



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Sayı : 13846789.00-611.02/Br: 5691 - 5413 / 176988

06./12/2019

Konu: "Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil)" Projesi İDK

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞINA
(Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü)

- İlgi: a) 25.10.2019 tarih ve 220.01-E.252064 sayılı yazınız.
b) 05.11.2019 tarih ve BK: 4756 sayılı yazımız.
c) 23.07.2004 tarih, 25531 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
d) 11.08.1983 tarih ve 18132 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 2872 Sayılı Çevre Kanunu (Değişik: 22.02.2019-7166).
e) 18.03.2004 tarih, 25406 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği".
f) 04.06.2010 tarih ve 27601 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği" (Değişik: 18.11.2015-29536).
g) 06.06.2008 tarih, 26898 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği".
h) 22.01.2019 tarih ve 2019/2 sayılı "İklim Değişikliği ve Afet Önlemleri" konulu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Genelgesi.
ı) 09.09.2006 tarih ve 26284 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2006/27 sayılı Başbakanlık Genelgesi.

İlgi (a) yazıda; Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir ilçeleri İstanbul Avrupa Yakası Mevkiinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı 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 ÇED Yönetmeliği gereğince hazırlanan ÇED Raporunun Bakanlığa sistem üzerinden sunulduğu belirtilmekte ve ÇED Raporu hakkında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının yasal yetki, görev ve sorumlulukları çerçevesinde görüşümüz istenmektedir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Büyükşehir Belediye Başkanlığımızın İSKİ Genel Müdürlüğü dahil olmak üzere tüm birimlerinin Kanal İstanbul Projesine ait ÇED Raporuna ilişkin İDK görüşümüz bu yazımızda toplu olarak yer almaktadır.

1. PROJEYE İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRME

ÇED Raporunun incelemesinden, su kanalının yaklaşık 45 km uzunluğunda, minimum taban genişliği 275 m ve derinliği 20,75 m ve tek yönlü bir su yolu olarak planlandığı, en uygun güzergah olarak; Marmara Denizini Küçükçekmece Gölünden ayıran kıstaktan başlayarak, Küçükçekmece ilçesi Fatih ve Yarımburgaz Mahalleleri ile Başakşehir ilçesi Güvercintepe, Bahçeşehir 1. Kısım, Kayabaşı, Şamlar, Altınşehir ve Şahintepe Mahallelerinden geçerek, Küçükçekmece ve Sazlıdere Barajı Havzası üzerinden ilerleyip, Sazlıbosna, Hacımaşlı, Çilingir, Dursunköy, Baklalı Köyünü geçtikten sonra, Terkos Gölünün doğusunu takip ederek, Tayakadın, Terkos, Durusu Mahallelerinden geçip Arnavutköy'ün batısına ve Karaburun (Terkos), Yeniköy Mahallelerinin yakınlarından Karadeniz'e ulaşan hattın seçildiği anlaşılmıştır.

Yapılması planlanan proje bileşenleri; kanal giriş ve çıkış yapıları, lojistik merkezleri, beton santralleri, malzeme stok sahaları, kanal idare ve işletme yapıları, denizel kanal güzergahı inşaatı, Marmara Limanı dolgu ve dip taraması, Karadeniz Limanı dolgu ve dip taraması, Küçükçekmece Yat Limanı, Acil Bağlanma Alanları, Karadeniz Dolgu Alanı, Marmara ve Karadeniz Konteyner Limanı, nehir ve altyapı geçişleri ile geçici ve kalıcı ulaşım yollarından oluşmaktadır.

2. BİRİMLERİMİZİN GÖRÜŞLERİ

2.a. İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI

ÇED Raporuna yönelik Daire Başkanlığınca yapılan inceleme:

A) Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu İncelemesi

- Kanal İstanbul Projesi Tanımı ve Genel Karakteristikleri
- Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Kısıtlı Alanlarla İlgili İzin Prosedürü
- Kanalın Tanımı, Konumu ve Teknik Özellikleri
- Kanal İstanbul Projesi Kapsamındaki Entegre Tesisler
- Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Karşılaşılabilecek Riskler ve Çözüm Önerileri
- Kanal İstanbul Projesi İle İlgili İmar Planları, Mevcut Arazi Kullanımı ve Plan Yapım Yetkisi

B) Mevcut Durum ve Meri 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Kararları

- Kanal İstanbul Proje Alanının İstanbul İli İçindeki Konumu
- Kanal İstanbul Proje Alanının 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planındaki Durumu
- 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Ana Planlama Kararları

C) Sonuç ve Değerlendirme

konu başlıkları altında incelenmiştir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

2.a.1. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu İncelemesi

• Kanal İstanbul Projesi Tanımı ve Genel Karakteristikleri

ÇED Raporunda “3.1.1. Proje Kapsamında Yer Alan Tüm Faaliyet Ünitelerinin (kanal, liman, köprü, bağlantı yolu, yapay ada, yat limanı, lojistik merkez, beton santrali, bekleme acil durum alanları vb.) Genel Karakteristikleri ve Hizmet Amaçları” başlığı altında; kanal; “Kanal İstanbul, Karadeniz’i Marmara Denizine bağlayan, İstanbul şehrinin Avrupa yakası il sınırları içerisinde yer alan, güneyde Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Barajı üzerinden geçerek kuzeyde Durusu Bölgesinde Karadeniz’e bağlanan, lojistik ve turizm sektörünü güçlendirecek, İstanbul Yeni Havalimanı gibi büyük projelerle entegre olacak, İstanbul Boğazının trafik yükünü hafifleterek buradan tehlikeli madde taşıyan tankerlerden dolayı olası tehlike ve riskleri minimize edecek olan yaklaşık 45 km uzunluğunda, yerel hukuka tabi yapay bir su yoludur.” olarak tanımlanmıştır.

• Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Kısıtlı Alanlarla İlgili İzin Prosedürü

ÇED Raporunun “2.6. Projeye İlişkin İzin Prosedürü” başlığı altında proje alanı içinde kalan tarım arazileri ile ilgili olarak “Proje kapsamında, kanal güzergahı boyunca tarımsal faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlarda alanların tarımsal amaçla kullanılamayacak olması nedeniyle gerekli izinler; 5403 sayılı “Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu” hükümlerine uygun olarak İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürlüğünden alınacaktır.” denilmektedir. Ayrıca Orman alanları ile ilgili olarak Orman Genel Müdürlüğünden, mera alanları ile ilgili olarak İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürlüğünden, arkeolojik sit alanları ile ilgili olarak İstanbul 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünden izin alınarak çalışmaların sürdürüleceği belirtilmiştir.

Proje kapsamında yapılacak planlarla ilgili olarak “Projede yer alan alanlar ile ilgili tüm üst ve alt ölçekli planlar için 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve diğer mevzuatlar kapsamında; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından iş ve işlemler tesis edilecektir.” denilmektedir.

• Kanalın Tanımı, Konumu ve Teknik Özellikleri

ÇED Raporunda kanunen Su Yolu olarak tanımlanan Kanal, “Kanal İstanbul, Karadeniz’i Marmara Denizine bağlayan, İstanbul şehrinin Avrupa yakası il sınırları içerisinde yer alan, güneyde Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Barajı üzerinden geçerek kuzeyde Durusu Bölgesinde Karadeniz’e bağlanan, lojistik ve turizm sektörünü güçlendirecek, İstanbul Yeni Havalimanı gibi büyük projelerle entegre olacak, İstanbul Boğazının trafik yükünü hafifleterek buradan tehlikeli madde taşıyan tankerlerden dolayı olası tehlike ve riskleri minimize edecek olan yaklaşık 45 km uzunluğunda, yerel hukuka tabi yapay bir su yoludur.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında; kanal içerisinde acil bağlanma alanları, kanal giriş ve çıkış yapıları, gemi trafik sistemleri gibi alt ve üst yapılar, liman, lojistik merkez, yat limanı,



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

kanal içerisinde ihtiyaç duyulan noktalarda karşıdan karşıya ulaşımı deniz yolu ile sağlayacak kıyı yapıları, tahkimat ve dolgu alanları vb. kıyı tesisleri yapılması planlanmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi kapsamındaki entegre tesisler: Konteyner Limanları (Karadeniz Konteyner Limanı ve Marmara Konteyner Limanı), Lojistik Merkezi, Küçükçekmece Yat Limanı.” şeklinde tanımlanmaktadır.

• Kanal İstanbul Projesi Kapsamındaki Entegre Tesisler

Kanal İstanbul Projesi kapsamında Konteyner Limanları (Karadeniz Konteyner Limanı ve Marmara Konteyner Limanı olmak üzere 2 adet), Lojistik Merkezi ve Küçükçekmece Yat Limanı olmak üzere 4 adet entegre tesis planlanmaktadır.

Kanal ve çevresinde yapılacak ulaşım ve entegre yapılarla ilgili olarak “Kanal İstanbul projesi kapsamında; kanal içerisinde acil bağlanma alanları, kanal giriş ve çıkış yapıları, gemi trafik sistemleri gibi alt ve üst yapılar, liman, lojistik merkez, yat limanı, kanal içerisinde ihtiyaç duyulan noktalarda karşıdan karşıya ulaşımı deniz yolu ile sağlayacak kıyı yapıları, tahkimat ve dolgu alanları vb. kıyı tesisleri yapılması planlanmaktadır.” denilmekte olup “Şekil 3.1.1.1. Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Planlanan Entegre Tesisler” ile entegre yapıların yerleri aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Karadeniz Konteyner Limanı, “Marmara Bölgesinde ileriki yıllarda oluşacak muhtemel kapasite ihtiyacının Kanal İstanbul’un varlığı sayesinde, kanalın Karadeniz ağzında konumlanan bir liman ile karşılanabileceği öngörülmektedir. ... Karadeniz Konteyner Limanı, geri saha büyüklüğü, yanaşma yeri kapasitesi ve yapımı devam eden ulaşım yollarının yakınında olması (Kuzey Marmara Otoyolu, Halkalı Kapıkule Hızlı Tren Yolu ve İstanbul Yeni Havalimanı) nedenlerinden ötürü bu lokasyonda önerilmiştir. Alanın genişlemeye mümkün olması da antrepo bölgesi olmaya da müsait olduğunu göstermektedir. Karadeniz konteyner limanı projesinde, denizde dolgu ile geniş bir alan kazanılması ve gemilerin yanaşması ve yükleme-boşaltma yapımları amacıyla rıhtım yapılması planlanmaktadır.” şeklinde tanımlanmaktadır.

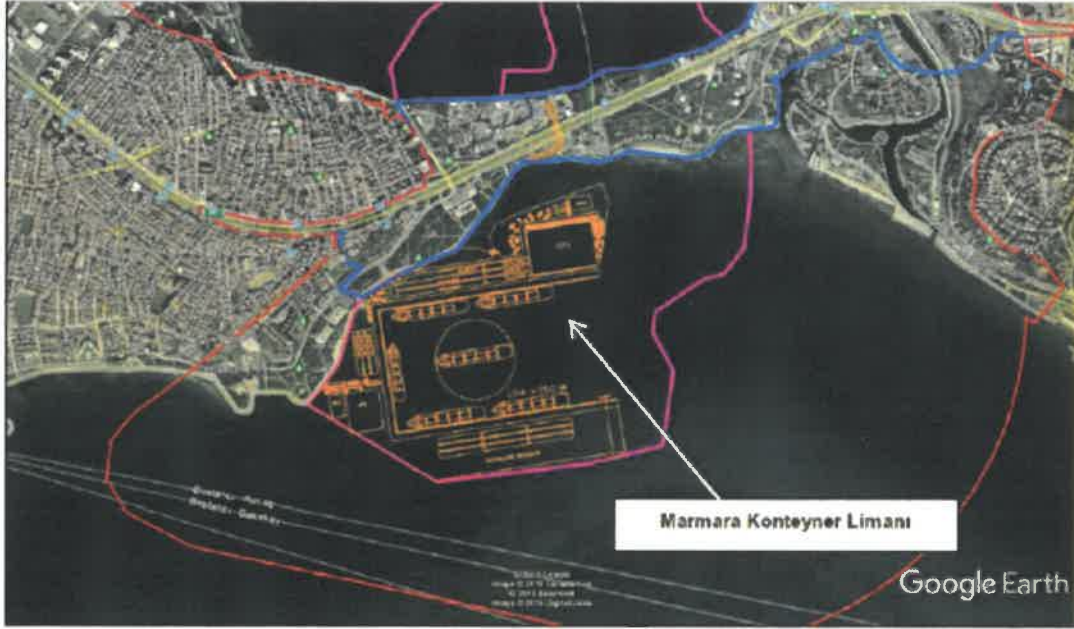


Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

Marmara Konteyner Limanı ise “İstanbul ili, Avcılar İlçesi, Denizköşkler Mahallesi kıyısında devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan 631.270 m²’lik deniz alanı üzerinde konteyner limanı (dolgu alanı ve rıhtım) inşaatı planlanmaktadır. ... Marmara konteyner limanı projesinde, denizde dolgu ile geniş bir alan kazanılması ve gemilerin yanaşması ve yükleme-boşaltma yapımları amacıyla rıhtım yapılması planlanmaktadır.” şekline tanımlanmıştır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

Lojistik Merkezi, “Marmara Denzinin kuzeyindeki trafik yoğunluğunun lojistik verimliliğe etkisi olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle İstanbul’un ana lojistik merkezi olarak Kanal İstanbul’un Karadeniz girişinin doğu bölgesi seçenekler arasında düşünülmektedir. İGA’nın (İstanbul Grand Airport) İstanbul Yeni Havalimanında geliştirdiği kargo şehrinin, konteyner limanı ve antrepolar ile desteklenerek, İstanbul lojistiğinin büyük bir kısmının bu bölgeye aktarılması planlanmaktadır. Böylece İstanbul Yeni Havalimanı ile entegre olarak yük taşımacılığindeki altyapı eksikliği ve ulaştırma türleri arