablosu	2000 mm ²	16,5
Ambarlı – Sultanmurat Kablosu	2x1600 mm ²	10,25
Ambarlı – Davutpaşa ENH	2x1272 MCM	16
Ambarlı – Yıldıztepe ENH	2x1272 MCM	16
Ambarlı – Yenibosna ENH	2x1272 MCM	25
Gelibolu – Unimar – İkitelli ENH	2x3 PH	230
BOTAŞ – Habipler ENH	3C	84
Ambarlı – İkitelli ENH	2C	22
İkitelli – Tegesan ENH	2x795 MCM	46
Ambarlı – Küçükköy ENH	2x1272 MCM	16
Habipler – Hadımköy ENH	2x954 MCM	25
Hamitabat – Saray – Alibeyköy ENH	3C	152
Verbena – Alibeyköy ENH	2xPH	160
Taşoluk – Terkos Kablo + ENH	1600 mm ²	6
Taşoluk – Terkos Kablo + ENH	1272 MCM	9
Toplam		833,75

“Listelenen büyük kapasiteli nakil hatları dışında kalan, bölgede mevcut veya kurumun planlama çalışmalarında yer alan irili ufaklı elektrik hatlarının, kavramsal tasarım aşamasında netleşecek büyük çaplı hatların yerleşimine göre uygulama aşamasında değerlendirilerek planlanacaktır”²¹⁰

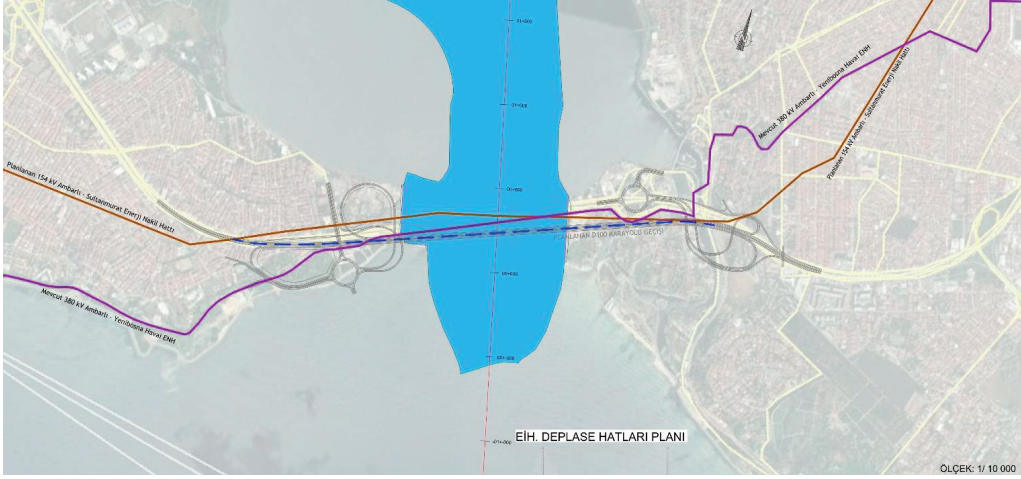
“Kanalı Kesen Mevcut Büyük Altyapı Tesisleri Deplasmanları Kavramsal Projeleri Nihai Raporu’nda” belirtilen teknikler ve yöntemler ile yapılması hususunda TEİAŞ yetkilileri ile mutabakata varılmıştır”²¹¹.

²⁰⁹ ÇED Raporu Bölüm 4.5.8. sayfa Bölüm 4-125

²¹⁰ ÇED Raporu Bölüm 4.5.8. sayfa Bölüm 4-125

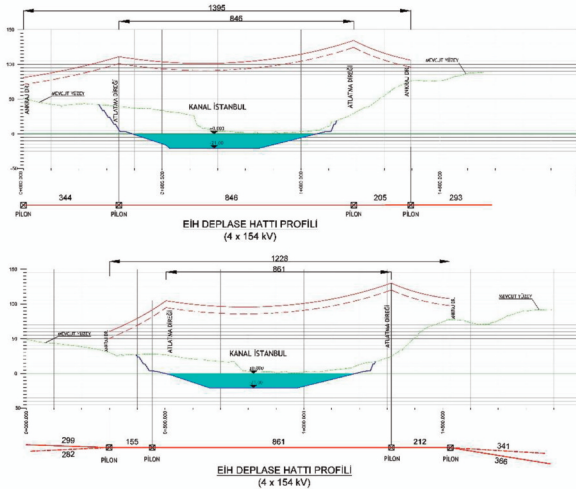
²¹¹ ÇED Raporu Bölüm 4.5.8. sayfa Bölüm 4-125

“Her biri 200 m genişliğinde olması planlanan Havai Hat Geçiş Koridorları için düşünülen Pilon yerleşimleri ve yükseklikleri kavramsal olarak projelendirilmiştir. Nihai yerleşimler; gerekli hesaplar ve kamulaştırma imkânları çerçevesinde uygulama aşamasında kesinleştirilecektir”²¹².



Şekil 53. Ambarlı – Yenibosna Havai ve 154 kV Ambarlı – Sultanmurat Enerji Nakil Hatları Alternatif Vaziyet Planı

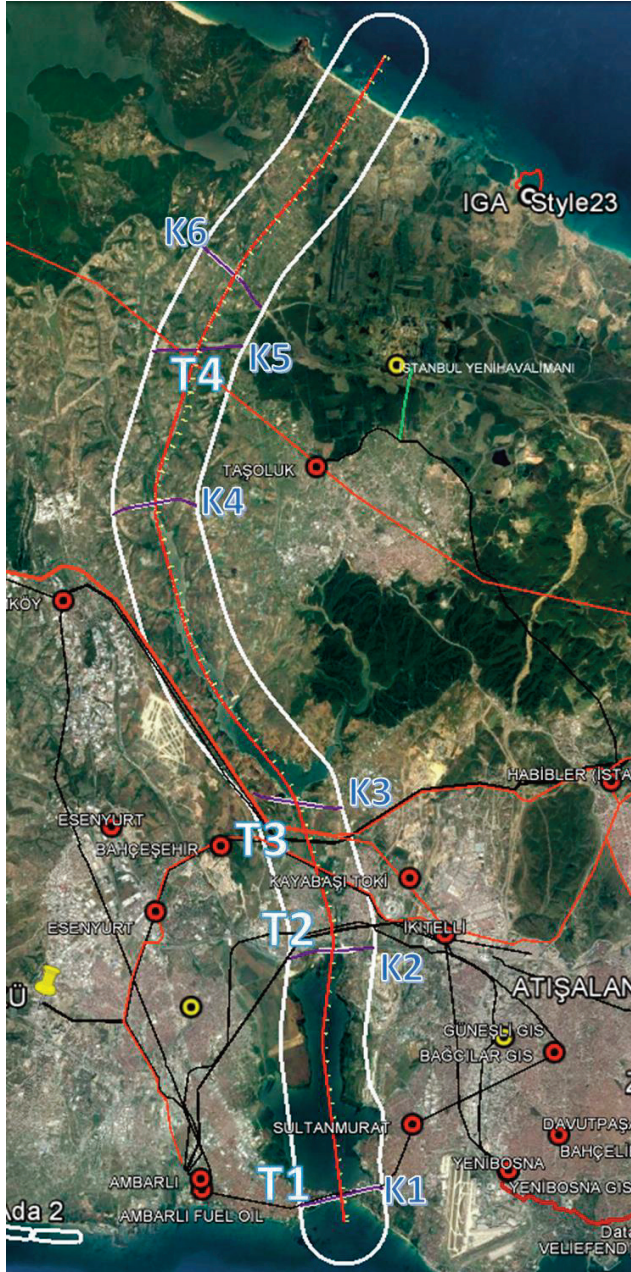
“Mevcut ve TEİAŞ tarafından planlanan Enerji Nakil hatlarının en yoğun olarak bulunduğu bölge... Altınşehir-Sazlıdere bölgesidir. Kanalin batısı ve doğusu arasındaki bağlantıyı kuran Enerji Nakil Hatlarının çoğunluğu, mevcut E80 (TEM/O-3) Otoyolu ile Kanal İstanbul güzergâhının kesiştiği bölgenin kuzey batısında toplanmaktadır. ... TEİAŞ ve T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında imzalanacak protokole göre TEİAŞ 1. Bölge Müdürlüğü'nün bilgisinde ve nezaretinde ilgili yönetmeliklere uygun olarak Kanal İstanbul'a uyum sağlayacak şekilde Havai İletim Hatları ile deplase edilecektir.”²¹³.



Şekil 54. Enerji Nakil Hatları için Öneri Deplasman Pilon Geçişleri Profil Görünümü

²¹² ÇED Raporu Bölüm 4.5.8. sayfa Bölüm 4-127

²¹³ ÇED Raporu Bölüm 4.5.8. sayfa Bölüm 4-133



Şekil 55. Kanal İstanbul Projesi'nden Etkilenen Önemli TEİAŞ Enerji Nakil Hatları

“Kanal İstanbul Projesi ÇED İnceleme Alanı içerisinde 1 adet lisanslı rüzgâr enerji santrali, 1 adet lisanssız rüzgâr enerji santrali ve 3 adet güneş enerjisi santrali bulunmakta”. “Söz konusu santraller Kanal İstanbul Projesi çalışma alanı dışında yer almakta olup” “5 numaralı şantiye alanı ile Kemerburgaz RES Santral Alanı sınırları arasında rüzgâr türbini olmayan bir bölgede kesişim söz konusudur”.²¹⁴

²¹⁴ ÇED Raporu Bölüm 4.5.8, sayfa Bölüm 4-148

Tablo 39. Kanal İstanbul Projesi Çevresinde Yer Alan Enerji Santralleri

Santral Adı	Kaynak Türü	Gücü (Mw)	Kanal İstanbul Projesi Çalışma Alanına Olan Mesafe (m)
Kemberburgaz RES	EÜ/225-4/372 Lisanslı Rüzgar Santrali	34	50
İSKİ Genel Müdürlüğü (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi)	Boğaziçi-RES-42 Nolu Lisanssız Rüzgar Santrali	0,5	1500
Nissa O2 Residence	Boğaziçi-GES-20 Nolu Lisanssız Güneş Çatı Santrali	0,084	2500
İSKİ İkitelli Arıtma Tesisi	Boğaziçi-GES-137 Nolu Lisanssız Güneş Çatı Santrali	1,2	2200
Küçükçekmece Sosyal Tesis Çift Eksenli Güneş Enerji Sistemi	Boğaziçi-GES-149 Nolu Lisanssız Güneş Santrali	0,01	750

7.5. | DOĞALGAZ VE ENERJİ HATLARI DEPLASMANI

“Kanal İstanbul Proje güzergâhı boyunca Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) ve İstanbul Gaz Dağıtım Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketinin (İGDAŞ) sorumluluğunda olan boru hatları ile kesişimler söz konusudur” .²¹⁵

“Bu doğrultuda doğal gaz arz güvenliğinin sağlanması açısından proje kapsamında BOTAŞ boru hattı projeleri için tahsis edilecek Enerji Koridoru Alanı ile ilgili planlama ve tasarıma dair her türlü çalışma, plan ve uygulama öncesinde BOTAŞ’tan görüş alınacaktır” .²¹⁶

“BOTAŞ’tan temin edilen veriler incelendiğinde görülen, Küçükçekmece Gölü’nün güneyinde, kanal kazı başlangıcından yaklaşık 5 km uzakta, deniz tabanında yer alan 30" Ambarlı Pendik Kuzey ve Güney off-shore deniz geçişi nakil hatlarının, kanal açılmadan önce, inşaat faaliyetleri sırasında veya kanal açıldıktan sonra kanala yaklaşan gemilerin demir atma risklerinden korunması gerekmektedir” .²¹⁷

“Kanal İstanbul güzergâhı üzerindeki İGDAŞ Doğal Gaz Hatları ile ilgili olarak incelenen ilk lokasyon D-100 (E-5) Karayolu geçiş (KN 0+370) bölgesidir. Bu bölgeden geçen 24" Çelik Doğal Gaz Hattı ile 28" Çelik Doğal Gaz Hattı ile 28" Çelik Doğal Gaz Hattı deplase geçişleri için en önemli alternatif” .²¹⁸ tir.

“Mevcut Doğal Gaz Hatlarının en yoğun olarak bulunduğu bölgelerden birisi de KN 09+500 ile KN 13+500 arasında bulunan Altınşehir-Sazlıdere bölgesidir” .²¹⁹ .

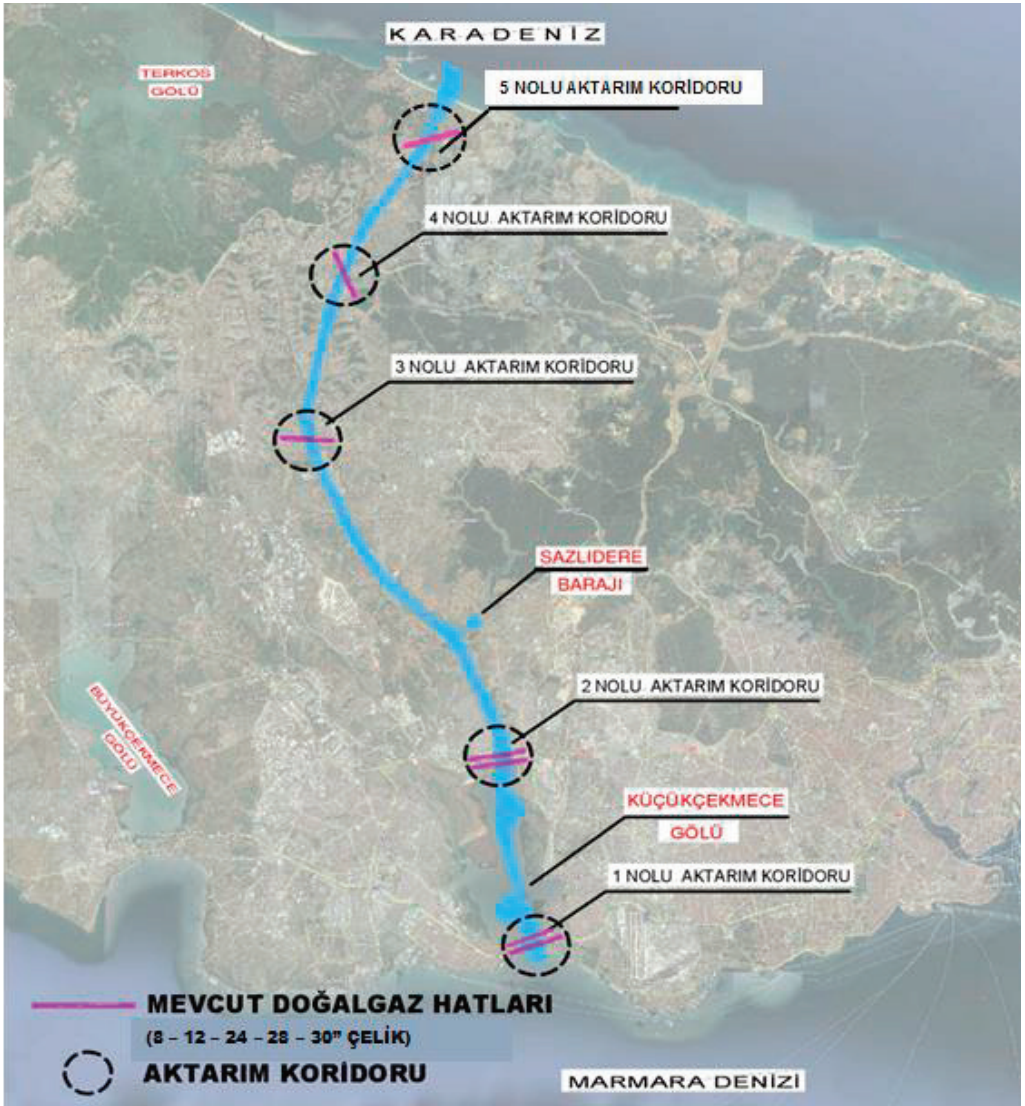
²¹⁵ ÇED Raporu Bölüm 4.5.9, sayfa Bölüm 4-154

²¹⁶ ÇED Raporu Bölüm 4.5.9, sayfa Bölüm 4-154

²¹⁷ ÇED Raporu Bölüm 4.5.9, sayfa Bölüm 4-154

²¹⁸ ÇED Raporu Bölüm 4.5.9, sayfa Bölüm 4-158

²¹⁹ ÇED Raporu Bölüm 4.5.9, sayfa Bölüm 4-161

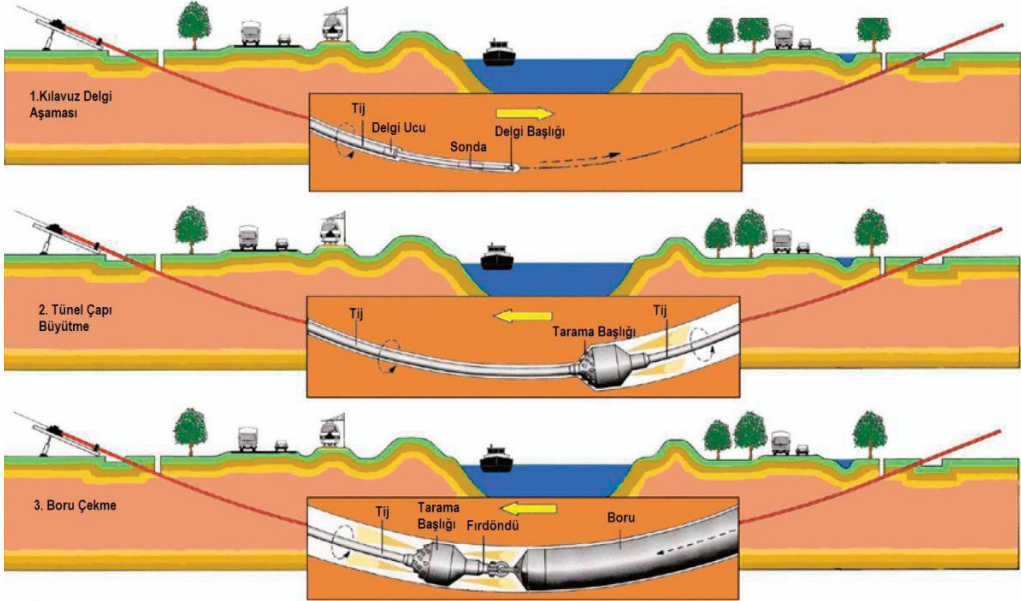


Şekil 56. Kanal İstanbul Projesi İle Etkileşimde Bulunan Önemli İGDAŞ Doğal Gaz Hatları ve Deplasman Önerileri

40. Kanal İstanbul Projesi Çevresinde Yer Alan Enerji Santralleri Kanal İstanbul Güzergahındaki Mevcut ve Planlanan İGDAŞ Doğal Gaz Hatları

Kanal İstanbul Projesi Kilometre Noktası Km	Boru Çapı Boru Özelliği
0+370	24" Çelik Doğal Gaz Hattı
0+370	28" Çelik Doğal Gaz Hattı
09+322	30" Çelik Doğal Gaz Hattı
09+343	30" Çelik Doğal Gaz Hattı
26+200	30" Planlanan Çelik Doğal Gaz Dolaşım (Loop) Hattı
33+700	12" Çelik Doğal Gaz Hattı
40+500	8" Çelik Doğal Gaz Hattı

“İGDAŞ doğal gaz hatları kapsamında ilgili kurumlar ile Kanal İstanbul altyapı deplasmanları için yapılan teknik değerlendirme toplantılarında ortaya çıkan ortak çözüm görüşü” “kanal geçişleri için düşünülen deplasman yöntemleri, bütün bölgelerde yapılacak yatay yönlendirmeli delgi geçişi ile bu deplasmanların sağlanması ve sonrasında kanal kazısının başlaması şeklindedir”²²⁰



Şekil 57. İGDAŞ hatları için karar verilen Yatay Yönlendirmeli Delgi Yöntemi

7.6. | DİĞER YAPILARIN DEPLASMANI

Kanal İstanbul ve Yenişehir yapı alanları projesi kapsamında mevcut altyapı tesisleri, köprüler, yollar, enerji tesisleri dışında bölgede bulunan tarihi köprüler, bendler, mağaralar ve diğer tarihi yapılar da etkilenmektedir. Kanal İstanbul'un yapım gerekçelerinden biri olarak sunulan "UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul şehrinin... "Dünya mirası tarihi dokularını içeren en yoğun yerleşim alanları arasından geçen İstanbul Boğazi'ndeki mevcut riskler ve tehditler önemli ölçüde azaltılacaktır." ²²¹ ifadesiyle kültürel varlıklara olan hassasiyet dile getirilmektedir. Ancak bu hassasiyet Hasankeyf başta olmak üzere yaşanan onlarca örnekte olduğu gibi Kanal İstanbul etki alanında kalan tarihi ve kültürel yapılar için de gösterilmemektedir.

"Yapılan etki değerlendirme çalışmaları sırasında proje güzergahı ve etki alanı içerisinde 1 arkeolojik alan ile 1 tarihi köprü ile 50 tescilli arkeolojik alan veya tarihi alanın var olduğu saptanmıştır. 50 tescilli alanın 32 tanesini Çakmak Hattına ait beton askeri koruganlar oluşturmaktadır. 32 koruganın tamamı ise doğrudan proje inşaatından etkilenecek biçimde etki sahası içerisinde yer almaktadır. Diğer, 20 alan ise arkeolojik alanlar, tarihi köprüler, su yolları ve tarihi bend gibi önemli arkeolojik ve kültürel miras varlıklarından meydana gelmektedir." ²²²

"Proje inşaat ve etki sahası içerisinde yer alan tescilli tarihi ve kültürel miras alanları öncelikli olmak üzere proje sahası içerisinde bulunan ve inşaat faaliyetlerinden etkilenecek tüm tarihi ve kültürel miras alanlarının belgelenmesi (rölöve, plan vb.) tamamlanarak, bir başka yere taşınabilecek nitelikteki varlıkların projeden etkilenmeden korunması için gereken taşıma projeleri, proje öncesi dönemde hazırlanarak, taşıma işlemleri proje öncesi dönemde tamamlanmalıdır." ²²³

²²¹ ÇED Raporu, Sayfa Bölüm 3-267

²²² ÇED Raporu, Sayfa Bölüm 5-609

²²³ ÇED Raporu, Sayfa Bölüm 9-10

Tablo 41. Proje İnşaat Faaliyetlerinden Doğrudan Olumsuz Etkilenecek Alanların Dağılımı

No	Alan Adı
1	Rhegion 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı
2	Rhegion 2.Derece Arkeolojik Sit Alanı
3	Rhegion 3.Derece Arkeolojik Sit Alanı
4	Küçükçekmece Gölü Çevresi 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı Yarınburgaz Mağarası
5	Mimar Sinan Köprüsü (Tebriqli Acemalisi Köprüsü)
6	Azatlı Baruthanesi ve Resneli Niyazi Çiftliği 2.Derece Arkeolojik + Tarihi Sit Alanı
7	Odabaşı Köprüsü
8	Şamlar Bendi
9	Filiboz Viranlığı 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı
10	Roma Su yolu
11	Kurudere Arkeolojik Alanı
12	Sazlıbosna Batısındaki Koruganlar (9 Adet)
13	Dursunköy 1. ve 2. Askeri Yıldız Tabyası ve Çilingir Yıldız Tabyası Koruganları (33 Adet Korugan)
14	Küçükçekmece Gölü Çevresi 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı
15	Küçükçekmece Gölü Çevresi 3.Derece Arkeolojik Sit Alanı
16	Spradon Antik Kenti 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı
17	Spradon Antik Kenti 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı
18	Florya Atatürk Deniz Köşkü
19	Bakırköy 712 Ada 8 Parsel İstasyon Binası
29	Terkos - Feriköy Su İsale Hattı
21	Dursunköy Mahallesi 101 Ada 5 Parseldeki Antik Yerleşim Alanı
22	19. Yüzyıl Çeşme yapısı
23	Menekşe/Nakkaş Deresi Roma Köprüsü
24	15. – 16. yy. Köprü Yapısı
25	Roma Su Yolları Tünel Girişi

Bu yapıların 17 adedi “Kültür Mirasının Değeri Yüksek” olarak tespit edilmiş olup, 11 adedinde “Büyük Ölçekli Değişim” meydana gelecektir.

“İstanbul 7 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 14.3.1982 gün ve 11789 sayılı (20.4.2010-233) kararlarıyla tescilli Odabaşı Köprüsü Azatlı Deresi üzerine inşa edilmiştir. Köprü, 8 göz kargir bir yapıya sahip olup, üzerinde halen yoğun bir araç trafiği mevcuttur. Osmanlı Hünkar Yolu üzerinde bulunan köprünün Mimar Sinan köprüsü olma ihtimali yapım teknikleri açısından muhtemeldir.”²²⁴

**KANAL İSTANBUL ETKİ ALANINDA KALAN TARİHİ ODABAŞI VE TARİHİ DURSUNKÖY
KÖPRÜLERİNİN REKONSTRÜKSİYON PROJELERİNİN TEMİNİ İŞİ
BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ-1.BÖLGE İSTANBUL DİĞER ÖZEL BÜTÇELİ KURULUŞLAR
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

İhale Kayıt Numarası	: 2020/86039
İşin Adı	: Kanal İstanbul Etki Alanında Kalan Tarihi Odabaşı Ve Tarihi Dursunköy Köprülerinin Rekonstrüksiyon Projelerinin Temini İşİ
İhale Türü - Usulü	: Hizmet Alımı - Açık İhale Usulü
<u>1 - İdarenin</u>	
a) Adresi	: Hamidiye Mah. Kemerburgaz Cad. No:170 34408
b) Telefon ve faks numarası	: 2123125000 - 2123125070
c) Elektronik posta adresi	: bol01@kgm.gov.tr
ç) İhale / Ön Yeterlik dokümanının görülebileceği internet adresi	:
<u>2 - İhale konusu hizmetin</u>	
a) Niteliği, türü ve miktarı	: Birim Fiyat Teklif Cetvelinde belirtilen tür ve miktarda tarihi köprü restorasyon projesi temini işi
b) Yapılacağı Yer	: İstanbul
c) Süresi	: İşe başlanılmasından itibaren 350 (üçyüzelli) takvim günüdür.
<u>3- İhale / Ön Yeterlik / Yeterlik Değerlendirmesinin:</u>	
a) Yapılacağı yer	: Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü İhaleler Başmühendisliği (2.Kat) Hamidiye Mah. Kemerburgaz Cad. No:170 34408 Hasdal-Kağıthane/İSTANBUL
b) Tarihi ve saati	: 26.03.2020 - 10:00

Şekil 58. Tarihi Odabaşı ve Dursunköy köprülerinin Rekonstrüksiyon Projelerinin Temini İşİ ihalesi

Kanal İstanbul su yolu projesinin yapılması önünde hiçbir engel olmadığını düşünen iktidar, ÇED Olumlu Kararı ile 26.03.2020 tarihinde “Kanal İstanbul Projesi” kapsamında Tarihi Odabaşı ve Dursunköy Köprülerinin Rekonstrüksiyon Projelerinin Temini İşİ ihalesini yaparak, diğer adımların geleceğinin işaretini vermiştir.

BÖLÜM 8

KANAL İSTANBUL VE REZERV ALANLARI PROJESİNİN YAPIMI HALİNDE İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİNE OLASI ETKİLER

Kanal İstanbul'a karşı mücadelenin çok yönlü yürütülmesi gerektiği açıktır. Bu çok yönlü mücadelede temel eksen kuşkusuz, bu projenin kesinlikle yapılmaması olmalı ve tüm enerji insan ve ekoloji düşmanı bu rant projesinin durdurulmasına harcanmalıdır. Bu kısımda, temel ilkelerden kesinlikle sapmadan, bu ve benzeri ekoloji düşmanı, siyasal ve ekonomik rant projeleri "eğer gerçekleşirse" projenin yapım sürecinde, işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından ne gibi riskler içerdiği incelenecektir. Bu raporda özellikle altı çizilmesi gereken husus şudur; böyle bir projenin emekçileri olan işçilerin sağlıklı ve güvenli üretim yapmaları için öneriler getirilmeyecektir. Yapılacak olan; bilim insanlarının tüm uyarılarına rağmen, üretim araçları üzerindeki özel mülkiyet ve rekabete dayalı, kar amaçlı üretimin projeyi hayata geçirmekte ısrar etmesi durumunda yaratacağı iş cinayetlerinin altını çizmek ve bilimsel temellerini ortaya koymaktır.

Bir mega proje olarak sunulan Kanal İstanbul Projesi'nin karakterini anlamak ve işçi sağlığı ve iş güvenliği (İSİG) açısından risklerini ortaya koyabilmek için özellikle mega projeleri masaya yatırmak gereklidir. Mega projeler nedir, mega projeler nasıl inşa edilir, nasıl bir iş programı ve bütçe kısıtları vardır, mega projeler toplumu nasıl etkilemektedir gibi pek çok soru sorulmadan, işin teknik boyutuna odaklanarak eleştirme eksik olacaktır. Raporun bu bölümünde genelden özele bir sıra izlenerek, Kanal İstanbul'un insanlık dışı özellikleri ortaya konulacaktır.

8.1. | MEGA PROJE NEDİR?

Mega projeleri incelemek ve tartışmak için öncelikle bu projelerin genel bazı özelliklerine değinmek gerekmektedir. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümünden emekli olan Prof. Dr. İlhan Tekeli “Siyasetçiler ve Mega Projeler Üzerine” başlıklı sunumunda bu kavramla ilgili pek çok tanım vermektedir:

“Mega proje denildiğinde öncelikle, büyük ölçekte bir yatırımdan söz edilmektedir. İkinci olarak toplum üzerinde, çevre üzerinde ve devlet bütçesinde büyük etkiler/değişiklikler yapacağı için önemli ölçüde halkın ilgisini çekmesi üzerinde durulmaktadır. Üzerinde uzlaşılan üçüncü boyut, fiziki varlığıyla ve yer aldığı yörenin halkın yaşamındaki etkileriyle kamusal bir varlık olarak yer almasıdır.

Mega projeleri tanımlama çalışmaları sırasında üzerinde durulan niteliklerden birincisi büyüklük iken, ikincisinin çekicilik üzerinde yoğunlaştığı söylenebilir. Mimar İsa ve İsmail Efendi’lerin Tac Mahal’i ve Frank Gerry’nin Bilbao Müzesi’ni mega proje haline getiren büyüklükleri değil çekicilikleridir. Büyüklüğün gerisinde teknolojik bilgi ve örgütlenme becerisi bulunurken, çekiciliğin gerisinde ise tasarım becerisi ön plana çıkmaktadır.”²²⁵

Kuşkusuz kaç milyar dolara mal olduğu, yaşamı nasıl etkilediği, ulusal veya uluslararası büyük etkinliklere ev sahipliği yaptığı gibi hususlar da eklenmelidir. Prof. Dr. İlhan Tekeli’nin Mega Projeleri tanımlarken altını çizdiği bazı hususlar oldukça önem taşımaktadır. Bu hususlarda Tekeli, teknolojik gelişmenin mega proje oluşturmak için sürekli baskı yaptığı, bu gelişmenin emeğin verimliliğini arttırmak için özel olarak kısırtıldığı ve dolayısıyla mega projelerin doğması için sürekli baskı yarattığından söz eder. Bir diğer önemli nokta ise, bu projelerin yeni bilgiye ve teknolojiye dayandırılması sonucu yüksek riskler taşımasıdır. Bu risklerin en önemlilerinden birisi de bu yazının konusu olan işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin risklerdir.

Cihan Uzunçarşılı Baysal ise iktidarların siyasal tutumlarının desteklenmesi için gerekli ideolojileri üreten bir camianın altını çizmektedir:

“Kimi akademisyenler, entellektüeller, basın mensupları, uzmanlar, hatırı sayılan şahsiyetlerin oluşturduğu bu camia, mega projelerin ardındaki gerçek niyetleri, çevresel ve toplumsal yıkımları, önemli riskleri, teknokratik, uzman bir dil vasıtasıyla gözlerden kaçırarak; büyüme/ gelişme odaklı bir söylemle ve her kesimin yarar sağlayacağı bir kamu yararı miti çevresinde rıza inşa eder. Burada sıklıkla başvurulan bir araç da şanlı geçmişe atıfla, büyük devlet/güçlü millet imajını yeniden üretmektir. Bunun için, nicelik niteliğin önüne geçilir; mega projelerin başına getirilen “en...” sıfatları sayesinde milli gurur okşanır. Ancak ne yazık ki bu “en...”lerin bedelini doğa, çevre ve canlılar ödeyecektir!”²²⁶

²²⁵ https://www.academia.edu/27999587/5%C4%B0YASET%C3%87%C4%B0LER_VE_MEGA_PROJELER_%C3%9CZER%C4%B0NE

²²⁶ <http://www.ekoyapidergisi.org/2375-kimin-icin-bu-mega-projeler.html>

Baysal'ın ve bazı yazarların referans gösterdikleri yazarları Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius ve Werner Rothengatter olan “Dev Projeler ve Risk: Hırsın Anatomisi” (Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition) adlı kitapta, son 50 yılın mega projelerinin dökümü çıkarılmıştır. Yazarlar, inceledikleri 10 dev projenin 9'unda dört tespitin tekrarlandığını belirtmektedirler:²²⁷

- Azımsanmış maliyetler
- Büyütülen gelirler
- Küçümsenen çevresel ve insani etki
- Abartılan bir iktisadi gelişimin beklentisi

Ekonomist Mustafa Sönmez ise Mimarist dergisindeki konuyla ilgili yazısında 6 temel başlıktan söz etmektedir:²²⁸

- Denetim Dışılık
- Makro Politikalardan Kopukluk
- Kamu Maliyesine Yükler
- Kayırmacı Ortak Seçimleri
- Finansmanda Sorunlar
- Çevre Tahripkârlığı, Arsa Spekülasyonu

Tüm bu söylenenler arasında işin insanı etkisi de tartışılmakta, ama daha çok yerinden yurdundan etme ve kent yaşamını etkilemesi bağlamında bu tartışmalar gerçekleşmektedir. Ancak tüm bu tartışmalara bir başlığın daha eklenmesi elzemdir. Bu da bu projelerde yaşanan çok sayıda işe bağlı ölüm ve yaralanmalar ve bunların kanıksanması durumudur.

Bu projeler o kadar “büyük” ki ve o kadar “zorunlu”, “gerekli” ve “ülkeyi şaha kaldıracak” projeler olarak lanse edilmektedir ki, yaşamını yitirenler kimi zaman bu büyük “kazanımlar”ın yanında küçük bir ayrıntı olarak görülmektedir. Bu projelerin “milli menfaatler” için yapıldığı, buna karşı çıkmanın, bu projeleri geciktirmenin, bu projelere laf söylemenin neredeyse suç olduğu bir atmosfer yaratılmaktadır.

²²⁷ <https://yesilgazete.org/blog/2018/09/30/astaldinin-batiasi-mega-projeler-ve-hirsin-anatomisi-pelin-cengiz/>

²²⁸ <http://www.mimarist.org/wp-content/uploads/yayinlar/mimarist/pdf/58.pdf>

8.2. | MEGA PROJELERDE NEDEN BU KADAR FAZLA “KAZA” OLMAKTADIR?

Bir sonraki bölümde somut verilerle de görüleceği üzere, mega projeler iş cinayetleri, hatta katliamları için çarpıcı ve korkunç örnekler sunmaktadır. Mega projelerdeki iş cinayetlerinin de bazı temel nedenleri ve özellikleri vardır. Birincisi, bu projeler hızla başlamak ve kısa sürede kendisini topluma “göstermek” zorundadır. Bunun inşaat proje yönetimi alanında uzman kişiler için anlamı şudur; projenin ilk evrelerinde yoğunlaştırılan bir çalışma, ki inşaat projelerinin ilk evreleri genellikle zemin kazı işleridir, bu yoğunlaştırma ve üretim zorlaması ile iş cinayetlerinin bu evrelerde artması. İkincisi ise, bu projelerin söz verilen sürede tamamlanma zorunluluğudur. Çünkü burada siyasal ve ideolojik bir hedef ve başarı söz konusu olup, özellikle de belli tarihsel anlamlı günlerle de çakıştırmak suretiyle bu sözler, hedefler yerine getirilmek zorundadır. Bu da özellikle projelerin son evrelerinde (ki bu evrelerde daha fazla iş kaleminin, daha fazla işçinin, daha fazla taşeronun/alt yüklenicinin olduğu dönemdir) yine yoğun çalışma/üretim zorlamasının kendisini göstermesini beraberinde getirmektedir. Demek ki, görece az işçi olsa da üretim zorlamasının kendisini dayattığı, riskli iş kalemlerinin yoğunlaştığı ilk evreler ile, projede işçi sayısının pik yaptığı projenin bitimine yakın yine üretim sıkıştırmasının olduğu evreler, iş programı açısından gözlerin dikilmesi gereken zaman dilimleridir.

Örnek olarak, 3. Havalimanı projesinde özellikle projenin başlarında, sürekli olarak yaşanan kamyon “kazaları” bunun net bir sonucudur. Yolları ve sinyalizasyon sistemi yapılmamış, sağlam olmayan zeminde çalışan sayısız ağır tonajlı iş makinası ve kamyonun hızla, güvenliksiz bir şekilde seyretmesi bu ölümlerin temel nedenleri arasındadır. Projenin yapım sürecinde, özellikle de son bir yıl içinde işin yoğunlaştırılması ve çalışma sürelerinin uzaması, sürekli işçi rotasyonu ile iş ekiplerinin işe ve birbirlerine alışmasının zaman alması, iş güvenliğinin göz ardı edilmesiyle birleşince iş cinayetleri kaçınılmaz hale gelmiştir, sayılar da bunu doğrulamaktadır. Yalnızca teknik bir bakış açısıyla bile “şantiye planlaması”, “şantiye yollarının planlanması”, temel işletme fonksiyonlarından birisi olan “eşgüdüm” eksikliği (sayısız alt yüklenici ve taşeron arasında, ana yüklenici olarak sağlanması gereken), iş güvenliği önlemlerinden önce “iş güvenliği yönetimi” başlıkları altında incelenmelidir.

Hemen hemen hepsinin temel özelliği rant ve zemin kazısı projesi olan 3.Havalimanı, 3.Köprü, otoyollar ve karşımıza dayatılan Kanal İstanbul gibi projelerde, yukarıda belirtilenler ışığında, özellikle işin başlarında zemin kazısı kaynaklı kazaların, bir başka ifadeyle “kazı kenarı göçükleri”, “yapı makinası kazaları”, “şantiye içi trafik kazaları” gibi kaza türlerinin sayısının fazla olması bu projelerin bizzat kendi özelliklerinden kaynaklanmaktadır. İnşaat sektöründeki kazalara ilişkin yapılan çalışmalar da zaten bu kaza tiplerinin, toplam ölümler içindeki oranının oldukça fazla olduğunu göstermekte olup, Tablo 8.1’de bu oranlar görülmektedir.²²⁹ ²³⁰ Esas olarak bir kazı ve dolgu projesi olan Kanal İstanbul’da kullanılması muh-

²²⁷ Gürçanlı, G. E., & Müngen, U. (2013). Analysis of construction accidents in Turkey and responsible parties. *Industrial health*, 2012-0139.

²²⁸ Gürçanlı, E. (2015). İnşaat Sektöründe Gerçekleşen Ölüm ve Yaralanmaların Analizi. *Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi (MSG)*, 13(48).

temel iş makinaları, kazıcı, yükleyici, kamyonlardır. Kazı, dolgu, toprak işleri düşünüldüğünde, 3.Havalimanı inşaatının ilk proje evrelerinde, en fazla karşımıza çıkan kaza tiplerinin işçileri beklediği anlaşılacaktır. Burada projenin ilk evrelerinden söz edilmekte, projenin daha sonraki aşamaları temel, kalıp, beton işlerinden söz edilmemektedir. İnşaat yapım baskısının o aşamalarda ne kadar can alacağını tahmin etmek zor değildir.

Tablo 42. İnşaat Sektöründe En Sık Gerçekleşen 9 Kaza Tipi

	KAZA TİPİ	Ölüm	%	Yaralanma	%
1	İnsan Düşmesi	1120	43,7	978	33,3
2	Elektrik Çarpması	303	11,8	86	2,9
3	Malzeme Düşmesi*	269	10,5	313	10,7
4	Yapı Makinalarındaki Kazalar	229	8,9	115	3,9
5	Yapı Kısımının Çökmesi	174	6,8	90	3,1
6	Şantiye İçi Trafik Kazaları	171	6,7	41	1,4
7	Kazı Kenarının Çökmesi	141	5,5	57	1,9
8	Diğer Tipteki Kazalar	102	4,0	1170	39,9
9	Patlayıcı Madde Kazaları	53	2,1	84	2,9
	Toplam	2562		2934	

*Malzeme sıçraması, makinaya uzuv kaptırma, malzeme altında uzuv kalma, sivri uçlu cisimle yaralanma

Öte yandan mega projelerin bir başka özelliği de daha önce yapılmamış veya az yapılmış tasarımların uygulamaya geçirilmeye çalışılmasıdır. Bir başka ifadeyle bu projeler “biri-cik”tir ve kendine has daha önce kullanılmamış veya az kullanılmış yapım tekniklerinin, teknolojilerin kullanılmasını gerektirir. İnşaat sektörü gibi proses bazlı değil, proje bazlı bir sektörde bu tekniklerin ve teknolojilerin riskleri konusunda yetersiz bilgi, bunlara uygun eğitilmiş ve deneyimli iş gücü eksikliği, üretimin alt yüklenici (taşeron) sistemiyle gerçekleştirilmesinin “tasarım-yapım tekniği-teknoloji” ile “yapımcı” arasındaki bağı koparması, sağlık ve güvenlik risklerinin sıradan projelere nazaran çok daha fazla olması sonucunu doğurmaktadır. Şekil 52’de özetle mega projelerdeki çalışma koşullarının ve projenin özelliklerinin nasıl sonuçlar doğurduğunu göstermektedir.

ÇALIŞMA KOŞULLARI

- Fazla mesai (ücreti ödenen veya ödenmeyen): Çalışma saatlerinin artırılması, mutlak artı değer sömürünün artırılması
- Üretim zorlaması: Yoğun çalışma ile göreceli artı değer sömürüsünün artırılması

SONUÇ

- Yorgunluk
- Kas iskelet sistemi rahatsızlıkları
- İrili ufaklı yaralanmalar
- Tekil ölüm veya yaralanma vakaları
- Toplu ölüm ve yaralanmalar

PROJELERİN ÖZELLİKLERİ

- İnşaat üretiminin riskli yapısı
- Taşeronlar ile üretim, birbirinden bağımsız ekipler, koordinasyon zorluğu
- İmalat hataları, denetim eksikliği
- Bu projelerin yeni, daha önce denenmemiş yapım teknikleri, teknoloji ve tasarım içermesi

Şekil 59. Mega Projelerde Çalışma Koşulları ve Projelerin Özelliklerinin Bileşkesinin Sonuçları

8.3. | TÜRKİYE'DE, DÜNYADA MEGA PROJELER VE İŞ CİNAYETLERİ

Önce bazı örneklerle mega projelerin genel karakterini anlamak önümüzü açacaktır. Sırbistan Cumhurbaşkanı'nın daha belediye başkanı olduğu dönemde ülkenin en büyük projesi olarak tanıttığı, ancak mimarlar, şehir plancıları, inşaat mühendisleri ve pek çok demokratik kitle örgütü ve kuruluş tarafından tamamen topluma, mimarlık ilkelerine karşı olarak nitelendirilen ve tek amacı rant olan “Belgrad Waterfront Project (Belgrad Kordonboyu Projesi)” ilginç bir örnek olarak verilebilir. Bu projeye, Belgrad halkının Tuna nehrinin bir kolu olan Sava kıyısında geleneksel olarak yaptığı yürüyüşler, piknikler, tamamen elitleştirilmeye başlanmış bir kordonboyu ile ortadan kaldırılmaktadır. Öte yandan, bu gibi projelerde projenin bir an önce bitirilmesi ve ranta çevrilmesi önem kazanır. Bu da beraberinde iş programının kısaltılması/projenin hızlandırılması (crashing) uygulamasını beraberinde getirir. Buna farklı sektörlerde “üretim zorlaması” da denmektedir. Soma Katliamı ile bu kavram neredeyse birlikte anılmaktadır. Bu verilen örnekteki Mega projenin işçiler açısından yansımaları; iki işçinin yirmi ikinci kattan düşüp ölmesi, ambulans çağrılmadan önce tüm çalışanlara paydos verilip olayın büyümesinin önlenmesi, işçilerin iş güvenliği önlemi alınmadan çalıştırılması, derme çatma iskelelerde, işçilerin sağından solundan beton parçaları, kiremitler, kalaslar düşmesi ve bunlar için kaynak ve zaman ayrılmaması, fazla mesai, işi bitirmeleri için sürekli üretim zorlaması, tuvalet ihtiyaçlarının bile kısıtlanması, göçmen işçi çalıştırılması, maaşların düzensizliği şeklinde olmuştur.²³¹

Bir başka örnek ise yine iş programının sıkıştırılması/projenin hızlandırılması veya tüm sektörler için söylendiği haliyle “üretim zorlaması” olarak Dünya Kupası öncesinde Brezilya'da gerçekleştirilen inşaat projeleridir. Burada özellikle stat inşaatlarındaki iş cinayetleri anımsanmalıdır. Amazonas Eyaletinin Başkenti Manaus şehrindeki Amazonia Arena'da 6 işçi, Sao Paulo'daki Sao Paulo Arena'da 2 işçi inşaat çalışmaları sırasında yaşamını yitirmiş, Başkent Brasilia'da ise 2012'de Nacional Stadi'nin yapımı sırasında bir işçinin hayatını kaybettiği olayların ardından, FIFA ve Brezilya'nın Dünya Kupası organizasyon komitesi LOC, yaptığı ortak açıklamada, "İşçi güvenliği bizim için en öncelikli konudur" diye demeçler vermiştir. Ancak kamuoyuna pek yansımayan bir başka husus ise FIFA'nın, daha önce birçok kez stadyum inşaatlarının gecikmesine dair Brezilya'yı uyarması ve bitirme son tarihi olarak 31 Aralık'ı vermesidir. Aşırı hızlandırılmış inşaat projesinin bu ölümlere yol açtığı Brezilyalı uzmanlarca defalarca belirtilmiştir.²³²

Katar ise iş cinayetlerinin neredeyse kitlesel hale geldiği bir örnek olarak karşımızda durmaktadır. Katar hükümeti tarafından oluşturulan komisyon 2011-2014 yılları arasında 1800 göçmen işçinin öldüğünü saptamış, Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu bu şekilde sürerse 2022 yılında Katar'da gerçekleştirilecek Dünya Kupası'na kadar 7000 işçinin daha öleceğini tahmin etmiştir. Katar'da çalışan çoğu Nepalli işçinin kalp krizi ve iş kazaları nedeniyle

²³¹ <http://gazetekarınca.com/2018/11/mega-projede-isci-olumleri-yolsuzluk-ve-zorbalik-kivanc-eliacik/>

²³² <https://ilerihaber.org/yazar/rio-2016-olimpiyatlarinda-is-cinayetleri-tarihin-tekerruru-57995.html>

yaşamını yitirdiği belirtilmekte, işçilerin maaşlarını aylarca alamadığı, aşırı sıcakta, uzun çalışma saatleri (haftada 70 saati geçtiği rapor edilmiştir) ve iş güvenliği ilkelerine aykırı koşullarda çalıştıkları vurgulanmaktadır. Burada da karşımıza üretim zorlaması (veya projenin hızlandırılması), kötü hava koşulları, iş güvenliği ilkelerine aykırılık ve işçilerin genel huzursuzluğunun bileşkesi çıkmaktadır.²³³

Türkiye’de Kuzey Marmara Otoyolu, Osmangazi Köprüsü, 3.Köprü, 3.Havalimanı ile birlikte tasarlanan Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Alanı Projeleri yakın zamanda tanıklık ettiğimiz mega projelerdir. İktidarın seçmenini konsolide etme yollarından biri olarak gördüğü Mega projeler, aynı zamanda işçi sağlığı ve güvenliğinin de “iş bitirmek” uğruna tehlikeye atıldığı yerlerin başında gelmektedir. Mega projeler, bir ihtiyaca cevap olmak yerine yapı üzerine kurulu inşaat ekonomisinin devamlılığını sağlamak ve “Yeni Türkiye” yapılanmasının siyaset argümanı olarak var olmaktadır. Bahsedilen Mega projeleri seçim ve özel tarih gibi çeşitli takvimsel süreçlere yetiştirmek kaygısı da yine projelerin olması gerekenden çok daha hızlı yapılmasına neden olmaktadır.

Yakın zamanda, 3.Köprü ve 3.Havalimanı yapımları sırasında; hükümetin en üst yetkililerinden hız baskısı görüldüğüne kamuoyu tanıklık etmiştir. 30 Mayıs 2013 tarihinde 3.Köprü’nün temeli atılırken bir gazete bu “hız sevdası”nı şöyle haberleştirmiştir: “Törenin en ilgi çeken anlarından biri de Başbakan’ın artık alışlagelmiş süre pazarlığıydı. Büyük projelerin hemen hemen hepsinde öngörülen sürenin projeyi yapan firmalar tarafından aşağı çekilmesini isteyen Başbakan bu geleneğini sürdürdü”. Aslında kapitalist sistemin özünde var olan hız, bu süreçte daha da artırılarak ve riski olasılıktan çıkararak mutlak yaşanılır hale getirmiştir. Başbakan, sahneye ‘Köprücü gelsin’ diyerek çağırdığı yetkiliden projenin 3 yerine 2 yılda bitirilmesini istedi. Başbakan’ın yetkililer gelirken ‘Quickly quickly’ (Hızlı hızlı) demesi tören alanını gülümsetti.”²³⁴ Haber Tayyip Erdoğan’ın bu aceleci tavrının ilk olmadığını vurgulanmakta ve bu durum, süre pazarlığı şeklinde tanımlanacak kadar sık tekrarlanmaktadır. Haberin devamında, “(..) Başbakan, “Ben inanıyorum ki gerek Hyundai, gerek ICE kararlı davranırsa 29 Mayıs 2015’e bu projeyi yetiştirir.” dedi. Firma yetkilileri ise, “Siz ne isterseniz olur, biz elimizden geleni yaparız. Bu süre için imkanlarımızı zorlayacağız” dedi”²³⁵ denmiştir. İmkanları zorlamak diye tabir edilen durumun, yine haberde bahsedilen 7 bin kişilik işçi kadrosunun sağlığını ve güvenliğini tehlikeye atmaktan geçtiği bilinen bir gerçektir. Siyasi baskının kendilerine yönelmesinden çekinen sermaye sahipleri işçilere yüklenmeyi ve işçilerin kazanılmış haklarını gasp etmeyi kendilerine görev edinmişlerdir.

Ülkemizdeki bazı mega inşaat projelerine baktığımızda da iş cinayetlerinde işçi ölümlerinin sayısının hiç de azımsanmayacak kadar olduğu görülecektir. Örneğin Atatürk Barajı İnşaatı’nda 23 işçi, 3. Köprü inşaatında 8 işçi, bakanlık tarafından yapılan açıklamaya göre de 3. Havalimanı inşaatında 55 işçinin öldüğü bilinmektedir. Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü, Marmaray gibi projelerde yaşanan “iş kazaları” olarak ifade edilen iş cinayetleri konusunda ise net bir bilgi bulunmamaktadır. Burada özellikle 3. Havalimanı inşaatının altı çizilmelidir. 7 Haziran 2014 tarihinde temeli atılan 3. Havalimanı projesi siyasi baskı ve sermayenin ortaklığını özetler niteliktedir. 3. Havalimanı işçilerinin 14 Eylül 2018’de başlattıkları eylemle beraber bu mega projede yaşanmakta olan insanlık dışı yaşam koşulları, mesai ücretlerinin, hatta Asgari Geçim İndirimi ücretlerinin ödenmemesine²³⁵ varan problemleri göz

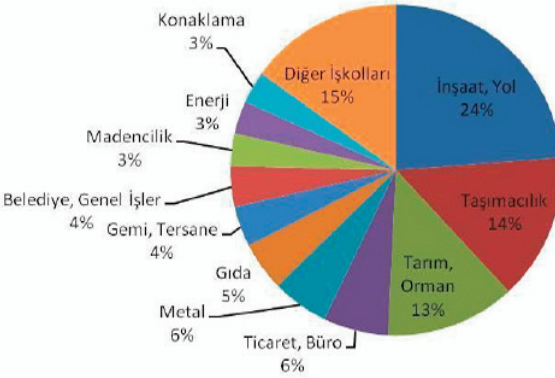
²³³ <https://ilerihaber.org/yazar/katar-bir-isci-cehennemi-72763.html/>

²³⁴ <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/3-kopru-yavuz-sultan-selim-2-yilda-bitecek/haber-210931>

²³⁵ <https://sendika63.org/2016/09/3-havalimanı-iscileriyle-soylesi-insanlik-disi-kosullarda-calisiyoruz-375223/>

önüne sermiştir. İşçi sağlığı ve güvenliğinin ikinci plana atıldığı, iş cinayetleri ve yaralanmalarının “işçi hatası” kaynaklı olduğu teorisinin işlendiği bu dönemde aynı zamanda iş cinayetleri de hızla artmıştır. CHP Milletvekili Ali Şeker’in Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi’ne (CİMER) yaptığı başvuruya Arnavutköy Sosyal Güvenlik Merkezi tarafından verilen yanıtta göre 2013-2018 aralığında 3.Havalimanı inşaatında 52 işçi iş cinayeti ile hayatını kaybetmiştir. ²³⁶ Aynı günlerde Ulaştırma Bakanının yaptığı “3. Havalimanı inşaatında 30 işçi yaşamını yitirdi.”13 açıklaması ise gelinen noktada, söz konusu olan mega projeler olunca yaşamını kaybeden işçilerin yaşamının hiç önemli olmadığını göstermektedir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı tarafından "Hedef sıfır kaza" sloganıyla başlatılan 3. Havalimanı inşaatında hayatını kaybeden işçi sayısı en az 55 olarak bilinmektedir. ²³⁷ Fakat sigortasız ve güvencesiz çalışmanın oldukça yaygın, göçmen işçi sayısının fazla olduğu inşaat iş kolunda ölümlerin ve yaralanmaların tespit edilmesinin oldukça güç olduğu bilindiğinden bu sayının daha fazla olduğu düşünülmektedir. Havalimanının yapımı sürerken işçiler, iş cinayetlerinin yaşandığını, çalışma şartlarının ağır olduğunu, maaşların ödenmediğini, yatakhane ve yemekhanelerde temizlik sorunlarının olduğunu söyleyerek yerleşke içerisinde eylem başlatmış, eyleme jandarma müdahale etmiş, çok sayıda işçi tutuklanmıştır. ²³⁸ İstanbul’un kuzeyinin yok edildiği bir başka projede de, yukarıda belirtilen üretim zorlamasının neden olduğu anlaşılan Kuzey Marmara Otoyolu’nun inşaatı yapımında iskelenin çökmesi sonucu 3 işçi hayatını kaybetmiş, 1 işçi yaralanmıştır. Bu son iş cinayetleriyle birlikte Kuzey Marmara Otoyolu inşaatının 12 işçiyi canından ettiği İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi tarafından da tespit edilmiştir. Uzman görüşlerine göre Kuzey Marmara Otoyolu’nda yaşanan iş cinayetine hız ve üretim baskısı neden olmuştur. ²³⁹

2019 Kasım / İş Cinayetlerinin İşkollarına Göre Dağılımı



Şekil 60. Kasım 2019 İş Cinayetlerinin İşkollarına Göre Dağılımı ²⁴⁰

²³⁶ <http://www.guvenlicalisma.org/19763-13-cimer-3-havalimani-insaatinda-52-isci-yasamini-yitirdi>

²³⁷ Bayraktar K., Karabulut Ö., Altan B., Ağabeyoğlu H., Üstün, B., “3. Havalimanı İşçileri Mistik Tülü Kaldırdı 3. Havalimanı Süreci Nedenleri ve Sonuçları” Ayrıntı Yayınları, 2020

²³⁸ <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-45539650>

²³⁹ <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/is-kazasi-degil-katliam-58085>

²⁴⁰ İSİG Meclisi Kasım 2019 Raporu

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi'nin 2019 Kasım ayında yayınladığı rapora göre İnşaat ve Yol işlerinde gerçekleşen iş cinayetleri sayısı diğer iş kollarının önünde yer almıştır.

Mega projeler ve bu projelerin siyasi yönü söz konusu olduğunda işçi sağlığı ve güvenliği ile ilgili alınması gereken önlemlerin dikkate alınmadığı, işin ana yüklenici ve alt yüklenici firmaların ise bu siyasi baskıyı hem baskı unsuru hem de işçilerin emek haklarının gasp edilmesinde güvence olarak gördüğü ortadadır. Halihazırda en fazla iş cinayetinin yaşandığı alan olarak ortaya çıkan inşaat ve yol işleri, mega projelerin bitiş sürelerinin adeta bir süre pazarlığı olarak ele alınıyor olması ve proje süresinin bilimsel dayanaklardan ziyade seçim süreçlerine odaklanmış olmasıyla beraber işçiler için iş cinayeti riskinin arttığı alanlar olmuştur. Kanal İstanbul ve Yenişehir yapılanmasının 3.Havalimanı ve 3.Köprü ile beraber ele alan mevcut iktidarın ne pahasına olursa olsun Kanal mantığının şimdiden işçi sağlığı ve güvenliğini arka planlara attığı açıktır. Projenin gerçekleşmesi durumunda, diğer projelerden aşına olduğumuz pazarlıklar ve siyasi baskıların tekrar gündeme geleceği ve bunun da iş cinayetlerine yol açacağı öngörülebilir durumdadır.

8.4. | KANAL İSTANBUL ÖZELİNDE İŞÇİLERİ NELER BEKLİYOR?

Kanal İstanbul bir rant ve yapım olarak hafriyat projesi olup, projenin engellenememesi durumunda, aşırı acele yapım zorlaması ile işin yürütüleceğini anlamak mümkündür. Bu projede işçileri ve halkı bekleyen temel sorunlar, bu projenin esas ağırlığının kazı ve dolgu projesi olmasından kaynaklanmaktadır. Kanal İstanbul özelinde şu hususların altı çizilmelidir.

- Acele yapım zorlamasıyla hızla yürütülmesi öngörülen kazı, patlatma ve dolgu işleri sonucu projenin ilk evrelerinde işçilerin göçük altında kalma, kullanılan patlayıcılarla ölüm riski (3.Havalimanında olduğu gibi),
- Projenin yapımına yönelik zorlama ve servis yollarının yapılmamasından dolayı iş makinaları kazaları, Kazı nakil kamyonu kazaları,
- Projenin hızlı yapım zorlamasıyla proje süresince sayısı öngörülemeyecek yükseklikte “iş kazası”,
- On binlerce kamyonun İstanbul ve çevre yollarında trafiğine çıkması sonucu trafik kazaları ve aşırı egzoz emisyonu etkisi ile halk sağlığının tehdit edilmesi,
- Yine on binlerce kamyon tarafından taşınan kazıdan çıkan malzemenin toz emisyonlar halinde ortama yapılması, hava kirliliğine olan etkisi.

Kanal İstanbul su yolu projesindeki kazı ve dolgu miktarına ilişkin, bizzat ÇED Başvuru Dosyasındaki verileri aldığımızda bile çok yüksek miktarda kazı nakliye kamyonunun gerektiği çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

ÇED Raporunda oluşacak hafriyat miktarı şu şekilde tanımlanmaktadır: “Kanal’dan çıkacak toplam hafriyat miktarı yaklaşık (kara kazısı ve tarama toplamı) 1.155.668.000 m³tür. Bu miktarın 1.079.252.000 m³’ü kara kazısı, 76.416.000 m³’ü ise kanal güzergahı boyunca yapılması planlanan deniz ve göl taramasıdır. Kanal boyunca karada yapılması planlanan yaklaşık 1,1 milyar m³’lük kazının 800 milyon m³’lük kısmı (%72’si) 25,5 ile 43 kilometreleri arasındaki yani Karadeniz’e bağlanılan kesimdedir.”²⁴¹

Toprak kabarma katsayısı da düşünüldüğünde ÇED raporunda belirtilenden daha fazla toprak malzemesi çıkacağı anlaşılmaktadır. Bu durumda kazı ve kazı nakliyesi aşamasında kullanılacak kazı nakil araçlarının oldukça fazla olacağı görülmektedir. Her ne kadar bu kamyonların, konveyörler, araçlar ve iş makinalarının kanalın iki yanından yüklerini alacağı ve Karadeniz kıyısında belirlenen alana dökümlerini yapacağı ve kesinlikle İstanbul’a giriş çıkış yapmayacağı İstanbul Valiliği tarafından açıklansa da [18] bu durum ikna edici değildir. Gerek TEM gerekse de E-5 sık sık trafiğe kapatılacak veya aşırı trafik yoğunluğu yaşanacaktır. ÇED raporuna göre haftanın altı günü, her gün 24 saat çalışmak suretiyle ancak 4 yılda bitirilebilecek bir kazıdan söz edilmekte olup, ÇED raporunda da belirtildiği gibi bu kamyonların geçişi için özel yolların yapılması, kanal üstündeki köprülerin tamamlanması gerekecektir ve bu miktarda kazıdan çıkan toprağın taşınmasının yaratacağı çevre kirliliği ve ulaşım yükünün inanılmaz boyutlarda olacağı konunun uzmanlarınca belirtilmektedir [19]

²⁴¹ ÇED Raporu, sayfa Bölüm 3-37

Kazıdan çıkan malzemeleri taşıyan kamyonlarının yarattığı ölümler kamuoyuna da geçmişte defalarca yansımıştır ve gündelik dile neredeyse “hafriyat terörü” olarak girmiştir. Yalnızca yarattığı trafik kazaları ve bunun sonucu ölümler değil, taşıma sırasında üzerlerine uygun branda veya benzer malzemeyle kapatmadan ilerlemeleri, malzeme düşmeleri ve tozların çevreye yayılması sonucunu da doğurmaktadır. Bunun trafik güvenliği açısından da (yola dökülen kazı kaynaklı), yaratacağı toz açısından da ciddi bir tehlike doğurduğu bir gerçektir



Şekil 61. Hafriyat Kamyonu ve Beton Mikseri ile Can Kaybı Bilançosu

Bu konuyu ele alırken, kamyon, beton mikseri, kazıcı ve diğer iş makinası şoförleri/operatörlerinin ölüm riskinden de söz (etmek gerekir) edilmelidir. 3. Havalimanı inşaatı süresince çalışacak şoför bulunmakta zorluk çekildiği, Vietnam'dan şoför getirildiği basın ve yayın organlarında yer almıştır. Bunun nedeni olarak düşük ücretlerin yanında, aşırı yoğun çalışma baskısının da olduğu belirtilmelidir. Olası Kanal İstanbul Projesinde de her gün binlerce kamyon, zemin iyileştirmesi/düzeltilmesi yapmak için onlarca iş makinası çalışacaktır. Türkiye'de tek bir projede bu denli yoğun bir ortamda çalışacak deneyime sahip iş makinası operatörü ve ağır yük kamyonu şoförü olduğu şüphelidir ve bu projede deneyimsiz şoför ve operatör olma olasılığı çok yüksek olup, bunun da bir risk faktörü olduğu belirtilmelidir. Daha önce yol olmayan, sonradan yapılmış, fiziksel özellikleri, zemin özellikleri, uygun geometrik özellikleri olmayan yollarda binlerce ağır vasıta yol alacaktır. Büyük bir kısmı kurutulmuş sulak alanlar, yağmurlu havalarda balçık zemin olacak, özellikle ağır tonajlı yapı makinaları ve kamyonlar için devrilme riski de olacaktır. 3. Havalimanı inşaatından anımsayacak olursak:

"16 saate varan çalışma programı karşısında işçiler en fazla birkaç hafta dayanabiliyor ve istifa ediyor. Şantiyede 2 buçuk ay şoför olarak çalışan bir işçi, hemen her gün bir kazayla karşılaştıklarını belirtti: "Sürekli arabalar devriliyor. Çünkü çalışma sahası bataklık. Orada olduğum süre içinde ölümlü kazalar gördüm. Rampanın altında kalan, devrilen aracın altında kalan..."

"Normal şartların üzerinde neredeyse 16 saat devamlı çalışıyorsun. Çay saati yok, mola yok. Nefes almak yok. Tatil yok. İnsanlık dışı bir çalışma. Orada durmak yok. Diyelim şoför

ihtiyacını gidermek için arabayı durdurdu. Uydudan gördükleri için 'neden durdun' diye tepesine dikiliyorlar. Söyledikleri maaşı da vermiyorlar."²⁴²

"Daha yeni taşınması gereken yükün %80'inden fazlası taşındığı için kamyonu devriliş ölen Yeniköylü bir işçi de var. Cinayetlerin sayısının duyulandan çok olduğu bir şantiyede neden Vietnamlılar çalıştırılır? Canına kastetmiş, ölüm projeksiyonları yapan patronlardan sigortalı iş almayı tercih etmeyen işsizleri nereye çağırdığının farkında mı?"

Kamyon şoförleri ve iş makinası operatörlerinin başlarına gelecek muhtemel kazalarda genel bakış açısı hep şoförün dikkatsizliğine odaklanmak olup, iş organizasyonuna, işin düzenlenmesine dönük etkisi incelenmez, alt yüklenicilerle ilişkiler, onların elemanlarının çalıştırılması, "yolculuk başına" ücret alan ve/veya kendi hesabına çalışan şoförlerin durumu masaya yatırılmaz ve tüm bunlarla birlikte işin rekabetçi yapısının kazalardaki etkisi (uzun çalışma, yorgunluk vb.) üzerinde hiç durulmaz.²⁴³ Halbuki sözünü ettiğimiz proje tam da bunların üzerinde durulması gereken bir proje olup, yalnız doğaya, ekonomiye, halka verdiği zararların yanı sıra bizzat bu projede çalışacak kişiler için de bir felaket anlamına gelecektir.

²⁴²3. Havalimanı Zulüm Şantiyesi, Irmak Mete tarafından yapılan röportaj ve haber, Aydınlık Gazetesi, 22 Haziran 2015, <http://www.sanalbasin.com/3havalimani-zulum-santiyesi-10054757/>

²⁴³ Quinlan M., Mayhew C., Johnstone R. (2006) Trucking Tragedies: The Hidden Disasters of Mass Death in the Long-Haul Road Transport Industry. Working Disasters-The Politics of Recognition and Response Ed.Eric Tucker, içinde. Baywood Pub., Amityville, New York

BÖLÜM 9

| PROJENİN HALK SAĞLIĞINA ETKİSİ



9.1. ÇED SÜRECİNDE SAĞLIK ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMEMESİ

Bilindiği üzere Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) sürecinin temel amacı; çevrede yaratılan çoğu olumsuz etkilerin sonuçlarının giderilemeyeceği ve kalıcı olacağı gerçeği karşısında bu tür etkileri sorgulamak ve gerçekleşmesini önlemektir. Yapılmak istenen Kanal İstanbul Projesi incelendiğinde, sadece çevresel değil toplum sağlığı alanında birçok etkinin incelenmesi gerektiği hemen öne çıkmaktadır. ÇED raporunda aşağıda belirtilen hususlar konusunda herhangi bir değerlendirme yapılmadığı gibi; projenin kamuoyuna sunulması esnasında da projenin halk sağlığına etkisi hiç tartışılmamıştır. Yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin ekolojik yaşama etkisi önceki bölümlerde tartışılmış ve geri dönüşü olmayan etkilere yol açacağı açıkça ortaya koyulmuştur. Nitekim Uluslararası Adalet Divanı, çevre alanındaki zararın giderilemez niteliği ve bu alandaki giderme yöntemlerinin sınırlılığı nedeniyle önleyiciliğin esas alınması gerektiğini belirtmiştir. Projenin sağlık açısından tartışılmaması ise projenin geri alınamaz zararlarının tam olarak değerlendirilmemesi durumunu beraberinde getirmiştir.

Planlanan gibi büyük ölçekteki projelerin toplum ve halk sağlığına etkilerini değerlendirmek için Sağlık Etki Değerlendirme yöntemi kullanılmaktadır. "Sağlık Etki Değerlendirme (SED)", herhangi bir politika, program ya da projenin, belli bir nüfusun sağlığı üzerindeki potansiyel etkilerinin değerlendirilebileceği işlem, yöntem ve araçlar bütünü ve bu etkilerin nüfus içerisindeki dağılımıdır.

Tanım uyarınca "Sağlık Etki Değerlendirme (SED)"nin amacı;

Sağlıkla ilgili politikaların her düzeyinde, girişimin toplumun sağlığına olası sonuçlarını öngörerek toplumu ve karar vericileri bilgilendirmek,

Sağlıkla ilgili politikaların, programların olası olumsuz etkilerini azaltmak ve olumlu etkilerini arttırmak için öneriler sunmak,

Olası, onarılamaz sağlık risklerine işaret etmek ve uyarılmaktır.

Bu özellikleri nedeniyle SED tıpkı çevresel etki değerlendirmesi gibi "ileriye yönelik" bir süreçtir. Her iki değerlendirme biçimi de geleceğe dair tahmin ve öngörülerde bulunarak ve bunu da kanıta ve bilgiye dayalı yaparak, kamuoyunu bilgilendirmek ve doğru tartışılmasını sağlamak zorundadır.²⁴⁴ SED, ÇED'den farklı olarak plan ve projenin yapılacağı yerde yaşayanların sağlığı üzerindeki olası etkileri kanıta dayalı olarak değerlendirirken, analizlerinde politika ve programları da kullanmaktadır. Aynı zamanda yalnızca çevrede oluşabilecek olumlu-olumsuz etkiler üzerinden değerlendirme yapmamakta; bedensel, ruhsal ve sosyal olarak, tam bir iyilik hali olarak tanımlanan sağlık üzerinden olumlu-olumsuz etkileri değerlendirmektedir.

Planlanan projede SED olarak tanımlanan sağlık değerlendirme sürecinin yapılmaması, planlanan bu cılgın projenin halk sağlığını etkileyecek en önemli etkilerini tartışmaktan ve kamuoyuna açmaktan kaçınmak olarak değerlendirilmelidir.

²⁴⁴ Kemm J. Perspectives on health impact assessment. Bulletin of the World Health Organization 2003, 81 (6):387. <http://www.who.int/bulletin/volumes/81/6/kemm.pdf?ua=1>

Gerçekleştirilmesine izin verilen projelerin uygulandıktan sonra ortaya çıkan gerçek etkilerinin demografik, epidemiyolojik izlem ve araştırma yöntemleri ve hayati istatistikleri kullanılarak izlenmesi ve değerlendirilmesi de sağlık etki değerlendirilmesi sürecinin bir parçasıdır.²⁴⁵

Yüzyıllık ömrü olduğu belirtilen milyonlarca insanı, canlıyı, etkileyecek sonuçlara sahip böylesi büyük bir projenin şimdiki ve gelecek nesillere, özellikle toplumsal gruplara yönelik taşıdığı risk ve yararların belirlenmesinden sonra da olumsuz sağlık etkilerinin önlenip önlenemeyeceğinin, alınacak önlemlere ilişkin önerilerin ortaya konulması gerekir. Bu değerlendirmenin, sağlık etki değerlendirmesi yapabilecek niteliğe sahip uzmanlardan oluşan çok disiplinli bir kurul tarafından yapılması gerekir.

Yapıldığı bölgenin tüm ekolojik yapısını, sosyolojik yapısını yinelenemez, geri alınamaz boyutta değiştirecek olan Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanı Projesi hakkında verilen ÇED Olumlu Kararı; SED yapılmadan, hatta ÇED süreci işletilmeden, üst ölçek Çevre Nazım Planlarına aykırı olarak verilmiştir.

²⁴⁵ <http://www.cdc.gov/healthyplaces/hia.htm>

9.2. | SU VE SAĞLIK İLİŞKİSİ

İster içmek ister ev içi kullanım ve gıda üretimi, isterse de eğlence amaçlı olsun, güvenli su, tüm canlı yaşam için olduğu gibi halk sağlığı açısından da önemlidir. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ), insan sağlığının sürdürülebilmesi için suyun yeterli, güvenli, fiziksel olarak erişilebilir, kabul edilebilir ve ekonomik (ucuz) olması gerektiğini belirtmektedir. Su; canlılar için yaşam kaynağıdır. Bu nedenle tüm canlı yaşamı için sağlıklı, erişilebilir ve ücretsiz olmalıdır.

Dünya Tabipleri Birliği'nin ilk kez 2004 yılında kabul ettiği, 2017'de güncellediği "Su ve Sağlık ile İlgili Bildirgesi"nde ulusal tabip birliklerine, sağlık alanındaki yetkilileri ve hekimleri, yeterli, güvenli suya ve sağlığa erişimi iyileştirme yönündeki tüm önlemleri desteklemeye özendirmeleri görevi verilmektedir.

Anayasanın 17. Maddesinde yer alan yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkının kullanılabilmesi kapsamında, devletin yetkili organlarının Anayasa'nın 56. maddesinde belirtilen çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önleme ödevine uygun hareket etmesi gerekir. Sağlıklı ve dengeli bir çevrenin olmazsa olmazı olan suya erişmek ise kişinin yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma hakkının ayrılmaz bir parçasıdır. Yeterli suya erişim, suların doğal döngüleri içinde korunmaları; insanların hastalanma ve dolayısıyla tıbbi maliyetlere maruz kalma olasılıklarını düşürür, sağlık için daha az harcama yapılmasını sağlar. ÇED Raporunda pek çok temel hakkın kullanılabilmesinin ön koşulu olan suyun, sulak alanların, ormanların korunması, tüm canlıların suya erişim hakkının gözetilmesine yönelik inceleme ve değerlendirmeler yapılmamıştır.

9.3. HAVA KİRLİLİĞİ RİSKİ, HATALI VE EKSİK VERİLERE DAYANILARAK YAPILMIŞTIR

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2019 yılında "Küresel sağlık için 10 tehdit"²⁴⁶ listesinin ilk sırasında "hava kirliliği ve iklim değişikliği" bulunmaktadır. Aynı raporda DSÖ, dünyada her 10 kişiden 9'unun kirli hava soluduğunu, hava kirliliğinin insan sağlığı üzerine en büyük çevre sağlığı riski oluşturduğunu vurgulamaktadır.

Dış ortam havasındaki kirleticilerin solunması ile ilk etkilenen solunum sistemidir. Solunan kirli hava; alerjik solunum yolu hastalıkları, kronik bronşit, solunum yolu enfeksiyonlarına yakınlık gibi sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Ancak hava kirliliğinin etkileri akciğer hastalıkları ile sınırlı değildir. Özellikle küçük çaptaki, 2,5 mikrometreden küçük partiküler maddeler (PM2.5) dolaşım sistemine geçerek tüm organlara ulaşmaktadır. Bunun sonucunda da kalp-damar hastalıkları, nörolojik hastalıkları, üreme sistemi sorunları vb. durumlar ortaya çıkmaktadır.

DSÖ Uluslararası Kanser Araştırmaları Kurumu, 2012 yılında "dizel motor egzozu"nu 2013 yılında ise "dış ortam hava kirliliği"ni Grup 1 yani kesin kanserojen olarak tanımlamıştır. Dış ortam hava kirliliği, kanser nedeniyle ortaya çıkan ölümleri arttırmaktadır. Çevresel hava kirliliği, özellikle akciğer kanseri ve mesane kanserlerinde bir etken olarak tanımlanmaktadır.

Planlanan proje bölgesinde havada ölçülen PM2.5 düzeyleri ÇED Raporu Tablo 5.2.1.1'de verilerek, Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliği Yönetmeliğine göre PM2.5 ile ilgili sınır değeri olmadığı için karşılaştırma yapılmadığı ifade edilmiştir. Oysa Dünya Sağlık Örgütü PM2.5 için 24 saatlik ortalama sınır değerini 25 µg/m³ olarak belirlemiştir. Tablo 39'da görülen 6 ölçüm noktasının ikisinde bu sınır değerini aştığı, diğer 4 ölçüm noktasında ise sınır değere yakın olduğu görülmektedir.

Örnekleme Noktası	Örnekleme Yeri	Ölçülen Parametre	Örnekleme Tarihi	Koordinatlar		Ölçüm Sonuçları (µg/m ³)	PM ₁₀ SKHKKY 2019-2023 yılı UVS DEĞERLERİ (µg/m ³)
				Doğu	Kuzey		
PM ₁₀ - 1	Karaburun	PM10	20.03.2018	35 T 641237	4577357	30,80	40
PM ₁₀ - 2	Terkos Durusu	PM10	20.03.2018	35 T 640753	4573270	36,94	
PM ₁₀ - 3	Tayakadın	PM10	20.03.2018	35 T 640294	4569407	31,72	
PM ₁₀ - 4	Baklalı	PM10	21.03.2018	35 T 638588	4568832	30,46	
PM ₁₀ - 5	Dursunköy	PM10	21.03.2018	35 T 637286	4562679	37,14	
PM ₁₀ - 6	Sazlıbosna	PM10	21.03.2018	35 T 640183	4557382	36,29	
PM ₁₀ - 7	Şahintepe	PM10	22.03.2018	35 T 644434	4550684	34,82	
PM ₁₀ - 8	Şahintepe	PM10	22.03.2018	35 T 645360	4549368	33,38	
PM ₁₀ - 9	Güvercintepe	PM10	22.03.2018	35 T 645789	4550377	37,06	
PM ₁₀ - 10	Altınşehir	PM10	22.03.2018	35 T 646586	4547791	38,68	

Tablo 43. Partikül Madde (PM10) Ölçüm Sonuçları ve SKHKKY UVS Sınır Değerleri

²⁴⁶ <https://www.who.int/news-room/feature-stories/ten-threats-to-global-health-in-2019>

hafriyatı taşıyacak kamyonların araç kaynaklı emisyonları ve diğer proje faaliyeti sonucu açığa çıkacak emisyonlar ile bölgenin havasının önemli bir düzeyde ve proje süresince en az yedi yıl sürekli kirleneceği açıktır. Bu sürede bölgede yapılacak kazı, patlatma, hafriyat doldurma, taşıma, boşaltma sırasında sürekli açığa çıkacak tozuma, oluşacak araç trafiğinin yaratacağı emisyon (egzos, balata vb. aşınım) bölgede yaşayanları, rüzgarın ulaştığı her canlıyı tehdit edecektir.

Proje faaliyeti sonucunda açığa çıkacak tozun ıslak çalışma, araç kaynaklı kirlilik için ise egzos gazı kontrolleri ile azaltılması planlanmıştır. Araç kaynaklı kirlilik için 10 bin aracın 7 yıl boyunca çalışacağı ve tüketecekleri dizel yakıt miktarları göz önünde bulundurulmamıştır. Raporda inşaat araç ve makinalarının tüketeceği yakıt günde 1.504.176 lt, yılda ise 549.024 ton olduğu belirtilmektedir.²⁴⁸

Hava Kalitesi	ETKİ FAKTÖRLERİ	
ÖZELLİK/ETKİ	Toz Emisyonu	Gaz (Araç) Emisyonu
Yön	Olumsuz	Olumsuz
Büyüklik	15	10
Geri Döndürülebilirlik	1	1
Coğrafi Kapsam	1	1
Süre	2	2
Sıklık	2	2
Gerçekleşme Olasılığı	2	2
PUAN	23	18
	Orta	Orta

Tablo 44. Hava Kalitesi Etki Faktörü Hesaplamaları

ÇED Raporunda yukarıda belirttiğimiz değerlendirmeler yapılmadan hava kirliliği ile ilgili etkinin derecesi “orta” olarak belirlenip, tehlikeler göz ardı edilmiştir.

9.4. ASBEST RİSKİ ÇED RAPORUNDA DEĞERLENDİRİLMEMİŞTİR

Kanal İstanbul ile ilgili ÇED raporunun hiç bir yerinde, 7 yıl boyunca açığa çıkacak olan tehlikeli maddelerden, özellikle ASBEST riskinden hiç bahsedilmemiş, yok sayılmıştır.

Asbest; doğada yaygın olarak bulunan ve işlenerek endüstride kullanılabilir elyaf elde edilen, lif şeklindeki kristalize silikat mineralleri için kullanılan genel bir deyimdir. Endüstri açısından önemi ısıya, sürtünmeye, asit ve alkali ortama karşı dayanıklı, yüksek gerilme direnci, yalıtkan, ve elastik özelliğe sahip lifli yapıda olmasıdır. Amyant olarak da bilinen asbestin dünyada 3000’i aşan üründe kullanıldığı bilinmektedir.

Uluslararası Kanser Araştırmaları Ajansı (IARC), her yıl dünyada kanser yapıcı maddeleri düzenli olarak **özelliklerine göre gruplara ayırmaktadır. Ajansın kanserojen maddeler listesinde asbest maddesi, "kesin kanserojen" tanımlanması ile 1. grupta sınıflandırılmıştır.**

Ekim 2006’da Dünya Sağlık Örgütü de “Asbestle Bağlantılı Hastalıkların Ortadan Kaldırılması” başlıklı bir politika metni benimsemiştir. Asbest kullanımının sağlık açısından tehlikelerine dikkat çeken Dünya Sağlık Örgütü, bildirisinde asbestin karsinojenik etkisi için bir eşik değer konabileceğine dair bir kanıt olmadığını ve çok düşük maruziyet derecelerinde bile kanser riskinin arttığını açıkça belirtmiştir.

Asbestin yasaklandığı ülkelerde bile asbest daha yirmi yıl boyunca ölüme yol açmaya devam edecektir. Avrupa Birliği uzmanlarına göre 2030 yılına kadar yalnızca Batı Avrupa’da asbeste bağlı kanserlerin yol açacağı ölüm sayısı 500.000 olacaktır.

Projenin yapılacağı alanda iki farklı nedenle Asbest riski bulunmaktadır;

- Planlanan kanal güzergahının geçtiği yerlerde, konut, endüstri vb. binalarının yıkım ve sökülme işleri önemli bir Asbest kaynağıdır. ÇED raporunda bu konuya ilişkin bir değerlendirme yapılmamıştır.
- Bazı coğrafi bölgelerde doğal toprak örtüsünde yer yer bulunan kontaminasyon nedeniyle, asbest teması kırsal alanda da gerçekleşebilecektir. Maden Tetkik Arama Enstitüsünün tespitlerine göre İstanbul’da asbestli alanlar bulunmaktadır²⁴⁹. İstanbul büyük deprem bekleyen fay hatlarının kesişme noktasındadır. Fay hatlarında asbest içeren elementlerin fazlası ile var olduğu bilinmektedir. Ancak ÇED raporunda fay hatlarında asbest aranmamıştır.
- Taş ocaklarının açılacağı yerlerde, patlatmanın yapılacağı kısımlarda açığa çıkacak asbest ÇED raporunda kapsam dışında bırakılmıştır.

²⁴⁹ http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/images/b_h/asbest.jpg

Kanal İstanbul Projesi ÇED nihai raporunda Asbest Riski Yönünden bulunan eksiklikler aşağıdadır.

- 1 - Yukarıda açıklamalarda yer verildiği üzere gerek binalarda ve gerekse 20 metre fazla derinlik 55 km uzunluk ve 200 metre genişlikte olacak kanalda hafriyat kazılarında asbest çıkma ihtimali yok sayılmıştır.
- 2 - ÇED Raporunun 5.2 Proje ve Etki Alanlarının Mevcut Kirlilik Yükü başlığında toprakta hiçbir asbest analizi yapılmadığı açıkça yazılmaktadır. Toprakta sadece ağır metal bakılmıştır. Asbest tespit edilmemiş, asbest değerine bakılmamıştır.
- 3 - ÇED Raporunun 5.5 bölümündeki toprak analizlerinin 4 noktada 10 adet yapılması ise son derece eksiktir. Normal de homojen bir yapıya sahip tarım arazileri için bile 1 hektar için 1 örnek alınırken, ÇED raporunda çok farklı özelliklere sahip arazi yapısına sahip 55 km'lik kanal güzergahı boyunca sadece dört noktadan 10 örnek alınmış olması son derece yetersiz analiz yapıldığını ortaya koymaktadır.
- 4 - Asbest için topraktan analiz almaya yetkili kişilerin; a) Asbest sökümlü uzmanı b) A sertifikalı İSG uzmanı c) Akredite laboratuvar numune alma personeli olması şartı vardır.

ÇED Raporunda numune alan kişinin bu niteliklerinin olup olmadığı numune alma protokolü olmadığı için bilinmemektedir. Bu durum Asbest numunesi alınması bakımından majör akreditasyon hatasıdır. Toprak analizleri kapsam bakımından yetersiz ve hatalıdır.

- 5 - TUBİTAK tarafından sadece dip çamurunda yapılan analizlerde de Asbest aranmamıştır. Oysa analizler sondaj yolu ile Kanalın geçeceği güzergahtan 275 metre genişliğindeki alandan, 20 metre derinlikten ve kanal uzunluğunun boyunca alınmış numunelerden yapılmış olmalı ve toprakta Asbest aranmış olması gereklidir. Bu analizler hiç yapılmamıştır. Sadece yüzeysel toprak örnekleri ve dip çamurunda analizler yapılmıştır. ²⁵⁰
- 6 - Gerek Kanal İstanbul Projesi için yıkılacak binalarda gerekse yakın yerleşimlerdeki Kentsel dönüşüm projelerinde kuvvetle olası çıkabilecek asbest riski ÇED raporunda dikkate alınmamıştır. Dolayısı ile nasıl yönetileceği belli olmayan bu tehlike maddeyi tüm canlıların ve bölge halkının sürekli soluyacağı açıkça ortada iken Kanal İstanbul kazısı ve kıyı yapıları için ilgili idare ÇED olumlu görüşü vermiştir. Bu bölgede yapılmış bir asbest envanteri ve asbest riski planı yoktur. Dolayısıyla yapılacak iş planları ve risk analizleri yok hükmündedir.
- 7 - Ülkemizde yıkım yönetmeliği henüz yoktur. Yıkım yönetmeliğinin olmaması sebebi ile bu projede yıkılacak asbestli olma riski taşıyan binalar hiçbir kural ve yasaya uygun olmadan yıkım firmalarının elemanlarının mühendislik, tehlikeli madde, asbest uzmanlık bilgisi olmayan kararlarına terkedilecektir. Yıkımlarda yerinde ayrıştırma tüm dünyada esastır. Yıkım konusunda ülkemizde bir düzenleme olmadığı için sigorta şirketleri de bu proje için yıkım sigortası yapmamaktadır. Hem yıkımlarda hem de ölçümlerde 3. şahıs mali mesuliyet sigortası ve sigorta garantisi olmayan şirketler ve akreditasyonlu laboratuvarlar görev yapmaktadır. ÇED Raporunu hazırlayan Çınar Müh. Müşavirlik A.Ş firmasının da olası yanlış analiz sonuçlarına karşı hiçbir sigortası yoktur.

- 8 - İstanbul büyük deprem bekleyen fay hatlarının kesişme noktasındadır. Fay hatlarında asbest içeren elementler fazlası ile var olduğu bilinmesine karşın ÇED raporunda fay hatlarında asbest aranmamıştır. Asbest Analiz raporları yoktur. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğüne onaylanan plana esas jeolojik-jeoteknik etüt raporlarının hazırlanmasına ilişkin usul ve esaslar Mülga Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün (şimdiki adı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) 19.08.2008 tarih ve 10337 sayılı genelgesinin "Tıbbi Jeolojik Tehlikeler alt başlığı altında", ***"her tür ve ölçekteki planlama çalışmaları sırasında "Tıbbi Jeoloji" konusunda uzman jeoloji mühendislerince jeomedikal (tıbbi jeolojik) tehlikelerin belirlenmesi, planlama faaliyetlerinde bu tür tehlikelerin de bir yönlendirici veya sınırlandırıcı eşik olarak dikkate alınması gereklidir"*** denilmektedir.
- 9 - Kanal İstanbul Projesinde asbestin proje yapım aşamasında tespit edilmesi durumunda, sadece asbest atık kabul eden bertaraf tesislerinin (İstaç, İzaydaş, Ekolojik Enerji A.Ş) uzaklıkları, asbest kabul kapasiteleri ÇED raporunda hiç belirtilmemiştir. Olası tehlikeli atıklar için de bertaraf tesislerinin kapasiteleri raporunda da ÇED Olumlu Kararında da dikkate alınmamıştır.
- 10 - ÇED Raporu hazırlama aşamasında kurum ve kuruluşlardan görüş istenmesine karşın, asbest ile ilgili bakanlık Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı olup; bu bakanlığa bağlı İSGÜM Müdürlüğü'nün görüşüne yer dahi verilmemiştir. 29186 sayılı ÇED Yönetmeliğinin 8, 12 ve madde 18. maddeleri kapsamında ÇED Raporunun hazırlanması, değerlendirilmesi ve izlenmesi aşamalarında yatırıma ilişkin olası risklerde ilgili kurum ve kuruluşlarla görüş ve işbirliği yapılması ve değerlendirilmesi istenmektedir. ÇED Raporunun herhangi bir yerinde asbeste ilişkin ilgili bakanlıklardan görüş ve değerlendirilme istenmemiştir. Asbest riski yok sayılmış olduğundan bu görüş ve değerlendirilmelerin istenmemesi yönetmelik hükümlerine aykırı bir ÇED Raporu, ve ÇED olumlu kararını ortaya çıkarmaktadır.
- 11 - ÇED Raporu, Projenin olumsuz çevresel etkilerini bertaraf özellikle asbest tehlikesini yok edecek değerlendirmeleri içermemektedir, ÇED Raporu asbest tehlikesine karşı hiçbir bilimsel bilgiyi içermemektedir. Asbest varlığı yok sayılmıştır. Projenin olumsuz asbest etkilerini azaltmak için yeterli hiçbir önlem alınmadığı açıkça görünmektedir.

Oysa ***İLO'nun asbeste ilişkin 1986'da benimsediği 162 sayılı Asbest Sözleşmesi*** ve ***172 sayılı Asbest Tavsiyesi***nde; hükümetlerin işçilerin asbeste ilişkin sağlık tehlikelerine maruz kalmamaları için ulusal programlar geliştirmelerini, işçilerin asbeste maruziyetlerinde limitlerin belirlenmesini ve etkin denetim programlarının yürütülmesini öngörür. Ayrıca sözleşmede asbestli binaların yıkımı, iş elbiselerinin kullanımı ve temizlenmesi, çevresel ve tıbbi gözetime ilişkin de hükümler bulunmaktadır.

BÖLÜM 10

KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR YAPILAŞMA ALANLARI PROJELERİNİN DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARA ETKİSİ



10.1. | PROJEDEN ETKİLENECEK DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARIN DURUMU

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma alanları projelerinin planlandığı bölge; Karadeniz ve Akdeniz Kültürlerini birbirine bağlayan bir coğrafya üzerinde olduğundan önemli arkeolojik verileri ve zengin bir kültür varlığı envanterine sahiptir.

Planlanan projelerin hayata geçirilmesi durumunda bölgedeki doğal kültürel varlıkların zarar göreceği bilinmektedir. Zarar görece doğa ve kültürel varlıklar ifade edilirken genellikle kanalın inşa edilmeye başlamasıyla birlikte kanal güzergahında bulunan varlıklar değerlendirilse de aslında oluşacak tahribat bundan çok daha fazladır. Kültürel varlıklar yalnız kanalın yapımıyla sular altında kalmayacak, beraberinde planlanan Yenişehir Yapılaşma Alanları kapsamında bahsi geçenden çok daha fazla doğa ve kültürel alan yok edilmiş olacaktır.

Bunların arasında Küçükçekmece Lagünü'nün kuzeyindeki Yarımburgaz Mağarası'nda yerleşimin başlangıcı günümüzden 400 bin yıl öncesine tarihlendirilmektedir. Ayrıca Yarımburgaz Mağarası'ndaki arkeolojik veriler; çiftçi Neolitik Dönem topluluklarının, yaşam biçiminin Avrupa'ya aktarımı için de önemli bir alan olduğunu göstermektedir. Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Alanları Projeleri, Yarımburgaz Mağarası çevresinde oluşturulmuş arkeolojik sit alanının önemli bir kısmını yok etmektedir.

Ağaçlı Köyü yakınlarında Karadeniz kıyısındaki kumul alanda Mezolitik Dönem'e (MÖ 12000 – 7000) tarihlendirilen geçici kamp yerlerinin varlığına işaret eden çakmaktaşı aletleri tespit edilmiştir. Bu bulguların ulaşıldığı yer, "Kıyı Tesisleri Alanı" olarak belirlenip yapılaşmaya açılmaktadır.

Prehistorik buluntu alanları dışında bölge de antik yerleşimlerin de bulunduğu bilinmektedir. Rhegion (Küçükçekmece), "Bathonea" (Avcılar/Firuzköy Yarımadası), Spradon, Filiboz viranlığı. "Bathonea" ve Spradon yerleşimlerinin sit sınırları da yapılaşma baskısı altında belirlenmiş durumdadır. "Bathonea"nın bir bölümü bu nedenle önceki yıllarda sit alanından çıkarılmıştır. Sit alanında çıkarılmış bu parseller için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde rezerv yapı alanları içerisinde üniversite alanı lejantı ile yapılaşmaya açılacaktır.

Bölgenin tarih boyunca İstanbul'un yaşam kaynaklarını barındırdığına dair önemli emarelerden olan Roma ve Terkos su yollarının önemli bir kısmı da "Kanal ve Yapı Alanı" ile tehlike altına girmektedir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında da İstanbul'a batıdan gelecek tehlikelere karşı bölge coğrafi özelliklerinden yararlanılarak korugan, siper ve ikmal hatları ile tahkim edilmiştir. Bu koruganlar görüş alanları, jeolojik yapı gibi etkenler göz önüne alınarak hiçbir rastgele konumlandırılmamış ve bir hat oluşturacak şekilde planlanmıştır. Kanal İstanbul Projesi'nin ÇED raporunda bu bütüncül sisteme ait koruganlardan 9 adedinin taşınması teklif edilmektedir.

Kanal ve Yenişehir Yapı Alanıyla ilgili yapılaşma sınırları ve yapılaşma kararları dışında, yapılaşma süreci de kültür varlıkları için risk oluşturacaktır. Ağır tonajlı iş makinaların geçişleri, derin kazıklar çakılması vb. uygulamaların yaratacağı sarsıntılar, derin kazıkların yaratacağı

heyelan riskleri göz önüne alındığında bu çevredeki kültür varlıklarının projeden etkilenme durumunu düşük ölçekli tanımlamamız mümkün değildir. Regio Kültürel Miras Danışmanlık şirketi tarafından hazırlanan ÇED raporunda ise yukarı da bir bölümüne yer verdiğimiz kültür belleği envanterini tam olarak yansıtmamakta ve kültür varlıklarının nasıl etkileneceğini gerçekçi değerlerle analiz etmemektedir.

Yapılması planlanan Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşma Alanı projesini sadece su yolu üzerinden değil, beraberinde yapılması planlanan yeni bir şehri ele alarak değerlendirdiğimizde; projenin çok daha geniş bir bölgeyi kapsayacağını söylemek mümkün. Projenin doğal ve kültürel varlıkları nasıl etkileyeceğini ele alırken de bu yaklaşımla değerlendirmek gerekmektedir.

10.2. | DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLAR

10.2.1 Küçükçekmece Lagünü

Küçükçekmece Lagün Havzası tarihi oldukça eskilere dayanmaktadır. Tarih öncesi çağlarda buraya ilk yerleşen insanların balıkçılık ve avcılıkla geçindikleri tahmin edilmektedir. Bugün Lagün çevresinde hala balıkçılık kültürü varlığını korumaktadır.

İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulunun 2010 yılında arka arkaya aldığı kararlarla, sit alanı olma özelliğini adım adım yitirdi. 2000li yıllardan itibaren, kültürü, tarihi doğal alanları ile yapılaşma kıskaçına sokulmaya çalışılan Lagün Havzası 2011 yılında çıkarılan Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilerini belirleyen 648 sayılı KHK ile yapılaşmaya açılmış oldu. Bu dönemde durdurulan Küçükçekmece Lagün Havzasında yapılan arkeolojik kazılar; hem İstanbul'un M.Ö. 667 yılından sonra eksik kalan 4000 yıllık tarihsel boşluklarını tamamlayacak veriler sunması açısından hem de tüm Trakya'da ilk kez Hitit izlerini sunan bölge olması açısından oldukça önem arz etmekteydi.

2008 yılında Kocaeli Üniversitesi ve Bristol Üniversitelerinin ortak çalışmaları ile çok yeni ve önemli arkeolojik buluntular keşfedilmiştir. MS 557'deki büyük depremde yok olduğu sanılan Bathonea kentine ait olduğu düşünülen bazı kalıntılar bulunmuştur.²⁵¹

Araştırmaların en önemli noktalarından biri ise lagünün tabanında Bizans döneminden kalma bir deniz fenerinin kalıntılarıydı. Fenerle ilgili, lagün içindeki sığlığın üstünde kalan iki taş blok ve blokların çevresinde çok sayıda duvar formları, mermer döşeme parçaları, seramik kalıntılar ve çok miktarda kiremit-tuğla parçaları bulunduğu bilinmektedir. Fener kalıntılarının aynı zamanda Bothonea'nın önemli bir liman kenti olduğunu da anlaşılmaktadır.

10.2.2. Bathonea Antik Kenti

Küçükçekmece Lagün Havzası (Bathonea) kazıları 2009 yılında başlamış ve ilk iki yıl araştırma ve jeofizik çalışmaları yapılarak kazılacak alanlar tespit edilmiştir. Bu çalışmalar sırasında Helenistik ve Roma dönemlerine tarihlenen Büyük ve Küçük olarak adlandırılan iki adet Antik Liman ve göl içinde kalmış bir Antik Deniz Fenerinin izleri tespit edilmiştir. Bu keşifler ülkemizde Patara'dan sonra ikinci Antik Deniz Feneri tespit edilmiştir.

İmparator Büyük Konstantin (M.S.330) tarafından yaptırıldığı tespit edilen dev bir açık sarnıç (100x20 metre uzunluğunda 7000 metre küp su hacimli), bir kale kalıntısı ve tabanları mozaik kaplı büyük bir saray kompleksi, yer altı su kanalları ile antik yollar ortaya çıkarılmıştır. Bu yapıların içlerinde ele geçen küçük objeler, seramikler, amphoralar M.Ö. 6. Yüzyıldan-M.S. 6 yüzyıla kadar Akdeniz'in Batısından- Doğusuna kadar pek çok antik merkezle (İspanya, İtalya, Sicilya, Fas, Mısır, Lübnan, Fenike, Suriye, Ege Adaları), Karadeniz arasında yapılan yoğun bir deniz ticaretinin varlığını ortaya koymaktadır.

Küçükçekmece Lagün Havzasında yapılan kazılar, yalnızca İstanbul'un eksik kalan tarihsel boşluklarını tamamlayacak veriler sunması açısından değil tüm Trakya'da ilk kez Hitit izlerini sunan bölge olması açısından da bilim dünyasında oldukça önemlidir.²⁵²

²⁵¹ https://tr.m.wikipedia.org/wiki/K%C3%BC%C3%A7%C3%BCk%C3%A7ekmece_G%C3%B6l%C3%BC



Şekil 63. Bathenea Antik Kenti

10.2.3. Rhegion Antik Kenti

M.Ö. II. yüzyıla ait bazı kaynaklarda Rhegion'a ait eski bilgilere rastlanmaktadır. Rhegion Antik kenti bugünkü Küçükçekmece'nin yüksek kesimlerinde bulunmaktadır.

Bizans döneminde, Rhegion'un en önemli ticaret merkezlerinden biri olduğu bilinmektedir. Bizans dönemine ait kaynaklarda, Bizans Devletinin Constantinopolis'in nüfus artışını engellemek ve kentin güvenliğini sağlamak için batıdan gelen malları Rhegion limanında indirerek, onları getirenlerin kente girmelerine engel oldukları belirtilmektedir. Bu nedenle de Rhegion (Trakia-Trakya) üzerinden Avrupa'ya bağlanan yol üzerinde önemli bir uç şehri veya karakol konumuna geldiği söylenmektedir. Kentle bağlantıyı sağlayan "Via Egnatia" yani "Anayol", iki atlı arabanın rahatlıkla geçebileceği genişlikte kaba taşlarla döşenmiş olduğu, ayrıca Bizans'a gelen elçiler ve savaştan dönen komutanlar burada karşılanır ve ağırlandığı yine o döneme ait kaynaklarda rastlanan bilgilerdendir.

VI. yüzyılda yaşayan Myrinalı Agothias, Rhegion'un bir liman olduğunu bildirmektedir. Bununla birlikte, Theodosius'un kanunlarından "Cordex Thodosianus"un bir tanesi de burada ilan edilmiş olmasından dolayı araştırmacılar, o çağlara ait bir yazlık sarayın burada inşa edilmiş olabileceğini düşünmektedirler. 253

557- 558 yıllarında İstanbul'da olan deprem sonrası büyük bir yıkıma uğramış ve burada bulunan Aziz Stratonikos ve Kallinikaos kiliseleri yıkılmıştır. IX. yüzyılda Bizans Kralı V. Leon devrinde (813-820) Rhegion, Bulgar Kralı Krum'un (803-814) saldırısına uğrar. Bulgarlar, Bizans surlarına kadar gelirler. Yolları üzerindeki Rhegion'u yakıp yıkarlar. I.Basileios'un (867-886) başa gelmesiyle bu saldırılar son bulmuş, I.Basileios şehri yeniden kurmuş, çökmek üzere olan Aziz (Hagios) Petros Kilisesi'ni temelini kadar yıkarak yaptırmış, Kallinikos Kilisesi'ni yeniden inşa etmiştir. Ayrıca tarihçiler, Küçükçekmece Köprüsü'nün de asıl yapısını I.Basileios'un yaptırdığı söylemektedirler. 254

X. yüzyılda Türklerin Rumeli'ye geçmelerine kadar Bulgar akımları devam etmiştir. XI. Yüzyılın sonlarında (1096-1230) Haçlı seferleri ve Peçenek akımları nedeniyle de Rhegion zarar görmüştür.

²⁵² <http://bathenea.org/Amac/amaclar.html>

²⁵³ <https://kucukcekmedehayat.wordpress.com/ilcemizin-tarihi/>

²⁵⁴ <https://kucukcekmedehayat.wordpress.com/ilcemizin-tarihi/>

Eski bir Rum köyü olan bölgeye Türklerin bölgeye yerleşmesi Fatih'in İstanbul'u almasının ardından olmuştur. İstanbul'un Osmanlı yönetimine geçmesinden sonra Rhegion'da nüfusun yarısına yakınına Türkler oluşturmuşlardır. Osmanlı için, yaşanan yüzyılın en önemli sefer ve kervan yolunu oluşturduğu için bölgenin gerçek yerleşimi bu dönemde gerçekleşmiştir. Köprü onarılmış ve köy içinde bir kervansaray yapılmıştır.

Osmanlı egemenliğinin ilk yıllarında buraya "Çekme-i Sagir" dense de ardından gelen süreçte "Çekme-i Küçük" kasabası olarak anılacaktır.²⁵⁵

Genellikle yabancı elçilik heyetlerinin burada karşılanıp uğurlandığı tahmin edildiğinden; XVI.-XIX. yüzyıllarda Trakya üzerinden gelen yabancı seyyahların kitaplarında Çekme-i Küçük'ü bulmak mümkündür.

10.2.4. Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı

1.Derece, 2.Derece ve 3.Derece Doğal Sit Alanı olan çalışma alanı toplam 153 ha'dır. 13.11.1976 gün ve 9509 sayılı karar ile sit alanı olarak ilan edilmiştir. Söz konusu alan doğal sit alanı olmakla birlikte, tespit edilen 2 yapı ve kalıntıya ait kronolojik dönemi analizini incelediğimizde 1 adet Osmanlı Dönemi Fabrika yapısına ve 1 adet fabrikaya ait müstemilata rastlanmıştır.²⁵⁶



Şekil 64. İç-Dış Kumsal Doğal Sit Alanı



Fotoğraf 48. İç –Dış Kumsal Doğal Sit Alanı İçerisinde Bulunan Kibrit Fabrikası

²⁵⁵ <https://kucukcekmedehayat.wordpress.com/ilcemizin-tarihi/>

²⁵⁶ Çevre Düzeni Planı, sayfa 174

10.2.5. Resneli Çiftliği

Yaklaşık olarak 32 ha olan sit alanının arkeolojik ve tarihi sit alanının niteliği ve derecesi 03/05/2011 gün ve 465 sayılı Kurul kararı ile belirlenmiştir.

Başakşehir ilçesi, Şahintepe, Kayabaşı, Şamlar, Güvercintepe, Altınşehir Mahallelerini içine alan bölgenin eski adı Azatlık olarak bilinmektedir. Şamlar Baruthanesi'nde çalışan Ermenilerin, Osmanlı yönetimi tarafından 1. Sınıf vatandaş sayılması ile azat edilenlerin yeri olduğunu ifade etmek için bölgeye Azatlık ismi verilmiştir. Meşrutiyetin ilanından sonra Arnavut Kökenli Resneli Niyazi Bey tarafından bölgedeki Ermeniler gönderilmiştir. Baruthane binaları ve çevresindeki arazi Hazine-i Hassa'dan Resneli Niyazi Bey ve ailesine geçmiştir. Bölge 1950 yıllarına kadar Resneliler Çiftliği adıyla ailenin mülkiyetinde kalmış, son sahibinin 1952'ye doğru ölümü üzerine mirasçılar arasında paylaşılırak ayrı ayrı parsellenip satılmıştır. Bölgenin büyük kısmına modern siteler yapılmıştır.

İlçede bulunan eserlerden günümüze en sağlıklı biçimde ulaşan eserin Resneli Çiftliği olduğu söylenmektedir.



Fotoğraf 49. Resneli Çiftliğinin eski bir fotoğrafı

10.2.6. Azatlı Baruthanesi

Resneli Çiftliği sınırları içerisinde kalan Azatlı Baruthanesi II. derece arkeolojik sit alanıdır. Küçükçekmece'nin kuzeyinde ve lagüne 4 kilometre uzaklıkta inşa edilmiştir.

Baruthane Nazırı Mehmet Şerif Efendi'nin önerisiyle inşa edilen baruthane, tarihe Azatlı Baruthanesi diye geçmiştir. Yapımı birkaç ayda bitirilen tesisin 1795-1796 yıllarında kurulduğu anlaşılmaktadır.²⁵⁷

1828 yılında Şamlar Bendinin inşa edilmesiyle Sazlıbosna'dan buraya su taşınmış ve baruthanenin su ihtiyacı karşılanmıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşına kadar faaliyette olan ve savaş sırasında Ruslar tarafından tahrip edildiği bilinen Azatlı Baruthanesi'nden geriye etrafındaki büyük havuz ve yapının kalıntıları hala ayakta durmaktadır.



Fotoğraf 50. Resneli Çiftliği Sınırlarında Bulunan Azatlı Baruthanesi

²⁵⁷ Çevre Düzeni Planı, sayfa 177

10.2.7. Şamlar Bendi

Sazlıbosna Barajı üzerindeki Osmanlı Eseri olan Şamlar Bendi 1828 yılında Padişah II. Mahmut tarafından yaptırılmıştır. Bugün barajın suları çekildiğinde ortaya çıkan Şamlar Bendi 10,14 metre yüksekliğinde olup 15,88 metre genişliği ile dönem mimarisinin en önemli eserlerinden biridir. Ancak kaderine terk edilen her tarihi esere olan Şamlar Bendine de olmuş ve defineci talanı ile karşı karşıya kalmıştır. Bent 1979 yılında dahi İstanbul'un su sıkıntısına çözüm olarak görülürken bugün bakımsızlıktan dolayı harap haldedir. ²⁵⁸



Fotoğraf 51. Şamlar Bendi

10.2.8. Yarımburgaz Mağaraları

İstanbul'un 20 km batısında Küçükçekmece Lagünü'nün 1,5 km kuzeyinde, günümüzde Başakşehir ilçesi sınırları içindeki Altınşehir mevkiinde kalan bu doğal mağara yalnız ülkemizin değil, Avrupa'nın da en eski insanlık izlerini barındırması açısından dünya kültür tarihinde ayrı bir öneme sahiptir.

Küçükçekmece Lagünü'nün geçmişte Marmara'nın bir koyu olduğu düşünülecek olursa, Marmara Denizi sularının mağaranın önüne kadar yaklaştığı düşünülmektedir. Kuzeyden gelen Sazlıdere'nin tatlı sularının deniz suyuyla birleştiği mağaranın önünde oluşan eko-sistemde gelişen zengin su canlıları ve buna bağlı beslenen su kuşları ilk yerleşimcilere sonsuz bir besin kaynağı yaratmış olmalıdır. Mağara içindeki yaz kış değişmeyen sıcaklık insanların barınması için çok ideal koşulları oluşturur.

Yaklaşık bir milyon yıl öncesinde oluşmuş bir Orta Pleistosen Dönem mağarası olan Yarımburgaz'ın, mağaranın oluşumunda yaklaşık 400.000 yıl sonra yerleşim için kullanılmaya başlandığı anlaşılmaktadır. İki girişi bulunan mağara, üst kotta 52 m uzunluğunda ve tavan yüksekliği yaklaşık 15 m'ye yaklaşan büyük bir galeri ile aşağı kotta 700 m kadar ilerlenen, başlangıcı dar ancak zaman zaman genişleyip sarkıt ve dikitlerin olduğu salonlara sahip ikinci bir galeriden oluşmaktadır.

Kültürel süreç içinde ilk kez, tabakalı olarak Alt Paleolitik Dönem'den (600.000) Geç Kalkolitik Çağ'a (M.Ö.3200) kadar tarihsel kronolojinin tespit edildiği Yarımburgaz Mağarası'nın en son kullanımı ise Bizans Dönemi'nde olmuştur. Mağara bu dönemde büyük bir manastır kompleksi biçiminde düzenlenmiştir.

Yarımburgaz Mağarası, 2001 yılında 1. Derece Arkeolojik-Doğal Sit Alanı statüsüne alınmıştır. ²⁵⁹

²⁵⁸ <https://www.yasamgazetesi.com.tr/gundem/kanal-istanbul-un-guzergahindaki-800-bin-yillik-tarih-ne-olacak-h184705.html>

²⁵⁹ https://tr.wikipedia.org/wiki/Yar%C4%B1mburgaz_Ma%C4%9Faras%C4%B1



Fotoğraf 52. Yarımburgaz Mağaraları

Kazılarla elde edilen bulgular, Göbeklitepeden önce ülkemiz sınırları içinde bilinen en eski insan yerleşim yeri olduğu gerçeğini ortaya koymuştur.



Fotoğraf 53. Yarımburgaz Mağaralarında Gerçekleştirilen Kazılar Sonucu Ele Geçen ve M.Ö. 5000'e Tarihlenen Çanak Çömleklerden Bir Örnek ²⁶⁰

10.2.9. Filiboz Viranlığı

Arnavutköy sınırları içinde en eski yerleşim birimi kabul edilen bölge, Sazlıbosna- Kayabaşı yolunun doğusunda bulunan; bugün Filiboz Viranlığı (Filiboz Çiftliği) olarak adlandırılan antik Filiboz şehridir. Bölgeye ait kalıntılar define kazıları sonucu ortaya çıkmıştır.

Bu bağlamda Sazlıbosna Filiboztepe 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı yaklaşık olarak 56 ha'dır. Söz konusu alan 22/02/1994 tarih ve 3384 sayılı kurul kararı ile Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir. ²⁶¹

²⁶⁰ [Arkeoloji ve Sanat Dergisi Sayı: 32/33]

²⁶¹ Çevre Düzeni Planı, sayfa 178



Şekil 65. Sazlıbosna Filiboztepe 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı



Fotoğraf 54. Karşı kıydan filiboz viranlığının görünümü

10.2.10. Spradon Antik Kenti

İstanbul ili Avcılar ilçesi, Tahtakale Mahallesi- İspartakule mevkiinde yer alan ve Spradon Antik Kenti olarak tanımlanan alanda farklı zamanlarda sınırları belirlenerek tescil edilmiş olan I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanları yer almaktadır.

Spradon Antik kenti olarak tanımlanan ve sit alanlarından güneyde yer alan bölge İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 28.11.2002 tarih 6505 sayılı kararı ile I. Derece arkeolojik sit alanı olarak belirlenmiştir.

Antik Spradon küçük bir köy yerleşmesidir. Zaten Bahçeşehir'in kuzeyi tarih boyunca küçük köylerin bulunduğu kırsal bir bölge olarak kalmıştır. Bu bölgede Roma'nın son dönemlerinde Erken Hristiyanlık klışelerinin kurulduğu bilinir.²⁶²



Şekil 66. Spradon I.Derece Arkeolojik Sit Alanı

²⁶² <http://www.zerparola.com/gundem-yeni-sehrin-eski-tarihi-1-0-2347.aspx>

BÖLÜM 11

BOĞAZ TRAFİĞİ VE SEYİR GÜVENLİĞİ



ÇED Raporuna göre Kanal İstanbul Projesi'nin yapılma gerekçesi “Boğazın tarihsel dokusu ve güvenliği, İstanbul Boğazı'nın trafik yükünün hafifletilmesi ve Seyir emniyetinin sağlanması amacıyla gemi trafiğinin yüksek seyir emniyetine sahip bir yapay kanal ile gerçekleştirilmesi suretiyle İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş koridorunun planlanmasını zorunlu hale getirmektedir.” olarak belirtilmektedir. Ancak resmi veriler ve bilimsel hesaplamalar, iddia edilen bu gerekçelerin pek çok konuda aksini ispatlamaktadır.

11.1. | SEYİR GÜVENLİĞİ AÇISINDAN KANAL İSTANBUL

Denizcilik alanında kabul görmüş ve çeşitli kaynaklara dayanan standartlar vardır. Bunlardan biri de gemilerin emniyetli seyirleri için altında bulunan su kütesinin kalite ve risklerini tanımlayan suyun derinliğidir. Bu da geminin bulunduğu sudaki derinlik geminin su çekimi (draft) arasındaki orana göre tanımlanmaktadır. (Draft:Geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir.)

Kanal İstanbul'dan geçmesi planlanan ve sualtı derinliği 17 m olan (draft=17m) bir geminin hareketsiz halindeki durumunu esas alırsak;

Su derinliği / su çekimi oranı 3'ten büyükse derin su yani en az 51 m derinlik,

1,5-3 katı oranı arasında ise orta derinlikli su yani, 25,5-51 m derinlik,

1,2-1,5 katı oranı arasında ise sığ su yani 20,4-25,5 m arasındaki derinlik,

1,2 katı oranından küçükse çok sığ su yani su derinliği 20,4 m'den daha az derinlik olarak tanımlanmaktadır.

17 m su çekimi derinliğine sahip (draft=17 m) gemi Kanal İstanbul'dan geçmek için hızını arttırdığında 17 m.'lik su çekimi "Bernoulli Kanunu"na göre artarak 18,5 m'ye ulaşacaktır. Bu durumda 20,75 m kanal derinliğinin 18,5 'ye oranı ($20,75/18,5=1,12$) 1,12 olacaktır.

Kanal İstanbul'dan geçmesi planlanan en büyük draft 17 m olacak bir gemi kanaldaki derinlik seyri tanımına göre "çok sığ su seyri" yapacaktır. Denizcilikte çok sığ su seyrine bir başka ifade ile "çok çürük su" denilmektedir. Emniyetli seyir için hiç arzu edilmeyen bir seyir türüdür. Gemilerin makine manevraları ve dümen dinleme açıları yönünden son derece zor bir seyirdir.

Sonuç olarak Kanal için ilan edilen 20,75 m derinlik temel alındığında çökme hesaba katılmadan 13,8 ile 17,3 arası su çekimi olan gemiler "sığ suda" 17,3 m'den büyük su çekimi olan gemiler "çok sığ suda" seyretmek durumundadır.

Çökme de hesaba katılırsa geminin dizaynına bağlı olarak 12 m ve daha fazla su çekimli gemiler sığ suda seyretmek durumundadır. Bu da su çekimi 90.000-100.000 DWT tonajlı tankerlere denk gelmektedir.

Sığ su ve çok sığ su; gemi manevralarını, dümen dinlenmelerini emniyetsiz hale getireceğinden bu durumda olan gemilerin düşük sürat ile asgari 4 römorkör eşliğinde ve kılavuz kaptan kontrolünde hassas seyir yaparak kanalı geçmelerini gerektirecektir.

Bu durum kanal geçiş süresini İstanbul Boğazına nazaran azami arttıracak bir husustur.

Derinlik probleminden dolayı (20,75 m kanalda) İstanbul Boğazından geçen petrol platformu ölçeğinde büyük tonajlar kanaldan (balast tanklarına deniz suyu olarak ve batarak geçtikleri gibi) geçemeyeceklerdir.

Modern yüksek tonajlı gemilerin 17 m'den fazla draftta (su kesimi derinliğine) sahip olmaları nedeni ile kanaldan geçmeleri imkansızdır. Bu tankerler yine İstanbul Boğazını kullanacaklardır.

17 m drafta sahip yüksek tonajlı gemilerinin pervane kavitasyonları sürat durumlarına göre kanal zeminine zarar verecek boyutta olduğundan bu tonaj ve drafta sahip gemilerin pervane döndürmeden römorkör kumandalarıyla kontrol edilerek geçmesi gereklidir. Bu durum gemi geçişi açısından zaman kaybı olarak ortaya çıkabilir.

ÇED Raporuna göre; Kanalda gemiler arası mesafe 8 gomina olarak belirlenmiştir. Denizcilik terminolojisinde 8 gomina 1200 yardadır (1 gomina 200 yd. / 1 yarda 91,44 cm). Bu durumda kanalda gemiler arası mesafe 1097 m anlamına gelir.

Tehlikeli yük taşıyan ve boyu 150 m'den 350 m'ye kadar değişen yüksek tonajdaki kimyasal, LNG, LNP, petrol taşıyan bir tankerin 20,75 m derinliğinde, 275 m genişliğindeki bir kanalda asgari (1200 yarda, 8 gomina) 1097 m mesafe aralıkları ile akıntı ve dalga yükseklik durumları da göz önüne alındığında bilhassa kuzeyden güneye başta olmak üzere ve güneyden kuzeye bahse konu sürat ile seyir yapmaları ve bu süratleri ile önceki geminin stop etmesi durumunda 275 m. enindeki kanalda birbirlerini sollamaları beklenemez.

Bunun nedeni şu şekilde hesaplanabilir:

3 dk içinde 12,78 deniz mili yapan gemi 1273 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 2,8 dakikadır.

3 dk içinde 12,14 deniz mili yapan gemi 1214 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 2,96 dakikadır.

3 dk içinde 11,04 deniz mili yapan gemi 1104 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 3,26 dakikadır.

3 dk içinde 10,12 deniz mili yapan gemi 1012 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 3,57 dakikadır.

3 dk içinde 9,71 deniz mili yapan gemi 971 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 3,7 dakikadır.

3 dk içinde 8 deniz mili yapan gemi 800 yarda gider. Öndeki gemi ile buluşması 4,5 dakikadır.

Yapılması planlanan kanalın uzunluğu 45 km'dir. Bir deniz mili 1852 m olduğuna göre kanal boyunca gemiler arası mesafe 24,29 mil olacaktır.

ÇED Raporunda yer alan Tablo 3.2.1.7.13: Kanal İstanbul'dan Gemilerin Geçiş Süreleri tablosuna göre güneye geçiş sürelerine göre 1,9; 2; 2,2; 2,5 ve güneyden kuzeye sürelerine göre 2,4; 3 saat sürelerinde kanal geçişi öngörülmektedir.

Bu durumda gemi geçiş süratleri kanal geçiş sürelerine göre;

1,9 saat için 12,78 deniz mili,

2 saat için 12,14 deniz mili,

2,2 saat için 11,04 deniz mili,

2,5 saat için 9,71 deniz mili,

2,4 saat için 10,12 deniz mili,

3 saat için 8 deniz mili,

şeklinde belirlenir.

Bu hesaplama göre önde giden geminin kanalda herhangi bir nedenle arıza durumuna geçip makinalarının stop etmesi durumunda arkadan seyir yapan geminin arızalı gemiye çarpmaması için en az 2,8 dakika ile 4,5 dakika arasında seyir güvenlik problemini çözmesi gerekir. Yüksek tonajda ve boyutta bir geminin belirtilen kanal seyir süratleri ile bu kadar kısa sürede tehlikeden kurtulması imkansızdır.

Bu neden ile ÇED raporunda belirtilen geçiş süratleri emniyetli süratler değildir. En fazla 4-5 mil emniyetli sürat ile gemiler arası mesafe yarım saat ile bir saat arasında olacak şekilde düzenlenmelidir.

En ideal emniyetli sürat; en fazla 5 mil, gemiler arası mesafe de yapılan sürat kadar (5 mil) olduğunda emniyet seyir güvenliği nispeten sağlanabilir.

Bu durumda 24,29 mil kanal uzunluğu hesap edildiğinde bir gemi kanalı 5 mil sürat ile ancak 4,85 saatte tamamlar.

Onaylanan ÇED Raporu sayfa (49/164)'da ortalama kanal geçiş süresi 2 saat üzerinden yıllık en fazla geçiş 69000 olarak belirlenmiştir. ÇED Raporu sayfa 17'de 1,9 saat ile 3 saat arasında geçiş planları akıntı meteorolojik durumlar ile ilgili planlanmıştır. Bu durumda ÇED raporunda ulaşılabilecek maksimum 69000 sayısı hatalıdır.

Emniyetli geçiş için 5 mil sürat dikkate alındığında ve 5 mil iki gemi arasında mesafe aralığı hesaplandığında kanaldan geçecek gemi sayısının en fazla 9125 olduğu görülecektir.

Yukarıda belirtilen hususlar göz önüne alındığında gemi seyri açısından İstanbul Boğazı'nın Kanal İstanbul'a göre çok daha güvenli olduğu açıktır. Ayrıca olası büyük bir patlamanın etkileri, kanalın boğaza göre çok daha dar olması ve Kanal İstanbul'un üzerine 8 köprü yapılacağı, İstanbul Boğazı'nın üzerinde ise 3 köprü bulunduğu göz önünde alınırsa kanal ve çevresinde olası bir patlamanın sonuçları çok daha yıkıcı olacaktır.

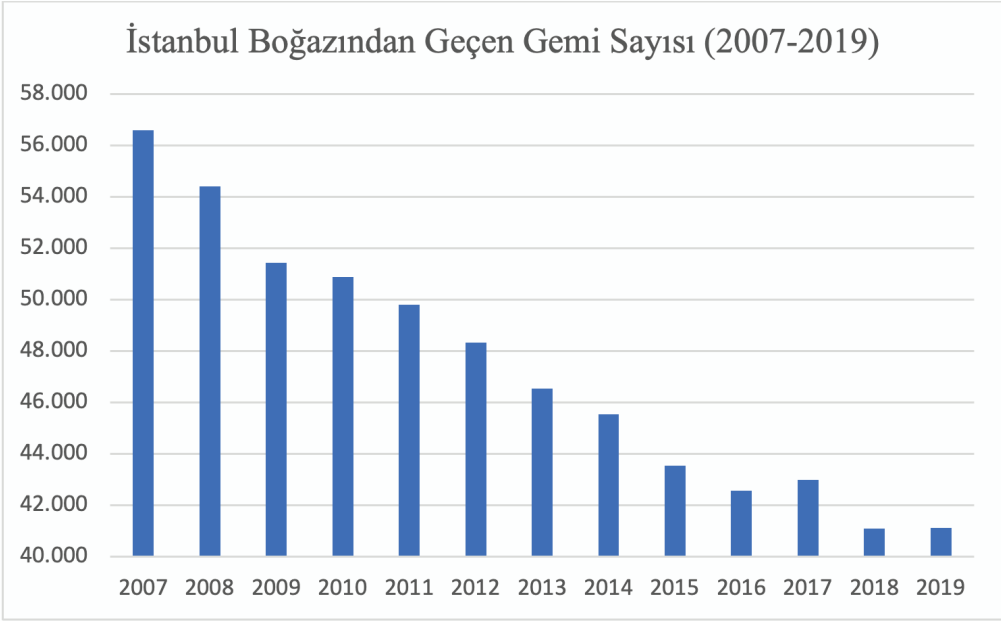
11.2. | GEMİ TRAFİĞİ AÇISINDAN KANAL İSTANBUL'UN ZORUNLULUĞU

ÇED Raporunda boğazın trafik yükünün arttığı ve yükü azaltacak alternatif bir gemi geçiş yolunun zorunlu bir ihtiyaç haline geldiği belirtilerek “İstanbul Boğazı'nın günümüzde yaklaşık 50.000 mertebelerinde olan trafik yükünün dünya ve bölge ülkelerindeki gelişmeler dikkate alındığında 2070'li yıllarda 86.000 mertebelerine ulaşacağı tahmin edilmektedir.” denilmektedir. Ancak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü verileri bu durumu yalanlamaktadır.

Aşağıdaki yer alan Tablo 41'de yer alan veriler incelendiğinde boğaz trafiğinde, ÇED Raporunda iddia edildiği gibi yıllara göre bir artış değil, tam tersine 2007-2019 yılları arasında kayda değer bir azalma (%27) gözlenmektedir.

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler / Total Tankers			Yedekli Geçiş / Towed
								TTA	LPG/LN G	TCH	
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88
2018	41.103	613.088.166	23.565	40.844	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116
2019	41.112	638.892.062	26.632	40.870	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89

Tablo 45. İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistik Özeti



Şekil 67. 2007-2019 yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Sayıları

Boğazdan geçen gemi sayıları ÇED Raporunun iddia ettiğinin aksine 2007 yılından beri düşme eğilimi göstermektedir (Şekil 60). Burada dikkat çekilmesi gereken önemli noktalardan birisi de 2014 yılından itibaren doğalgaz boru hatlarından yapılan gaz sevkiyatının artmasıyla birlikte LPG/LNG taşıyan tanker sayısındaki düşüştür.

11.3. | SIVILAŞTIRILMIŞ GAZ VE PETROL TRANSFERİ AÇISINDAN KANALIN GEREKLİLİĞİ

Türkiye’de sıvılaştırılmış gaz ve petrol transferi denizyolu ve karayolu dışında boru hatları ile de yapılmaktadır. Bu kapsamda Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı verilerine göre faal durumda olan ve inşası devam eden boru hatları şunlardır:

- Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı)
- Mavi Akım Gaz Boru Hattı
- Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı (İran Türkiye)
- Bakü – Tiflis – Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı
- Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Enterkoneksiyonu
- Trans - Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi

Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı): Türkiye’ye Bulgaristan sınırında Malkoçlar’dan girip, Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir üzerinden Ankara’ya ulaşan Hat 845 km uzunluğundadır. Malkoçlar Ölçüm İstasyonu’nun kapasitesi 14 Milyar m³/yıldır.

Mavi Akım Gaz Boru Hattı: Rusya’da İzobilnoye- Djubga arasında 370 km, Karadeniz geçişinde, Djubga-Samsun arasında her biri yaklaşık 390 km uzunluğunda paralel 2 hat, Türkiye’de Samsun – Ankara arasında 501 km olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır. Bu Hattan 16 Milyar m³/yıl gaz akışı sağlanmaktadır.

Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı: Hat Doğubayazıt’tan başlayıp, Erzurum, Sivas ve Kayseri üzerinden Ankara’ya uzanmakta, bir branşman da Kayseri, Konya üzerinden Seydişehir’e ulaşmaktadır. Hattın toplam uzunluğu 1.491 km olup Yıllık 10 milyar m³ kapasiteli gaz akışı sağlanmaktadır.

Bakü – Tiflis – Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı: Azerbaycan’ın Güney Hazar Denizi kesiminde yer alan Şah Deniz sahasında üretilen doğal gazı Türkiye’ye taşımaktadır. Yılda 6,6 Milyar m³ Azerbaycan doğal gazının Türkiye’ye taşınmasını sağlayan hat 980 km uzunluğunda olup Azerbaycan ve Gürcistan topraklarındaki kısmının (Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı) Şah Deniz sahasının ikinci aşama üretimine paralel olarak kapasitesinin artırılması ve Türkiye-Gürcistan sınırında Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı’na (TANAP) bağlanması planlanmaktadır. Haziran 2018’de TANAP sistemine ilk gaz akışı sağlanmış olup hattın 2022 yılında tam kapasite ile devreye alınması planlanmaktadır.

Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Enterkoneksiyonu: Avrupa Birliği INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) Programı kapsamında geliştirilen Güney Avrupa Gaz Ringi’nin ilk aşamasıdır. Bu hat ile doğal gaz Türkiye üzerinden Yunanistan’a sevk edilmektedir. Gaz arzı 2007 yılından beri sağlanmakta olup projenin devamında hattın Yunanistan’dan İtalya’ya uzatılması planlanmış ve bu konuda Türkiye, Yunanistan ve İtalya arasında 26 Temmuz 2007 tarihinde bir Hükümetler arası Anlaşma imzalanmıştır. İtalya’ya Gaz arzı konusunda henüz bir gelişme olmamıştır.

Trans- Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP): Azerbaycan gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya transit taşınması kapsamında geliştirilen projedir. Proje kapsamında söz konusu hat yıllık 10 milyar m³ gazın transferiyle başlayıp 32 milyar m³ kapasiteye ulaşması planlanmaktadır. Türkiye'ye ilk gaz akışı 2018 yılı Haziran ayı sonu itibarıyla başlamış olup Avrupa'ya gaz tedarikinin 2020 yılı içerisinde gerçekleşmesi beklenmektedir.

Türk Akım Gaz Boru Hattı Projesi: Rusya gazının Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ulaşmasını ve Türkiye'den Avrupa'ya dağıtımını sağlayacak projedir. Proje kapsamında her bir hattı 15,75 milyar metreküp olmak üzere toplam 31,5 milyar metreküp gaz kapasitesi bulunan TürkAkım'ın 15,75 milyar metreküp kapasiteli ilk hattı Türkiye'ye gaz akışı sağlarken, aynı kapasiteli ikinci hat üzerinden Avrupa'ya gaz gönderilecektir. Hattın açılışı 08.01.2020 tarihinde yapılmıştır.

Şekil 61'de mevcut ve planlanan hatlar gösterilmektedir.



Şekil 68. Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri ²⁶³

Yukarıda belirtilen, tamamlanan ve inşası süren boru hatlarının tamamlanmasının ardından akaryakıt sevkiyatının önemli bir kısmı hem ekonomik hem hızlı hem de güvenilir olması nedeniyle boru hatları üzerinden yapılacak ve bu durum tankerle akaryakıt taşınmasını tali bir yöntem haline getirilecektir. Bu sebeple de ÇED Raporunda iddia edildiği gibi boğazdan geçen yakıt taşıyan tanker gemi sayısının yıllar içinde artması değil, azalması beklenmektedir.

²⁶³ <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>

11.4. | KANALIN TURİZME KATKISI

ÇED Raporunda kanalın yelken sporuna ve turizme katkısı olacağı iddia edilmektedir. Proje kapsamında 1200 yat kapasiteli Küçükçekmece Yat Limanı yapılması planlanmaktadır. Ancak Kanal yapımı için iddia edilen boğaz trafiğinin hafifletilmesi ve özellikle tehlikeli madde taşıyan gemilerin boğazdan geçişinin önlenmesi gibi nedenler düşünüldüğünde bir yat limanının Kanal İstanbul Projesinde yer alması, yat turizmi açısından denize ulaşılabilirlik verimliliğine sahip değildir. Mevcut durumda yatlar, İstanbul Boğazında Kız Kulesinden itibaren yelken açarak seyir halinde Boğaz hattına kesinlikle girememektedir. ÇED Raporu tablo 3.2.5.1.3'e göre 8312 adet toplam bağlama kapasiteli yat limanlarının hepsi önü denize açık limanlardır. Deniz sporlarına ve gezilerine uygun limanlar yerine aktif olabileceği planlanan ve 1350 DWT ve üstü büyük gemilerin kısıtlı manevra imkanları ile seyredeceği kanalda yelkenlerin seyahat etmeleri, seyir güvenliğini tehlikeye düşürecek boyutta olacaktır.

ÇED Raporu şekil 3.2.5.3.1.'deki 1200 yat kapasiteli yat limanından hareket edecek yatın Kanal İstanbul Marmara çıkışından denize açılabilmesi için 2,5 deniz mili (4,6 km) kanal içerisinde ve aşırı kuzeyli akıntı ile mücadele ederek seyir yapması planlanmıştır. Bu durumda yatların açık denize en yakın çıkışı olan Kanalın Marmara çıkışında gemi trafiğini zora sokacak ve kendi emniyetlerinde tehlikeye atacak sorunların çıkması kaçınılmaz olacaktır.

Tüm bu veriler ışığında kanalın spor ve turizm amaçlı kullanılması can kaybı ve maddi zararlar sonuçlanacak pek çok kazaya davetiye çıkarmaktan başka bir anlam ifade etmemektedir.

BÖLÜM 12**| TANIKLIKLAR VE BÖLGE HALKININ GÖRÜŞLERİ**

Uzun yıllar su havzalarını, ormanları içinde barındıran İstanbul'un kuzeyi; 3.Köprü, 3.Havalimanı, Kanal İstanbul Suyolu ve Yenişehir yapı alanları projeleri ile yapılaşmaya açılmıştır. Bu süreç 2007 tarihinden günümüze kadar devam etmiştir. Uzun yıllar "çivi bile çakılması" mümkün olmayan havzanın seyrek yerleşim alanlarında yaşayan halk, projelerin sonuç etkilerinden tedirgin kaderini bekler haldedir.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi; mega projelerin etkisini ve su havzalarını incelemek amacıyla değişik tarihlerde bölgede incelemelerde bulunmuş ve inceleme değerlendirmelerini rapor haline getirerek paylaşmıştır. Bu incelemelerde bölgede yaşayan halkın tanıklıklarını da değerlendirmek amacı ile yüz yüze görüşmeler yapmıştır. Bu bölümde bölgede yaşayan halkın projeler hakkındaki görüşleri yorumsuz olarak belirtilmiş, rapor sonunda genel değerlendirme yapılmıştır.

Durusu Mahallesi

Köyün tarihi yaklaşık 1000 yıl öncesine dayanmaktadır. Doğu Roma ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde önemli bir av merkezi olarak kullanıldığı bilinmektedir. 1855-1857 yılları arasında İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak için Terkos gölüne terfi merkezi ve pompa istasyonu kurulmuş ve arıtılan su şehre verilmeye başlanmıştır. Durusu Mahallesi'nin 2007 yılında 934 kişi olan nüfusu 2019 yılında 761 kişiye inmiştir. Terkos gölü kış aylarında özellikle kaz, ördek, karabatak, kuğu ve saka gibi kuşların uğrak yeri haline gelmektedir. Bölge halkının büyük çoğunluğu işçi ve emeklidir. Ayrıca bir kısım köylüde çiftçilik yapmakta bir bölümü de ticaretle uğraşmaktadır. Birkaç aile de geçimini balıkçılık ve böcekçilikle karlılamaktadır.

Durusu mahallesinde yaşayan halka Kanal İstanbul Projesi hakkında görüşleri aşağıda belirtilmiştir:



Fotoğraf 55. Terkos Durusu

Ahmet P./Durusu Mahallesi

65 yaşında. Bütün yaşamı Durusu'da geçmiş. İSKİ'den işçi olarak emekli olmuş. Dede-leri Bulgaristan'dan gelen mübadiller. Sadece o değil, bu bölgede yaşayanlar ya Kırım, Selanik, Bulgaristan'dan mübadele ile ya da Türkiye'nin başka illerinden o ya da bu nedenlerle göçle gelmişler.

“Savaş dönemi dedelerimiz askere gidince nenelerimiz kömür ocaklarında çalışmış buraya su vermek için, şimdi bunu bitirmek üzereler.”

“Ben burada doğdum, burada okudum, şu okula gittim” diyerek başladığı sözlerine, şimdi ne olacağını bilmemenin belirsizliği ile devam ediyor: *“Yerimizden yurdumuzdan olacağız, ne olacak bize? Bak ben kendimi geçtim, çoluğumu çocuğumu, torunumu düşünüyorum”*

“Benim çocuğum geldi, ben evimin üstüne ev yapamadım çocuğum için, izin yok. Ama şimdi buraya Kanal yapacağız diyorlar.”

Bölgede yaşayıp hayvancılık yapan insanlar, havaalanı inşaatı sırasında yerleri istimlak edilince göç etmek zorunda kalmışlar. Ahmet P. bölgede bulunan 9 binin üzerinde mandanın

neredeysse kalmadığını ve Kanal İstanbul'la ilgili kimsenin kendilerine bir şey anlatmadığını söylüyor. 2018'de yapılan ÇED toplantısına da gitmiş ama bölgede yaşayan pek çok insan gibi içeri girememiş. *“Ama biz biliyoruz, çünkü örnek var önümüzde, havaalanı. Havaalanı yapınca 9 binin üzerindeki manda sayısı 1500'lere kadar düştü, mandacılık falan kalmadı. İnsanlar buradan göç etti. Kuşlar, hayvanlar, geyikler... Yani buradaki bütün canlılar. Leylekler gelirdi, leyleklere hasret kaldık. Şimdi bu Kanal daha beterini yapacak, biliyoruz.”*

Zehra D./Durusu Mahallesi

Uzun yıllardır Durusu'da yaşıyor. Kanal İstanbul Projesi konusunda tedirgin:

“Proje yapıldıktan sonra bizi burada tutacaklarını zannetmiyorum. Yani kanal manzarası izletmeyecekler bize. Zaten havaalanı inşaatı ile bir bıçak sapladılar, kanalla da bizi öldürmeye çalışıyorlar açıkçası. Yani ölmemizi istiyorlar. Ama ölmeyeceğiz direneceğiz.”

Süleyman D./ Durusu Mahallesi

Süleyman D. 65 yaşında. Durusu'da yaşıyor. Kanal İstanbul Projesi ile göçe zorlanacağını düşünüyor.

Sulukule örneğini veriyor Süleyman D. *“Bak onları götürdüler yerleştirdiler. İnsanların yaşamını dağıttılar. Şimdi bize de aynı şeyi yapacaklar. Bize de o şekilde yer gösterecekler ve bizim de yaşamlarımızı darmaduman edecekler.”*

Bölgeye "nitelikli" nüfus yerleştirileceğini duyan Süleyman D.: *“Ben nitelikli değilim, emekliyim, bize buradan bir şey düşmez, anca dürbünle bakarız.”*

Yeniköy Mahallesi

Yeniköy Mahallesi nüfusu 1385 kişi, 450 haneye sahiptir. Yeniköy ilk kurulduğunda beri geçim kaynağı tarım ve hayvancılıktır. Ancak son zamanlarda tarım ve hayvancılık azalmıştır, bunun nedeni de kömür maden ocağı sayısının artması olarak değerlendirilmektedir.

Enver A./ Yeniköy Mahallesi

Uzun yıllardır bölgede esnafılık yapıyor. Bütün yaşamı bölgede geçmiş.

“Kesinlikle olmasını istemiyoruz. Çünkü bizim bütün otlak yerlerimizi, bütün doğamızı katlediyor. 350 bin metrekare yer aldı havaalanı, otlak yeri diye bir şey zaten kalmadı. Şimdi



Fotoğraf 56. Bölge Halkı ile Yapılan Görüşmeler

sıkıştılar köyün etrafında çay bahçelerinde parklarda otlatıyor köylü hayvanını. Mezarlıklarımızı dahi tehdit ediyor. Doğaya bir katliam, Yeniköye bir ızdırap, ölümlere dirilere en büyük ızdırabı vermiş olurlar.”

Mehmet F./ Yeniköy Mahallesi

Mehmet F. 65 yaşında bölgede halkından. Yeniköy mahallesinde doğmuş. Kanal İstanbul Projesinden kaygılı.

“Bana ne olacak bilmiyorum, tamam devletimiz güzel şeyler yapıyor ama Kanal İstanbul gelirse biz ne yapacağız, ben nereye gideceğim bu yaştan sonra, bana ne olacak?”

Yusuf B./ Yeniköy Mahallesi

Yusuf B. 65 yaşında bölge halkından. Yeniköy Mahallesinde yaşıyor. Kanal İstanbul Projesinden kaygılı. Havaalanı yapılırken arazileri istimlak edilmiş.

Söze “Havalimanından dolayı mahkemeliyiz.” diye giriyor. “Havaalanı yapıldı, orman gitti, mera gitti. Şimdi kalanları da kanal götürecektir, köy kalacak bir tek, işte o da kalırsa. Selanik’ten gelmiş dedelerimiz, babalarımız burada doğdu. Mezarları burada. Onlar da gidecek, dedelerimizin geldikleri yere gönderecekler herhalde.”

“Kanal olacak, biz de Boğaz manzarası göreceğiz diyorlar. Beni boğazın kenarına sokmayacaklar.”



Fotoğraf 57. Karaburun

Karaburun Mahallesi

Halkının en önemli geçim kaynağı turizm ve balıkçılıktır. Yamaç paraşütü, sörf ve kano sporlarının yapıldığı mahallede yaz aylarında nüfus artmaktadır. 2013 yılı nüfusu 1354 kişi olan Karaburun 2019 nüfusu 1630 kişiye yükselmiştir.

İlhan K./ Karaburun Mahallesi

İlhan K. 80 yaşında. Dedesi Rize Güneysu’ dan gelmiş Karaburun'a yerleşmiş uzun yıllar aile bölgede yaşıyor.

“Karaburun bir balıkçı köyü, burada bulunan liman kapatılacak, çıkacak hafriyat ile bu bölgede deniz doldurulacak. Köyün 5 kilometrelik bir sahili var, geçim kaynakları da turizm ve balıkçılık. Kanalla ikisinin de yok olacak”

“Kimse bize bir şey anlatmıyor, bildiğim kadarını söyleyeyim: Kanal geçecek, Karaburun bitecek, balıkçılık bitecek, deniz bitecek. Göl bozulacak, doğa diye bir şey kalmayacak. Tarım bitti, ormanları bitirdiler, bir balıkçılık ile turizm kaldı.”

Hasan K. / Karaburun Mahallesi

Hasan K. kıyı emniyetinden emekli, uzun yıllardır Karaburun'da yaşıyor.

"Kanal İstanbul, İmamoğlu seçildi ya, onun inadına yapılıyor bu. Yoksa bir açıklaması yok."

"Bu köyde duran herkes siyasi partisine göre bakıyor, Ak Partililer olsun diyor, diğerleri kabul etmiyor."

"Basın özgürlüğü olmayan bir ülkede işte bunlar oluyor, tek bir yerden öğreniyor işte. Erdoğan ne diyorsa onu biliyor, onu söylüyor."

"Parçaları yan yana koyuyorum, bence baskın bir seçim var. Yerli araba çıkardılar, bazı cemaatleri ziyaret ediyorlar, işte başka şeyler de. Bunu yapmak için zaten aklını kaybetmiş olmak lazım. Bu burun kaybolacak, dolgu yapılacak, yat limanı mı ne olacak. Toprak tahrip edilecek, doğa, deniz... Her şey kaybolacak. Bunun başka mantığı yok."

"Ortada rant var, o rant ne sana düşer ne bana düşer. Memleketin zenginleri var, bir de dışardan alanları düşünürsen trilyonlar dönüyor. O zaten bize düşmez."

Abdülaziz A./ Karaburun Mahallesi

Abdülaziz A. 63 yaşında. 35 senedir Karaburun'da yaşıyor.

"Bu sahil komple bitecek. Şuradaki şu manzara, temiz hava bitecek, denize ayağımızı sokacak yer kalmayacak. Balıkçılık tamamen bitecek. 8 tane köprü diyor, patlatma diyor, kamyonlar hafriyat taşıyacak. Bunun neresi iyi ben anlamıyorum. Kanal bölgesindeki tüm köyler mağdur olacak."

1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planına göre bölgeye nitelikli nüfus yerleştirilecek sorusuna, bunu haberlerden duyduğunu söyleyip *"Biz niteliksiz miyiz, buradaki insanlar ne, sığır sürüsü mü?"* *"Burada yer değerlenecek deniyor, burada bizim yaşam şansımız kalmayacak. Ben Adapazarı'na giderim herhalde. İş diyor, istihdam diyor, işte kamyon şoförleri çalışacak, inşaatta çalışacak. Sonrası yok, işte havaalanı yapılıırken de dediler, ne oldu?"*

Bahattin K./ Karaburun Mahallesi

Bahattin K. uzun yıllardır bölgede yaşıyor ve Karaburun mahallesinin eski muhtarı.

"Karaburun köyümüzün 5 km istiridye kabuğundan oluşan bir sahilimiz var. O kanaldan çıkacak olan hafriyatın o sahili tamamen kapatacağını söylüyorlar. Oraya hafriyat yapılacak olmasından muzdaribiz. İkincisi yarın eğer gündeme gelip de başlanırsa bu gördüğümüz liman tamamen kapanacaktır, balıkçılıkla hiçbir ilgimiz kalmayacaktır."



Fotoğraf 58. Karaburun Sahil

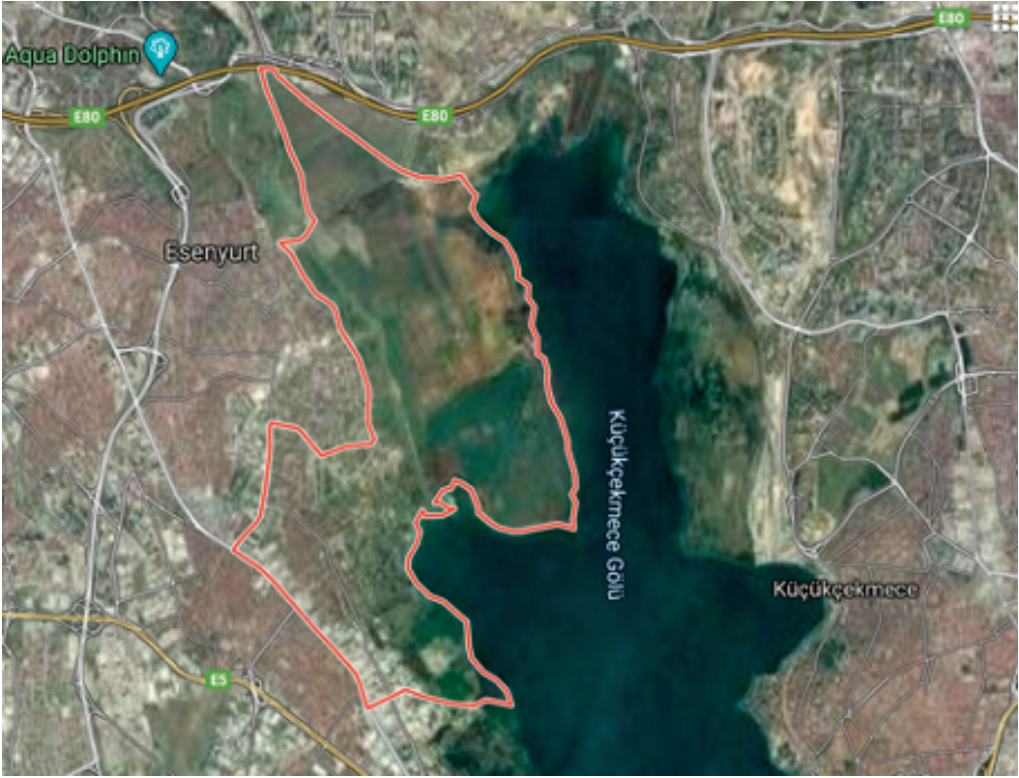
Ali B./ Karaburun Mahallesi

Uzun yıllardır Karaburun'da yaşıyor.

“Ben destekliyorum, belli bir zihniyet sahibi oldukları için hep olumsuz yönlerini söylüyorlar. 200 tane adam ÇED Raporu yapmış, biz onlardan daha iyi mi bileceğiz?”, “İstanbul'un yüzde 65-70'ini de Kanal'ı destekliyor”

Firuzköy Mahallesi

Avcılar ilçe sınırlarında, Küçükçekmece Lagünü'ne kıyısı olan bir mahalle. 1927 yılında Bulgaristan Balabük'den gelen göçmenler tarafından kurulmuştur. Nüfus yoğun olarak Bulgaristan ve Kars'tan göç edenlerden oluşmaktadır. Genellikle tek ya da çift katlı bahçe içinde evlerin yer aldığı Firuzköyde çok sayıda sanayi kuruluşu bulunmaktadır. Firuzköy 2007 nüfusu 17.260 kişi iken 2019 yılında bu sayı 22.850 kişiye yükselmiştir.



Şekil 69. Firuzköy Mahallesi

Selver Ö./ Firuzköy Mahallesi

32 yıldır Firuzköy'de yaşıyor. Ekonomik durumları kötüleşip kızlarından biri de üniversiteyi kazanınca eşinin çalıştığı bu eve gelip yerleşmiş. Hem eve bakıyorlar hem de 2 inekle geçimlerini sağlıyorlar.

“Komşularıma kadar yumurta süt çıkarıyorum, kızı okutalım diye. Çarşı-pazar ateş pazarı, bak ben kendime ufaktan bir şey sağlamaya çalışıyorum.”

“Şu doğanın güzelliğinin bozulmasını istemiyorum. Firuzköy değerlenecekmiş umurumda değil. Buranın doğası bozulacak. Kanal diyor, koskoca bir devasa kanal. Yani bu böyle hemen olacak bir şey değil ki, köprüler yapılacak deniyor, yol, inşaat vs.” “Bu evin

sahibi zemin etüdü yaptırdı, 'berbat' demişler, şimdi buralara köprü falan yapacaklar yani... Kızım onlar kanal açıp gemileri seyretmek istiyorlar, ben kuşları seyretmek istiyorum. Kanal manzarası istemiyorum.”

“Buraları istimlak edecekler, bize gidin diyecekler” “Burada insanlar Kanal'a karşı, altın günlerimizde bile Kanal konuşuluyor, Ak Parti'ye oy verenler bile karşı. Bu kadar işsizlik var, insanların durumu her gün biraz daha kötüye gidiyor ama onlar Kanal diyor”.

Deliklikaya Mahallesi

Arnavutköy ilçesine bağlıdır. Sazlıdere Barajı ve Havzası kenarındadır. 2007 Nüfusu 3.136 olan mahallenin 2019 yılı nüfusu 6.584 kişidir. TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 21.11.2016 tarihinde “Günübirlik Tesis Alanı” olarak düzenlenmiş alan için “Jeolojik Nedenlerle Yerleşime Uygun Olmayan Alanlar” statüsünde olması nedeni ile itiraz etmiştir.

Deliklikaya Köyü'nün sanayi bölgesi olması yönünde eğilim yüksektir. Deliklikaya Köyü'nün üstünde MÜSİAD'a ait 200-300 dönümlük büyük bir arazi olduğu gazetelere yansımıştır.



Harita 47. Deliklikaya Mahallesi

Şevket B./Deliklikaya Mahallesi

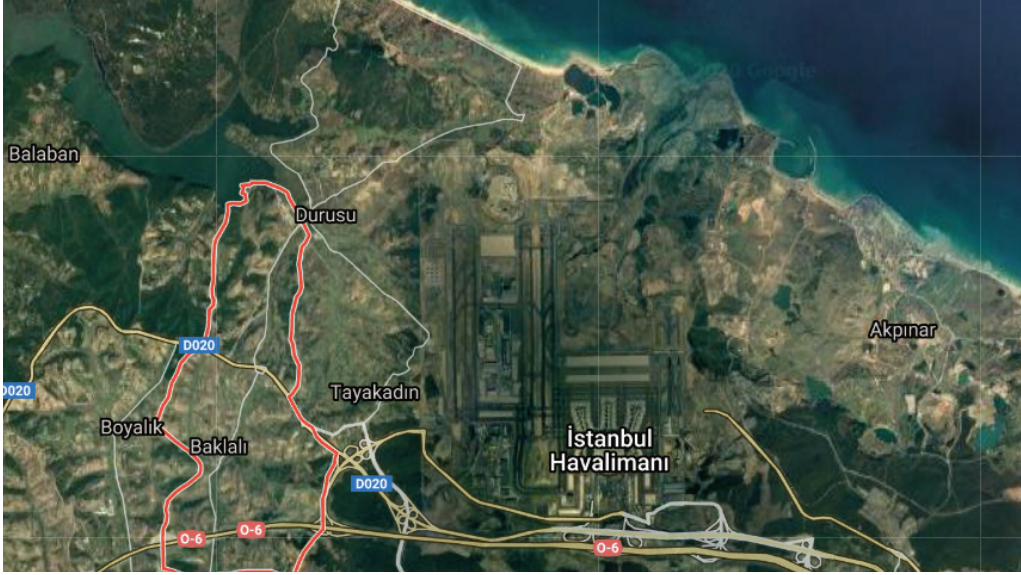
Şevket B. ve ailesi Van'dan 30 yıl önce İstanbul'a göç etmişler. Bütün aile inşaat işçiliği yapıyor.

“Kanal İstanbul'a tamamen karşıyız. Deliklikaya Mahallesinde oturuyorum. Bu mahalle Arnavutköy Belediyesine bağlı. Şimdi belediyeye rahatlıkla gidebiliyoruz ama kanal yapıldıktan sonra nasıl gideceğimizi bilmiyoruz. Köprüden nasıl geçeceğiz? Ücretli mi ücretsiz mi köprüler bilmiyoruz”.

“Bu bölgede tarlalar ve doğal güzellikler var bunların yok olmasını istemiyoruz. Küçükçekmece Gölü, Sazlıbosna Barajı ve Terkos Barajı yok olacak ve susuz kalacağız. Kazı yapılacak dinamit patlayacak, biz ne yapacağız buralarda? Her bakımdan bir felaketle karşı karşıya kalacağız. Bu projeyi istemiyoruz ve en kısa sürede de iptal edilmesini istiyoruz.”

Baklalı Mahallesi

Arnavutköy ilçesine bağlıdır. 600 yıllık bir geçmişi olduğu bilinmektedir. Geçmişte İstanbulun bakla ihtiyacını karşılayan köyde bakla yetiştiriciliği artık yapılmamaktadır. 450 haneli köyün 150 hanesini Karadenizden gelen göçmenler oluşturmaktadır. 2007 nüfusu 1.444 olan mahallenin 2019 yılı Nüfusu 982 kişidir.



Harita 48. Baklalı Mahallesi

Selman B./ Baklalı Mahallesi

Selman B. uzun yıllardır bölgede yaşıyor ve emlak şirketi sahibi.

“Hiç kimsenin mülküne dokunulmadan, istimlak edilmeden geçilmesi imkansız. Ama bir mağduriyet olur mu? Şöyle değerlendirmek lazım; piyasa fiyatlarının çok çok üzerinde istimlak bedelleri var. Bu rakamlar 400 TL’lerin üzerine çıktı şu anda.”

“Ortadoğulu, Uzakdoğulu hatta Pakistan’dan bile bölgede yatırımcılar var. Avrupalı yatırımcılar var. Son 5 yıl içerisinde 3 kere satışını yaptığımız arsalar var. Fiyatlarına baktığımızda metrekaresini 80-100 liralardan satmaya başladığımız yer, bugün metrekaresi 800-1000 tl arası satış görüyor. Bölgedeki imarlı arsa metrekaresi 500-600 dolarları vuracak.”

“Bölgede Kalyon Holding 115 dönüm, Ege Kimya 202 dönüm, Sabancılar 600 dönüm, Koçlar ise bundan daha büyük bir arazi satın aldı.”

Zeynel A./ Küçükçekmece Lagün-Karaburun

Zeynel A Küçükçekmece Lagününden Karaburuna kadar olan bölgede mevsimsel kuş göç hareketlerini izleyen gözlemci. Kanal İstanbul Su Yolu hattının binlerce yıldır kullanılan kuş göç yolu güzergâhında yapılacak olması, kuşların üreme alanı olan Küçükçekmece Lagünün proje kapsamında yapılaşmaya açılacak olması, özellikle 3. Havalimanı ve Kuzey Çevre Otoyolu ile birlikte düşünüldüğünde projenin ornitolojik açıdan ciddi olumsuz etkilerinin olacağı görüşünde. Bunun dışında, projenin ilan edilmesinin ardından arazi mülkiyet değişimlerinin etkilerini ise şu şekilde gözlemlemekte:

“Kanal İstanbul’la ilgili henüz yapılmadığından elbette tanık olduğumuz somut gözlemler yok. Ancak habitat parçalanmalarının etkileri Marmara Otoyolu ile gözlemlenmeye başladı. Kanal İstanbul Projesiyle birlikte arazi satışları arttı. Dolayısıyla arazi sahiplerini bahçe, arsa, tarla vs. özel alanının etrafını tel çitlerle çevirdiklerine yani sürekli artarak çevirdiklerine şahit

oldum. Bu kırsalda memeli hayvanların dolaşma alanlarının kısıtlanması demek oluyor. Yaban hayvanların kırsal alanda özgürce dolaşmaları sadece proje haberinin sıcak tutulmasıyla bile engellenmiş oluyor.”



Fotoğraf 59.3. Havalimanı İnşaatı

Saffet U./ Orman Teknikeri

“Kanal İstanbul İstanbul’un Üçgöl Havzası içindeki en önemli doğal yatağında planlanmış. Üçgöl Havzası dedim, gerçekten de Üçgöl Havzası Belediyeler Birliği vardı. Bu bölgenin ismidir Üçgöl. Terkos, Büyükçekmece, Küçükçekmece göllerinin kapsadığı alan. Üstelik bölgenin tam ortasında da Sazlıdere Barajı var. Tarım alanları, ormanları ve sulak alanlarıyla, geleneksel köy yerleşimleriyle ahenkli bir yaşam birliğinin kurulduğu bu bölge, Kanal İstanbul ile hançerleniyor. Kanal İstanbul bölgeyi bölecek bir proje. Hafriyatın yaratacağı tahribatın ölçüsü belli değildir. Bilindiği gibi ülkemizin toplam manda sayısının yarısı İstanbul’dadır ve İstanbul’daki mandalar bu bölgede bulunmaktadır. Mandacılık aşırı zarar görecektir. Bu proje; halka rağmen, ekonominin uğrayacağı zarara rağmen, ekolojik yıkıma rağmen, mevcut alt yapının hurdaya dönmesine rağmen bir inat ve rant projesidir. Plansız, izansız, hukuksuz, bir projedir.”

BÖLÜM 13

| SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu rapor; Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılaşması Projesinin etkilerini değerlendirmek amacıyla konuya ilişkin verilerin derlenmesi, tartışılması, analiz edilmesi sonucunda somutlaşanları yansıtmaktadır.

Her bölümde ayrı alanlarda yapılan etki değerlendirmelerini kapsayan okuduğunuz bu rapor bütününde yaşamın siyasi ekolojik yok ediliş hikayesi.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi; siyasi iktidar tarafından planlanan, bölgede yaşayanlara, İstanbul halkına, yaşamı koruyanlara, bunun için mücadele edenlere, meslek ve emek örgütlerine, kanala karşı koordine olan halkın iradesini ve politik tutumunda buluşturan herkese, her kuruma, her örgüte, her partiye rağmen yapılmaya çalışılmakta, dayatılmaktadır.

Okuduğunuz bu raporun ilk bölümünde yer alan projenin nedeni ile son bölümünden önce aktarılan tanıklıklar arasında sıkışan yaşanmakta ve yaşanacak olanlar, yürütülecek işin yakıcılığını kapsamakta.

ÇMO İstanbul Şubesi olarak Kanal İstanbul'u kapsayan doğal alanların Yenişehir'e dönüştürme kararının, dönemin en yıkıcı siyasi uygulamasına müdahale etmek, süreci hızla değerlendirmek, etkilerini tartışmak ve açıklamak demokratik kitle örgütü, meslek örgütü olarak sorumluluğumuzdur. Elinizdeki bu raporla 2018 de yayınladığımız bilgi notunu güncellemek, yaşamakta olduğumuz bu tarihsel süreçte planlanan Mega Projelerin etkilerini ulaştırabileceğimiz her yere uyarı olarak iletmek istedik.

Bu tarihten sonra verilecek kararlar için, karar vericilere sonuçları göstermek, verilecek kararların geri dönüşümsüz yıkımlarını önlemenin sorumluluğunu, halkların isteğinden, yaşamın korunmasından yana bilgi ve yetkilerini kullanmaları gerektiğini hatırlatmak istedik.

Mega Projelerin nedeni ve tanıklıklar arasına sıkışan süreç, yatacağı riskler hepimize yaşamdan, toplumdandan yana tutum almaya, birlikte yaşamı korumanın sorumluluğuna ve zoruğuna taşımakta.

Bölgede yaşayanlara karşı, yaşama karşı sorumluyuz

Bölge halkı her biri kendi yaşam kaygıları ile dile getirdiği çeşitli nedenlerden dolayı kanal yapımını istememekte. Siyasi krizin finans krizi ile birleşerek derinleştiği bu dönemde iktidarın kararları hakkında olumsuz açıklamalar yapmaktan çekiniyorlar. Kendilerinin veya çocuklarının başlarına bir iş gelir kaygısıyla konuşmaya çekinmekle birlikte **Kanalı** istemediklerini sade ve net bir şekilde belirtiyorlar. Bölge halkından hemen hemen hiç kimse gerçekten başına ne geleceğini tam bilmiyor, devletin kendilerini dikkate almadığını düşünüyorlar. Daha önce yapılan “Mega Projeler” ile işlerinden ve yaşam alanlarından oldukları için yeni yapılması planlanan projenin de bir yıkım projesi olduğunun farkındalar. Kanal projesinin başlaması ile bölgede bugüne değin yapılan **balıkçılık, turizm, hayvancılık, tarımın** hepsinin biteceği biliniyor ve öngörülüyor.

3. Havalimanından sonra leyleklerin bölgeye gelmemesinden, mandaların bölgede yaşayamaz olmasından, **meralar** yok olduğu için parklarda hayvanların otlatılmasından, göç etmeye zorunlu kalınmasından biliyorlar Kanal ile birlikte daha nice yaşanacak olanları.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapılanmasının ısrarı

Mega Projenin kimin ısrarı olduğunu irdelemek, toplumun mu, sermayenin mi, siyasi iktidarın mı ihtiyacını çözümlenecek olduğunun yanıtı, devletin ve iktidarın rolleri projenin etkilerinin neye rağmen oluşacağına da yaratacağı metabolik yarılmalara da, etkilerin şiddetine de açıklık getirmekte.

Bu Mega Projenin bilgisinin toplumsallaştırıldığı, uygulamalarının başladığı andan itibaren süreç izlendiğinde (kamuyu açıklamaları, ihaleler, alınan kararlar, değiştirilen yasalar vb) siyasi iktidarın ısrarının amacı ortaya çıkmakta. Siyasi iktidar finansal krizle birlikte sermayenin taleplerine ilişkin kararlar alarak, yakın çevrelerini nemalandırmaya, inşaat, enerji, maden, ulaşım sektörleri ve ilişkili sektörlerle alan açmaya devam etmekte. Finansal krizin derinleştiği bu dönemde siyasi iktidar kendini de yeniden üretmek için kaynak krizini doğal ve kültürel varlıklara, yaşam alanlarına el koyarak ve yaşam alanlarını sermaye birikimine sokulmasını kolaylaştırarak aşmaya çalışmakta. Süreç siyasi iktidarın hukuksuzluğu ile yürütülmekte, yaşam için ise yakıcı ve şiddetli sürmektedir. Sonuçları ise geri alınamaz, onarılamaz yıkıcılıkta olacaktır.

İktidarın gerekçesi

Kanal İstanbul Projesi iddia edildiği gibi İstanbul Boğazı'nın trafik yükünün azaltılması, seyir güvenliğinin sağlanması gibi gerekçelerin dayattığı bir zorunluluk, turizme katkı sağlayacak bir proje değil.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ticaret gemilerine boğazlardan ücretsiz geçiş hakkı tanımakta, dolayısıyla ticaret gemilerin ücret ödeyerek Kanal İstanbul'dan geçmeye zorlanmaları uluslararası anlaşmalara aykırı.

20,75 m Kanal derinliğinden dolayı yüksek tonajlı, olası bir patlamada/kazada en fazla yıkıcı etkiye sahip gemiler ise Kanalı kullanmayacak, İstanbul Boğazı'ndan geçmeye devam edecek.

Üstelik iddia edildiğinin aksine gemi trafiği yıllar içerisinde artmamakta aksine giderek azalmakta, özellikle akaryakıt boru hatlarının tam kapasiteyle devreye alınmasının ardından boğazdan geçen ve akaryakıt taşıyan gemi sayısının daha da düşmesi beklenmekte.

Yük gemilerinin geçirildiği 275 m genişlikteki bir kanalda su ve yelken sporları vb faaliyetleri düzenlemek ölümle sonuçlanacak kazalara davetiye çıkarmak. Bu nedenle Kanal içi

su sporları ve buna bağlı turizm hedefi de gerçekçi değil.

El Koyanlar ve Bedel Ödeyenler

Bu Mega Proje; yaşam alanlarına, doğal ve kültürel varlıklara, kamu kaynaklarına el koyanlarla, bu sürecin bedeli ödeyenler arasındaki geçecek gerçek bir uçurum, metabolik yarılmanın her etki alanında açığa çıkışıdır.

Kanal İstanbul Projesi'nin getireceği ana gelir turizm değil, gayrimenkul geliri. Yenişehir Alanının özellikle kanala yakın konumdaki arazileri, bölgeye yerleştirilmesi planlanan “nitelikli nüfus” için bir cazibe merkezi olacağı iddia edilmekte. Bunun emlak, inşaat sektörü ve onlara bağlı sektörler açısından önemli bir ekonomik değeri olacağı açık. Projenin hedefi İstanbul'un kuzeyinde Kuzey Çevre Otoyoluyla başlayan ve 3.Havalimanı ile devam eden yapılaşma sürecini, Kanal İstanbul ile değerli arazi alanları yaratıp yüksek karlara dönüştürmek. Bunun için en önemli kaynakları doğal ve kültürel varlıklara, geçimlik alanlara, barınma alanlarına el koymak ve sermaye değerlendirme alanlarına çevirmek.

Bu süreçte Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılacak olan kanalın ekonomik yükünün ise emekçi halkın sırtına yükleneceği ortada.

İstanbul'un kuzeyinde yapımı tamamlanan 3.Köprü, 3.Havalimanı ve yapılması planlanan Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projeleri, bölgede yapılaşmayı artırmış, arsaların ve konutların hızlı bir şekilde el değiştirmesini de beraberinde getirmiştir.

Arsa rayiç bedellerindeki özellikle Kanal İstanbul Projesi'nin henüz gündeme gelmediği 2007-2010 yılları arasında hızlı artış, durumu daha da anlamlı hale getirmektedir. Bu yıllar arasında arsa değerleri, ulaşım aksına ve havalimanına yakınlığına bağlı olarak 2 ile 27 kat değişen oranda artmış, 3 Havalimanı, Kanal İstanbul Yenişehir Yapı Alanları Planları açıklanması ile 2007-2020 yılları arasında bölgede arsa bedelleri ortalama %2.800 oranında artış sağlamıştır.

Emlak GYO tarafından yapılan “Kanal İstanbul gibi mega projelerin etkileşim alanında bulunan gayrimenkullerin ve gayrimenkul projelerinde de değer artışlarının yaşanması kaçınılmazdır” şeklindeki açıklaması da bu verileri doğrulamaktadır.

Bölgede planlanan Mega Projeler, iktidar tarafından “Milli” ve “En Büyük” olarak değerlendirilip bir güç gösterisine dönüştürülmektedir. Ancak projelerin Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) şeklinde “kamu kaynakları kullanılarak” yapılması, risklerin kamu tarafından alınarak özel sektörle kar paylaşımı yapılması, yağmalamanın büyüklüğünü ortaya koymaktadır. Özellikle nitelikli nüfus için planlanan Yenişehir Yapı Alanlarının piyasa değerini arttıran Kanal İstanbul Su Yolu Projesinin de yine aynı yöntemle yapılması planlanmaktadır.

Kanal İstanbul/suyolu yatırım maliyetinin ÇED raporunda belirtilen değerlerden çok daha fazla olacağı raporun satır aralarında bulmak mümkün. Kesin maliyetin belirlenmesi veya açıklamadan imtina edilmesi bu durumu açıkça göstermekte. “Kanal İstanbul Projesi kapsamında diğer İdarelerin kapsamına giren ve Kanal ile ilintili olan tüm iş kalemleri ilgili İdarelerle beraber değerlendirilmiş, **yapım metotları, süreleri ve maliyetleri tahmini** olarak hesaplanmıştır”²⁶⁴. Yapım maliyetlerinin tamamının Dövizle bağlı olması ayrıca maliyeti yükselten bir faktördür. Raporun açıklanmasından sonra geçen dört ay içinde döviz kurlarındaki değişim ile %24 mertebesinde Kanal İstanbul suyolu yapım bedelinde artış olduğu açık.

Halkın sırtına yüklenecek maliyetler arasında projede işleyle birlikte ortadan kaldırılabilecek olan baraj, atıksu kollektörleri, arıtma tesislerini kapsayan pekçok yapının deplase işleri gelmektedir. Bu işlerin maliyetinin ne kadar olduğu belirsiz.

²⁶⁴ Bakanlık onaylı ÇED Raporu 3-268

ÇED Raporunda yer seçimi²⁶⁵ nedeniyle su kanalı uzunluğunda 0,54% (Binde beş), kazı hacminde 0,02% (On binde iki) azalma avantaj olarak değerlendirilirken mevcut tesislerin deplasman işlemlerinden kaynaklı maliyetlerden söz bile edilmemekte.

İşlevini yitirecek yapılar için özellikle Sazlıdere Barajının yatırım bedeli 2.250.000.000 TL (401.785.714 USD) lik kısmından, Barajın işlevsizleştirilmesinin, yok edilmesinin kamu kaynaklarına vereceği zarardan ne raporda söz edilmekte ne rapora olur veren bakanlığın yetki ve sorumluluğunda bunun yok sayılmasının karşılığı bulunmakta.

Bakanlık tarafından onaylanan ÇED Raporunda belirtildiği gibi, Kanal İstanbul; “Yenişehir yapı alanlarının” piyasa değerini arttıran bir su yoludur. İmtiyazlı sınıf için yapılacak su yolu, kamu kaynakları kullanılarak, bedelinin emekçilere ödetilmesidir.

Projenin yapımı sürecinde bedel ödeyecek olanların başında işçiler gelmektedir. Güvencesiz koşullarda çalışma, emek gücünün sömürsünü ve işçilerin iş cinayeti yaşama riskini arttıracaktır. Yüzlerce taşeron firma, milyonlarca hafriyat kamyonu, binlerce emekçi, mevcut güvencesiz koşullarda en az 7 yıl sürecek bu ekolojik yıkım projesinde ter dökcektir. 2008 krizinden sonra inşaatlarda, işletmelerde, otoyol, köprü projelerinde yaşanan iş cinayetlerindeki artışın her yıl katlanarak sürdüğü dikkate alındığında bu projedeki işçi sağlığı açısından riskin ürkütücü boyutlarda olacağı olasılıklar arasındadır.

İstanbul için kentsel dönüşüm sürecinde hafriyat kamyonlarının İstanbullular için halihazırda ölüm tuzağı olmasının yanında, Kanal İstanbul ve kıyı yapıları inşası sırasında onbinlerce hafriyat kamyonunun daha İstanbul trafiğine katılacak olması, daha önce de örneklerini çokça gördüğümüz hız baskısıyla birleşince iş ve yaşam güvenliğini hiçe sayan bir duruma gelineceği ortadadır. Kanal İstanbul Projesi hem işçilerin sağlığı hem de iş güvensizliği nedeniyle İstanbul ve Türkiye’ye felaket getirecek bir projedir ve öncelikle toplumun gündemine bir daha geri gelmemek üzere uygulamadan çekilmesi gerekmektedir.

İnşaat şirketlerinin ve birlikte işi yürüttüğü diğer sektörlerin doğal alanlara el koyarak elde ettiklerinin bedelini ekosistemler ise geri alamayacak yıkımlara uğrayarak ödeyecektir.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi Meşurlaştırma Süreci

2001 krizinin ardından Küçükçekmece bölgesinde mahallelerde başlatılan kentsel dönüşüm hamlesi bir yandan tüm ülkeye yaygınlaşırken, 2008 kapitalizmin krizinin ardından “Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi” kapsamında (2011’den itibaren) kuzeydeki doğal alanları ve sucul sistemleri içine alarak tüm havzayı kapsayarak genişletildi. 3.Havalimanı projesinin yürürlüğe sokulması bu sürecin planlamaları arasında idi.

Siyasi İktidar krizleri aşmak için siyasi çıkış olarak gördüğü Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları projesini ve birlikte planladığı diğer Mega Projeleri

- 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planları değiştirilerek
- Planlanan Mega Projeleri parça parça uygulamaya geçirerek
- Siyasi açıklamalarla, emlak reklamları ile gündem yaratarak
- İlgili yasalarda değişiklik yaparak
- ÇED Olumlu Kararı vererek yürütmeye çalışmakta.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı; 14.07.2006 gün ve 1370 sayılı Meclis Kararı ile onandığında, orman ekosistemi için orman vasfını kaybettiği belirtilerek 2B lejantı ile yapılan değişiklik kuzey ormanlarının kullanıma, yapılaşmaya açılmasının başlangıcı idi.

²⁶⁵ Bakanlık onaylı ÇED Raporu Bölüm 3-27 de seçilen güzergâhın avantajları belirtilirken “Seçilen güzergâhın uzunluğu, önceki değerlendirme yapılan güzergâhtan 244 m daha kısadır” “Seçilen güzergâhın kazı hacmi, önceki değerlendirmeye tabi güzergâhın kazı hacminden 23 milyon m³ daha azdır. Hem projenin maliyetine hem de inşa süresine müspet etkisi vardır.” şeklinde yapılan açıklama

Aynı üst ölçek planda Küçükçekmece Lagün Havzası sulak alanların korunması kapsamından bir kez²⁶⁶ daha çıkarılarak kentsel hizmet alanı lejantı ile tanımlandı. Kentsel fonksiyonların bölge ekonomisine ve sanayisine hizmet edecek nitelikleri taşıması hedef haline getirildi. Küçükçekmece Lagünü ve Havzası ekonomiye katkı verecek planlamanın içine sokulmuş oldu.

2009 yılı haziran ayında onaylanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, İstanbul'un kuzeyinde başlayacak Ekolojik yıkım projelerinin ilk adımı olarak karşımıza çıktı.

Siyasi iktidar doğal alanların yapılaşmaya açılarak yeni bir kent inşasına başlamak üzere önce 3. Köprü ve bağlantı yollarını, ardından 3.Havalimanı inşaatını tamamladı. Bu yapılar kuzey ormanlarını, kuzey sulak alanları, Karadeniz'in kıyı çizgisini yapısal olarak değiştirerek hızla tamamlandı. Bu hızın bedelini bu projelerde emek veren işçiler yaşamları, bedenleri ile, güvencesiz koşullarda çalıştırılarak ödedi.

Kanal ve Yenişehir Projesi; bir parçası olan 3.Havalimanının tamamlanmasının ardından, İstanbul halkının tüm itirazlarına karşı uygulamaya sokulmaya çalışılıyor. 17 Ocak 2020 tarihinde verilen Kanal ve kıyı yapılarının, kıyıların doldurulması işi için verilen ÇED Olumlu Kararı ile, 07.03.2020 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında yapılan değişik ile yapılacak olan, yapılan işler plana uygun hale getirilerek süreç yürütülüyor.

Siyasi İktidarın rağmen kararları- Burjuva Toplum için Yeni Kent Oluşturma Stratejisi

Siyasi iktidar son yıllarda anayasaya ve kanunlara uymak yerine yıkım projelerini başlatıp kanunları o projeye uydurmayı gelenek haline getirmekte.

1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının Yenişehir Rezerv Alanları ve su yolu ekseninde düzenlenmiş olması bunun açık örneği. Bu düzenlemeden önce Kanal ve Su Yapıları Projesine ÇED Olumlu Kararını vermesi de hukuksuz ve yetki aşarak yaptığı uygulamalardan bir diğeri.

Planda kullanılan belirsiz tanımlamalar sürdürülebilirlik, uygun görülen alan, yeni teknolojilerin kullanılması gibi kavramlar adeta hukuksuzlukların örtüsü niteliğinde.

Bir kentin anayasası olarak tanımlanabilecek 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının KHK ile yetki gaspı da yapılarak İstanbul Halkının iradesi yok sayılması da hukuksuzluğu pekiştirmekte.

Yazılı belgelerde kesin ifadelerin kullanılmaması adeta **işlenecek kent suçlarının** habercisi niteliğinde:

“İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği” ile İstanbul kuzeyinde planlanan, Kanal İstanbul (Su Yolu), 3.Havalimanı (İstanbul Havalimanı), 3.Köprü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü) ve bağlantı yolları ile yeni ulaşım projelerinin tamamının bir Mega Projenin parçası olduğu görülmekte buna rağmen 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul projelerinin yatırımlarından “Çılgın proje” “Uzaydan görünen havalimanı” diye bahsedilirken, projenin esasını oluşturan “Yenişehir Emlak Projesi” süreç içinde özellikle gündeme getirilmedi.

Üç projenin de “Yenişehir” Projesinin parçaları olduğu, Yenişehir için planda ifade edilen yüksek nitelikli nüfus kavramı ile birlikte bütün kente hizmet etmeyeceği, kentin emekçilerini dışlayan projeler olduğu açıktır.

30 Aralık 2019 tarihinde askıya çıkarılan 07.03.2020 tarihinde onaylanan Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde belirtilen **“Yüksek nitelikli nüfusun” Yenişehir’e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması**” yaklaşımı bu projelerin gerçeğini ortaya

²⁶⁶1984 de havza ilk kez korumadan çıkarılmış 1997 de yeniden koruma ilkeleri belirlenerek kısmi korumaya alınmıştır.

koymakta.

Gelinen noktada halkın itirazlarına, protestolarına, siyasi partilerin, yerel yönetimlerin, meslek odalarının fiili/yasal mücadelesine ve pek çok bilim insanının uyarılarına rağmen 3.Köprü ve 3.Havalimanı projeleri ile yaşanan ekolojik yıkım, Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları Projeleri ile en üst noktaya çıkarılmak istenmektedir.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Projesi Uygulanmamalı:

“Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi” kapsamında yapılmak istenen;

45 km uzunluğunda, 20.75 m derinliğinde, Küçükçekmece Lagün Havzasında Sazlıdere - Durusu güzergâhında tasarlanan, Altınşehir ve Şahintepe mahalleleri arasından Küçükçekmece Lagünü Sazlıdere boyunca geçirilerek, Sazlıdere Barajı üzerinden Sazlıbosna ve Dursunköy mahallelerinin yakınından Arnavutköy’ün batısından, Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin arasından Karadeniz’e çıkması planlanan kanal ve yenişehir yapılması Terkos havzası da dahil 3. Havalimanı ve köprü bağlantı yollarından geriye kalan orman alanları, tarım alanları, meraları, havzadaki mahalleleri, bir bütün olarak bölgeyi yenişehir kimliği ile yapılandırmakta doğal ve kültürel alanlara el konmaktadır. Bu Projenin her bir parçasının uygulanması yaşamın diyalektiğine aykırıdır.

“Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi” ile;

- Yaşam ve yaşam alanları yok olacaktır.

Kanal ve Yenişehir yapı alanı inşası ile, sucul sistemlere, kıyılara yapılacak müdahale ile; Karadeniz’e yapılacak dolgu ile, sucul canlıların üreme alanları, kıyıları, deniz ekosistemi, Karadeniz’deki kumullar, deniz ve tatlı su canlıları için üreme ve beslenme alanları olan Küçükçekmece Lagünü ve Sazlıdere yok olacaktır. Doğal sistemlerden kazınan, taşınan ve dolguda kullanılan sedimentin ve toprağı içinde bulunan organik madde ve ağır metal içeren kompleksler, dolgu materyali olarak kullanıldıkları denizlerde, Karadeniz ve Marmara denizinde çözünecek, serbest hale geçecek, hareketlenecek ve deniz canlıları üzerinde toksik etkisini daha geniş alanlarda ve uzun süreli yayacaktır. Sediment yapıda 1990’lı yıllardan beri tutunan (Bakır, Çinko, Kadmiyum vb) ağır metaller, radyonüklidler deniz ekosistemi için toksisite yaratacaktır. Marmara Denizi kirlenecek, giderek canlılığın olmadığı bir ekosisteme dönüşecektir.

- Sağlıklı ve dengeli yaşam hakkı yok sayılmaktadır.

Tüm canlılar sağlıklı ve dengeli bir çevreden yararlanabildiği ölçüde varlığını ve gelişmesini sürdürebilir. Kanal İstanbul Projesi doğal çevreyi olumsuz etkileyecek, ekolojik sistemleri değiştirerek tüm canlıların sağlığını bozacak bir projedir. Proje süresince açığa çıkacak olan, ÇED Olumlu Kararında dikkate alınmayan sadece ASBEST bile toplum sağlığı için başlı başına tehditir. Yıkımlar, hafriyatlar başladığı andan itibaren sadece asbestin yayılması bile toplum sağlığı adına geri alınamaz sonuçlara neden olacaktır. Projenin etkileri arasında asbest gibi tehlikeli pek çok maddenin yok sayılarak verilen onay ile “Sağlıklı bir Çevrede Yaşama Hakkı” ihlal edilmektedir.

- Kültürel varlıklar yok edilecektir.

İstanbul belleğinden; geçmişinden, kültüründen, ekolojisinden koparılacaktır.

ÇED Olumlu Kararı “Kanal İstanbul” güzergâhında bulunan 24 adet tescilli kültür varlığına odaklanılarak verilmiştir. Yapılaşma alanı içerisinde diğer kültür varlıkları, potansiyel arkeolojik alanların yok edileceği dikkate alınmamış ya da önemsenmemiştir.

Dikkate alınan birkaç köprü, yol, korugan, tabya gibi kültür varlıklarının taşıtarak kanal bölgesinden uzaklaştırılması düşünülmektedir. Hasankeyf’te uygulanan, baraj projesi sırasında yapıldığı gibi (belgeleme, koruma, bir başka yere taşıma ve orada sergileme gibi projeler) ta-

şınma ve kopyalama kültürel varlıklar için koruma eylemi olamaz. Çünkü taşınan yapılar tarihi çevrenin birer parçasıdır sadece. Kültür varlıklarının parçalanmadan, bütüncül olarak konteksleriyle korunması önemlidir. Kanal ve Yenişehir Yapılaşma Alanı projeleri süresince kaybedilecek tahrip edilecek kültürel değerlerin telafisi mümkün değildir.

Kanalın inşa edilmeye başlanmasıyla birlikte, kanal güzergâhında bulunan kültür varlıklarının yok edileceğini tartışsak bile tahribatın boyutu bundan çok daha fazladır. Kültürel varlıklar yalnız taşınmaya çalışılmayacak, önemli bir kısmı kanalın yapımıyla sular altında kalacak, ancak bununla da yetinilmeyecek kanal yapımı ile birlikte planlanan Yenişehir Yapılaşması ile yıkıma uğrayacak, kimliğini yitirecek olandan çok daha fazla doğal ve kültürel alan yok edilmiş olacaktır.

- Ekolojik sistemler geri dönüşümsüz parçalanacak yıkıma uğrayacaktır.

Tüm ülkede 2000’li yıllarda başlatılan doğal alanların yapılaşmaya açılması süreci **“Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesi”** ile hız kazanacaktır.

- Dünyanın sayılı Lagünlerinden biri olan Küçükçekmece Lagünü ’nü, onu besleyen başta Sazlıdere olmak üzere dereleri, tatlısu akiferlerini (yeraltı su akışlarını), tarım alanlarını, ormanları yaşamdan,
- Bölgede bugüne değin yaşamakta olan tüm canlılar, balıklar, endemik olan olmayan bitkiler, börtü böcek, yabanıllar, göçmen olan olmayan kuşlar yaşam alanlarından, yaşamdan
- Geçimini balıkçılıktan, hayvancılıktan, tarımdan sağlayan yöre halkı yaşam güvencelerinden koparacaktır.
- Terkos (Durusu) Gölü ve yeraltı akiferleri, Küçükçekmece Lagünü onu besleyen tatlı su akışları ile birlikte ekolojik yapısını yitirecektir.

Kanal İstanbul ve Kıyı Yapıları yapımı sürecinde ÇED Raporunda 4 yıl boyunca süreceği belirtilen patlatma, kazıma, dolgu, kanal kıyı yapıları inşa çalışmaları geri alınamayacak yıkımlarla sonuçlanacaktır.

- Üzerinde yapılaşma oluşacak orman ekosistemi, tarım alanları, su ekosistemleri ekolojik özelliklerini yitirecek,
- Küçükçekmece Lagünü yok olacak,
- Sazlıdere’nin ve üzerindeki baraj göletinin yaşamdaki işlevi tamamen değişecek
- Patlatmalar sonucunda akifer yapı bozulacak,
- Deniz suyu kara ekosistemini baskılayacak, Durusu/ Terkos Gölü ve yeraltı su katmanları, topraklar tuzlanacak
- Su ve tuza doyan toprakta kayma/sıvılaşma riski artacak,

Araştırmacılar kanalın yapımı ve işlenmesi sırasında yaşanacak sıvılaşma etkisinin dikkate alınmadığını belirtmektedir. Olası sıvılaşma sonucunda yaşanacak depremin şiddetinin daha büyük olacağı, bölgenin aktif fay hattında yer aldığı ve projenin sırf bu nedenlerle iptal edilmesi gerektiği uyarılar arasındadır.

- Tuzlanma sonucunda Trakya’nın içlerine kadar kara ekosisteminin ekolojik yapısı değişecek,

Toprağın ve akiferlerin tuzlanması nedeniyle Küçükçekmece Lagün, Kilyos ve Terkos Havzaları başta olmak üzere Avrupa yakası topraklarda tarım yapılamaz hale geleceği, Kanal İstanbul Projesi sınırlarının dışında kalan orman ekosistemlerinin, meraların da tuzlanma etkisiyle yok olmaya başlayacağı olası sonuçlar arasındadır. Çiftçilikle, balıkçılıkla geçinen yöre

halkı yerinden yurdundan zorla edilecektir. Böylece yapılaşma bu alanlarda daha hızla hayata geçirilecek.

- Dolgularla, Kıyı yapılarıyla ve bu yapıların kıyılarda yaratacağı etkilerle Karadeniz ve Marmara Kıyı çizgisi değişecek,
- Kumullar ve beraberlerindeki endemik türler yok olacak,
- Marmara ve Karadeniz arasında akıntı değişecek,
- Marmara Denizinin yapısal özellikleri değişecek. Marmara Denizi ve deniz canlıları için olası riskler kara ekosistemin karşı karşıya olduğu boyuttan farklı olmayacak. Deniz ekosistemleri de kara ekosistemleri de giderek çölleşecek, yaşam için sahip oldukları işlevlerini yitirecektir.

Üreme döneminde yuva ve yavrularını düşmanlarından koruyabilmek için ıssız yerleri (ağaçlar, sazlıklar vb.), ve doğal alanları tercih eden tüm yabancılar, deniz canlıları ve göçmenler için, Lagün, dereler ve Karadeniz ve Marmara Denizinin kıyıları tercih edilmektedir. Terkos, Büyükçekmece Göl ve havzaları, Küçükçekmece Lagün Havzası başta olmak üzere doğal alanların korunması, kentleşmeye açılmaması, sermaye birikimine sokulmaması, insan faaliyetlerinden uzak tutulması gerekmektedir. Bölgede yaşayan, barınan, üreyen türlerin, insanların yaşamının korunması; Mega Projelerin inşa alanı olarak planlanan orman ekosisteminin, sulak alanların, kıyıların, Lagünün, derelerin ve akiferlerin (doğal alanların) korunması ile mümkün olacaktır.

Bu doğal alanlar içinde barındırdıkları canlılar kadar yakınında, çevre çeperinde yaşayan insanlar için de yaşam sağlamaktadır. Doğal alanlar suyun rezerv alanlarıdır, suyun kimliğine kavuştuğu besleyebilir olarak donandığı alanlardır, yaşama istediğinde suyu ve oksijeni sunan doğal barajlar doğal arıtma sistemleridir, yaşamın temel kaynaklarıdır.

- Kente su sağlayan sulak alanlar yok olacaktır.

5461 km² İstanbul İl yüzölçümünün %46'sı Su Havzalarından oluşmaktadır. Kanal İstanbul, 3 havalimanı ve Yenişehir yapı alanları kentin yaklaşık %7 si kadar bir alanı kaplamakta ve tamamı, Avrupa yakası su havzalarını yok etmektedir.

İstanbul il sınırları içinde bulunan sulak alanların su biriktirme hacmi 868.683 m² ²⁶⁷, Anadolu Yakası Yeraltı suyu rezervi 123,5 hm²/yıl, Avrupa Yakası Yeraltı rezervi 180,24 hm²/yıldır²⁶⁸

İstanbul'a su sağlayan kaynaklar günlük 2.75-3 Milyon m² su tüketiminin olduğu mevcut koşullarda kentin 290 günlük su ihtiyacını karşılayacak kapasitededir²⁶⁹. Bu durum göz önüne alındığında İstanbul su kaynaklarının verimi ve önemi görülmektedir. Su havza alanlarının yapılaşmaya açılarak yok edilmesi yerine, su havza alanlarının korunması, yeni su havzası alanlarının oluşturulması yönünde projeler geliştirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

Boğaziçi'nde yapı alanlarının kentin yaklaşık %2 mertebesinde olduğu düşünüldüğünde, su havzalarındaki yapılaşmanın büyüklüğü "Büyük emlak projesinin" hedefini de ortaya koymaktadır. Su havzalarında yapılan bütün projelerin birbirini tamamlayan, sonuçta "nitelikli nüfus" için planlanan Mega Projenin parçaları olduğu görülmektedir. Kentin, insan ve diğer canlı yaşam alanlarının "mutlu azınlık" için yok edilmesi ne anlaşılır ne de kabul edilebilir bir yaklaşımdır.

Yıllık ortalama 3 Milyar m³ yağış alan İstanbul'un havza alanları koruma altına alınmalı

²⁶⁷ <https://www.iski.istanbul/web/tr-TR/kurumsal/iski-hakkinda/su-kaynaklari1>

²⁶⁸ 09.05.2017 tarih ve 30061 sayılı Resmi Gazetede

²⁶⁹ İski [selahattin]

“Yenişehir Yapı Alanı” projesinde belirtilen kentin kuzey-güney yönünde ve su havzalarında yapılaşma yaklaşımından vazgeçilmelidir.

Su kanalı ve Yenişehir yapı alanları güzergâhında bulunan Terkos Gölü, Sazlıdere Barajı ve Havzalarının yaşama sunduğu su incelendiğinde Sazlıdere Baraj Havzasının m² başına su tutma kapasitesi açısından en yüksek oranda su tutan havza olduğu görülmektedir. Sazlıdere Barajı aynı zamanda İstanbul Avrupa yakası su sisteminde ara depolama görevi görmektedir. Su kanalı ile sadece Sazlıdere Barajı değil baraj havzasının yaklaşık %60'lık kısmı kaybedilecektir. Böylece Avrupa yakası su ihtiyacının yaklaşık %8'ine kaybedecektir.

İstanbul Havalimanı geri dönüşü olmayacak bir şekilde hızla tamamlanarak işletmeye alındı. 3.Havalimanının Terkos Gölü ve havzası üzerindeki kirletici baskısı hava ulaşımı arttıkça artacaktır. Terkos Gölü ve havzası üzerinde oluşacak kirletici etki kontrol altına alınmalı bu sucul sistem mutlaka korunmalıdır.

Mevcut durumda bölgede hektar başına düşen nüfus 51 kişidir. Ancak bölgede planlanan atıksu arıtma tesisleri yaklaşık 7 milyon kişiye yetecek kapasitede olup, bu yaklaşımla bile bölgede nüfusun belirtilen değerden çok daha fazla olacağı anlaşılmaktadır. Bu durumda bölgede su ihtiyacı artacak, yerleşim alanlarından kaynaklı kirleticiler havza su toplama alanlarında baskı oluşturacaktır. Bu durum su havzalarının geri dönüşü olmayan yıkımına neden olacaktır.

DSİ raporunda belirtilen “stratejik rezerv olan akiferlerin “etkileneceği belirtilerek Kırklareli akiferinin tuzlanacağı, dolayısı ile proje alanı dışında Trakya yeraltı sularının da olumsuz etkileneceği anlaşılmaktadır. Bölge yeraltı suları ve Kırklareli akiferinin tuzlanacak ²⁷⁰, dolayısı ile proje alanı dışında Trakya yeraltı suları da kullanılmaz hale gelecektir.

İstanbul Su Havzaları yapılaşmaya açılıp devre dışı bırakılırken, il sınırları dışından İstanbul'a su getirilmesi planlanmaktadır. Melen Barajının, Sungurlu Barajı bunlardan birkaçıdır:

Melen Barajının su tutma ve hizmete alınması en iyimser yaklaşımla 5 yıla yakın bir sürede mümkün olacaktır. İstanbul'un su ihtiyacının çözümünü Melen Projesi olarak öngören iktidar, çözüm üretmez halde su havzalarını yok eden projelerine devam etmekte, İstanbul'u susuz bir geleceğe sürüklemektedir.

İstanbul'un su havzaları içinde yaşayan tüm canlıların yaşam alanıdır. Doğada canlı yaşamının sadece %0,01'lik bölümünü oluşturan insanın varlığını sürdürmesi diğer canlıların yaşamına bağlıdır. Doğal alanları kullanıma açmak, azınlığın sermaye birikimine sokmak, diğer canlıları yok saymak “yaşamın felsefesine” aykırıdır.

- Deniz ekosistemleri yıkıma uğrayacaktır.

Karadeniz, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı, kendine özgü hidrodinamik sistemleri olan ve bu dinamiklere dayalı kendi ekosistemlerini oluşturan yapılardır.

Karadeniz'den Marmara Denizine gelen üst akım ve Çanakkale Boğazı'ndan gelen alt akım ile Marmara Denizinde iki akımlı bir sistem oluşmaktadır. Akımlardan kaynaklı tuzluluk Marmara Denizi'nin 15-20 metrelik üst kısımlarında % 0,22 (binde 22) iken, 30 metre derinlikten sonra tuzluluk % 0,36-0,37 (binde 36-37) mertebesine ulaşmaktadır.

Türkiye nüfusunun %27'si, Yaklaşık 22 milyon kişi Marmara Bölgesinde yaşamaktadır.

²⁷⁰ ÇED Raporu Bölüm 3-27 de “Kanal güzergâhında yer alan geçirimli litolojiler, geniş ve uzun alüvyon örtüleri, kanaldan olası sızmalar nedeniyle tuzlu su etkisi altında kalacaktır. Gereklili önlemlerin alınmaması durumunda tarım alanları ve önemli su kaynakları zarar görecektir. Bu önlemler proje yatırım maliyetini yükseltecektir.” şeklinde yapılacak proje düzenlemelerinin maliyetleri yükselteceğini kaygısını ifade ederek bunu tercih gibi sunmakta aynı zamanda tuzlanma olasılığına da işaret etmektedir.

Bölgede bulunan evsel ve endüstriyel atıksuların büyük bir kısmı ile atıksu arıtma tesislerinden çıkan arıtılmış suların deşarjları Marmara Denizi'ne yapılmaktadır. Atıksu yönetimleri Marmara alt akımının Karadenize ulaşmasını bir avantaj olarak değerlendirmek amacı ile bu yaklaşımda bulunsalar da; Akdeniz'den gelen Marmara denizi alt akımının maksimum %20'si Karadenize ulaşmakta, % 80'i Boğaz'ın Karadeniz girişinde bulunan eşikten üst akım ile geri dönmektedir. Bu yaklaşım nedeni ile Marmara Denizi'nde çözünmüş oksijen 25 metre derinlikte 2 mg/l'ten altına, 50 metre derinlikte 1 mg/l'ten altına düşmüş, bu derinliklerde deniz makro canlılarının yaşam olanağı kalmamıştır.

Kanal İstanbul su yolu projesi; Marmara, Karadeniz ve İstanbul Boğazı hidrodinamik yapısında değişiklikler meydana getirmektedir. Marmara Denizi'ne üst akım su kütlelerinin %12 artması, mevcut hidrodinamik sistemi etkilemektedir. Boğaz'ın Karadeniz kısmında 5 cmlik bir su seviyesi azalması, aynı zamanda İstanbul Boğazı akımını da etkileyecektir. Kanal İstanbul su yolunun Karadeniz girişi kısmından girecek suyun karakteri Tuna Nehri'nin kirlilik etkisinde olacaktır. Karadenize giren toplam azotun %5'inin, toplam fosfatın da %66'sının Tuna Nehri'nden geldiği düşünüldüğünde, Kanal İstanbul'un Marmara Denizi'ne taşıdığı kirlilikle Marmara Denizinde varlığını sürdürmeye çalışan flora fauna için olumsuz etkisini sürdürecektir.

- Bölgenin demografik yapısı değişecektir.

Kanal İstanbul ve Yenişehir Yapı Alanları projesi ile birlikte, kentin sadece su havzalarını yok edilmekle kalmayıp; bölgede uzun yıllar yaşayan yerleşik köy halkını ve emekçileri yaşam ve çalışma alanlarından uzaklaştırarak, bölgenin demografik yapısını tamamen değiştirilmesi amaçlanmaktadır.

“Yüksek nitelikli nüfusun Yenişehir'e çekilmesi için nitelikli konut ve sosyal çevre olanaklarının oluşturulması” ifadesi; demografik değişimin bir sonuç olmaktan ziyade bir amaç olduğunu ortaya koymaktadır. Proje ile birlikte; su havzalarının ve kentin emekçi nüfus bakımından yoğun olduğu alanların, yıkım projeleri ile yağmalanarak “Yüksek nitelikli” nüfus olarak ifade edilen topluluğun yaşam alanına dönüştürülmesi amaçlanmaktadır.

- Bölgede yaşayanlar zorla yerlerinden edilecektir.

Kanal İstanbul ve Yenişehir yapılaşması ile bölge yeni nitelikli kent oluşturulurken, bölge halkının mülkiyetinde bulunan tarım, hayvancılık ve barınma alanları; proje kapsamında, toplu yapı yönetimlerine (TOKİ vb.) devredilecek uzun yıllar bu bölgede yaşayan halk yaşam alanlarından uzaklaşmaya zorlanacaktır.

Bölge yaşayanların büyük çoğunluğu geçimini kendi imkanları ile, mevcut kaynaklarla sürdüremeyecek durumda; çalışma hayatında uzun yıllardır kazandıkları hakların yok olması ile de karşı karşıya kalacaklar.

- İnşaat boyunca yörede yaşayanlar, çalışanlar risk altında yaşam sürdürecektir.

Patlayıcıların kullanılması süresince bölgede mevcut binalarda yıkım olabileceği, patlayıcıların yaratacağı çalışma riskleri, patlatmalar sırasında kaya sıçraması vb. yaşanabilecek riskler, hafriyat sırasında açığa çıkan emisyonların yörede yaşayanlarca sürekli solunması, trafiğe eklenecek ilave yükü kent yaşamında artacak stres, kirlilik, zaman yitirme, kaza vb. yaşanacak olanlar, şantiye araçları ile baskılanacak, risklerle burun buruna sürdürülecek bir yaşam bunlardan sadece bir kaçıdır. İnşaatlar süresince (en az 7 yıl) bölgede ve İstanbul da yaşam felç olacaktır.

Kent Suçuna karşı sorumluluk, zorunluluk

Bu raporun kronoloji bölümünde yazılan, Kanal İstanbul- Yeni ve Nitelikli Şehir Yaratma Stratejisi sürecinde yapılanların her biri İstanbul'a ihanettir, utanç kaynağıdır. Sürecin her bir aşaması; alınan kararlar, verilen onaylar, planlarda, yasalarda yapılan değişiklikler yaşama karşı işlenmiş suçtur. Kabul edilemez, kabul etmiyoruz.

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi”, 3. Havalimanı projesi ve kentsel dönüşüm projeleri vb. yaşamı katledecek projelerin ivedilikle durdurulması, iptal edilmesi, bu projelerin tehdidi altında olan **Küçükçekmece Lagünü, Durusu, Kilyos Havzalarının korunması, doğal ve kültürel varlıkların sermaye birikimine sokulmaması, yapılaşmaya açılmaması yaşamın sürmesi** için zorunluluktur.

Yaşananlar ve yaşanacak olanlar, hepimizi Kanal İstanbul ve Yenişehir Projesini durdurmaya Mega Proje zincirlerini bozmaya davet etmektedir

Bizler bu süreçte; yaşamdan yana olmanın haklı onurunu taşıyarak, yaşam mücadelesi açısından tarihsel sorumluluğumuzu yerine getirmeye devam edeceğiz.



| REFERANSLAR

Bölüm 6

Kaynakça

- Ağcıoğlu A. B., “ Küçükçekmece Gölü ve Havzasının Çevre Sorunları ile Çevre Yönetim Biriminin Gerekliliği”, Çevre Yönetim Modeli Çalıştayı, (2004)
- Akkaya M.A. “Kanal İstanbul” Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi Ve Montrö Sözleşmesi” (2015) (<http://tdts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2017/08/7-14.pdf>)
- Akkemik Ü., “İstanbul ve Çevresinin Bitkisel Biyolojik Çeşitliliği”, Ekosistem, İklim ve Kentsel Büyüme Perspektifinden, İstanbul Ve Kuzey Ormanları, Editör Ünal Akkemik, Türkiye Ormanlıklar Derneği Marmara Şubesi, ISBN 978-975-93478-7-1, (2020)
- Akyapı A., “Küçükçekmece Gölü’nde Su ve Sediment Kalitesinin İzlenmesi ve Önemi”, Yıldız Teknik Üniv., Çevre Müh. Böl., Lisans Tezi, (2005)
- Bacak, E., Özkoç, Ö.Ü., Bilgin, S., Beşkardeş, V., “İstanbul Kuşları” T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, I. Bölge Müdürlüğü, İstanbul, 302 s. (2015)
- Celep A. B. “Importance of Integration of Public Participation into Environmental Management” Boğaziçi Üniv., Çevre Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, (2009)
- ÇED Raporu
- https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/21257_Son_Sekli_Verilen_Rapor.pdf
- Çevre Düzeni Planı
- Demirel S., “Doğal Ortamdaki Fizikokimyasal Şartların Ağır Metal Biyosorpsiyonuna Etkisi”, Yıldız Teknik Üniv., Fen Bilimleri Enst., Çevre Müh. Prog., Doktora Tezi, (2008)
- DSİ, “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi için hazırlanan ÇED Dosyası hakkında 20.04.2018, 03.12.2019 tarihli 281270, 783348 Sayılı Kurum Görüşü
- DSİ Yeraltı Suları İşletme Sahaları Hakkında İlan 9 Mayıs 2017 Tarih, 30061 Sayılı Resmi Gazete
- Ebird, İnternet Kuş Gözlem Veri Tabanı, (2018)
- Erciyas, Yavuz K., Türkiye’deki Kuş Hareketliliği Haritaları, 8 / 119s (s: 10) (2014)
- İBB Kanal İstanbul Çalıştay Raporu, 2020
- Kantarıcı D. “Karadeniz – Marmara Denizi Kanalı’nın (İstanbul Kanalı) Yakın Çevresine Yapacağı Etkiler Hakkında Ekolojik Değerlendirmeler”, Kanal İstanbul’un Çevresel, Hukuki Etkileri (Montrö Sözleşmesi) Paneli, (2019)

Mermutlu; R., “Küçükçekmece Havzası Çevre Yönetim Modeli Çalıştayında VIII. Oturum Sorularına İSKİ adına Yanıtları, Çevre Yönetim Modeli- Küçükçekmece Gölü Ve Havzası İçin Çevre Yönetim Biriminin Oluşturulma Süreci Ve Bölgeye Katkıları Çalıştayı , 41-50, (2004)

Musaoğlu N., “Uzaktan Algılama ve Çevre Uygulamaları”, Çevre Yönetim Modeli- Küçükçekmece Gölü Ve Havzası İçin Çevre Yönetim Biriminin Oluşturulma Süreci Ve Bölgeye Katkıları Çalıştayı , 157-159, (2004)

Nilay Etiler ve arkadaşları; “Kanal İstanbul'un Olası Halk Sağlığı Etkileri” TTB Raporu (2020) Basıkıda

Okumuş E. “Küçükçekmece Sedimenti Ağır Metal (Cu+2 , Zn+2, Fe+2) adsorpsiyonu”, Yıldız Teknik Üniv., Fen Bilimleri Enst., Çevre Müh. Prog., Yüksek Lisans Tezi, (2007).

Özbek, (2014) <http://tdtts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2017/08/7-14.pdf>

Şahin A., “İstanbul ve Çevresinin Orman Varlığı” Ekosistem, İklim ve Kentsel Büyüme Perspektifinden, İstanbul Ve Kuzey Ormanları, Editör Ünal Akkemik, Türkiye Ormanlılar Derneği Marmara Şubesi, ISBN 978-975-93478-7-1, (2020)

Şenduran C., “Küçükçekmece Lagününde Limnolojik Özellikler ve Sediment Taşınımının Araştırılması”, Yıldız Teknik Üniv., Fen Bilimleri Enstitüsü, Kıyı ve Liman Müh. Programı, Yüksek Lisans Tezi (2007)

Taner M.Ü., Üstün B., Erdinçler A., “A simple tool for the assessment of water quality in polluted lagoon systems: A case study for Küçükçekmece Lagoon, Turkey” Ecological Indicators, Volume 11, Issue 2, Pages 749-756 (March 2011)

Türkiye Ormanlılar Derneği “Ekosistem, İklim ve Kentsel Büyüme Perspektifinden, İstanbul Ve Kuzey Ormanları” Raporu, Editör Ünal Akkemik, Türkiye Ormanlılar Derneği Marmara Şubesi, ISBN 978-975-93478-7-1, (2020)

Üstün, B., Pantis J., İnce N., Cansever G., Ağcıoğlu B., Şapçı Z., Demirel S. And Okumuş E. et al., “The Development of Environmental Management Model in Küçükçekmece Basin”, Joint Research and Development Project (GSRT-TUBİTAK), Proje No: 102Y011 (2005)

Üstün B., Kadırgan N., ve diğerleri “Doğal Ortamda Ağır Metal İzlemesi: Uygulama Alanı Küçükçekmece Lagün Lagünü ve Havzası” TÜBİTAK Proje No: 105Y116 araştırma projesi, (2009)

Yıldırım M., Adatepe Ş., “Küçükçekmece Gölü Çevresi Kayaçlarının Mühendislik Ve Hidrojeolojik Özelliklerinin İrdelenmesi”, Çevre Yönetim Modeli- Küçükçekmece Gölü Ve Havzası İçin Çevre Yönetim Biriminin Oluşturulma Süreci Ve Bölgeye Katkıları Çalıştayı , 41-50, (2004)

Yıldız E. Yıldız Teknik Üniv., “Küçükçekmece Lagünün Sediment Matrisindeki Ağır Metal Fraksiyonlarının Araştırılması” Fen Bilimleri Enstitüsü, Kıyı ve Liman Müh. Programı, Yüksek Lisans Tezi (2009)

<https://earthengine.google.com/timelapse/>

<https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2019/12/29/haluk-gercek-kanal-istanbul-essiz-bir-felaket-projesidir/>

<https://www.ogm.gov.tr/Sayfalar/Ormanlarimiz/Ilkere-Gore-Orman-Varligi.aspx>

http://zmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=27302&tipi=38&sube=0

Bölüm 8

[1] TEKELİ İ., Siyasetçiler ve Mega Projeler Üzerine,

https://www.academia.edu/27999587/S%C4%B0YASET%C3%87%C4%B0LER_VE_MEGA_PROJELER_%C3%9CZER%C4%B0NE

[2] <http://www.ekoyapidergisi.org/2375-kimin-icin-bu-mega-projeler.html>

[3] <https://yesilgazete.org/blog/2018/09/30/astaldinin-batisi-mega-projeler-ve-hirsin-anatomisi-pelincengiz/>

[4] <http://www.mimarist.org/wp-content/uploads/yayinlar/mimarist/pdf/58.pdf>

[5] Güranlı, G. E., & Müngen, U. (2013). Analysis of construction accidents in Turkey and responsible parties. *Industrial health*, 2012-0139.

[6] Güranlı, E. (2015). İnşaat Sektöründe Gerçekleşen Ölüm ve Yaralanmaların Analizi. *Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi (MSG)*, 13(48).

[7] Güranlı, G.E., Mega İnşaat Projelerinde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Yönetimi, 1. Uluslararası 10. Ulusal İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Kongresi, ADANA/TÜRKİYE, 23 Ekim 2019

[8] <http://gazetekarinca.com/2018/11/mega-projede-isci-olumleri-yolsuzluk-ve-zorbalik-kivanc-eliacik/>

[9] <https://ilerihaber.org/yazar/rio-2016-olimpiyatlarinda-is-cinayetleri-tarihin-tekerruru-57995.html>

[10] <https://ilerihaber.org/yazar/katar-bir-isci-cehennemi-72763.html>

[11] <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/3-kopru-yavuz-sultan-selim-2-yilda-bitecek/haber-210931>

[12] <https://sendika63.org/2016/09/3-havalimani-iscileriyle-soylesi-insanlik-disi-kosullarda-calisiyoruz-375223/>

- [13] <http://www.guvenlicalisma.org/19763-13-cimer-3-havalimani-insaatinda-52-isci-yasamini-yitirdi>
- [14] Bayraktar K., Karabulut Ö., Altan B., Ağabeyoğlu H., Üstün, B., “3. Havalimanı İşçileri Mistik Tülü Kaldırdı 3. Havalimanı Süreci Nedenleri ve Sonuçları” Ayrıntı Yayınları, 2020
- [15] <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-45539650>
- [16] <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/is-kazasi-degil-katliam-58085>
- [17] “Ya Kanal Ya İstanbul” Kanal İstanbul Projesi’nin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirilmesi, WWF Raporu
https://www.wwf.org.tr/yayinlarimiz/basin_bultenleri/?9660/Kanal-Istanbul-Istanbulun-dogasi-icin-buyuk-riskler-yaratacaktr
- [18] <http://www.istanbul.gov.tr/kanal-istanbul-asrin-projesi>
- [19] <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2019/12/29/haluk-gercek-kanal-istanbul-essiz-bir-felaket-projesidir/>
- [20] <http://www.diken.com.tr/cilgin-proje-istanbuldaki-tas-ocaklarinin-40-kati-buyuklugunde-kazi-yapilacak/>
- [22] 3. Havalimanı Zulüm Şantiyesi, Irmak Mete tarafından yapılan röportaj ve haber, Aydınlik Gazetesi, 22 Haziran 2015, <http://www.sanalbasin.com/3havalimani-zulum-santiyesi-10054757/>
- [23] Quinlan M., Mayhew C., Johnstone R. (2006) Trucking Tragedies: The Hidden Disasters of Mass Death in the Long-Haul Road Transport Industry. Working Disasters-The Politics of Recognition and Response Ed.Eric Tucker, içinde. Baywood Pub., Amityville, New York

KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR PROJESİ TEKNİK RAPORU 2



TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİ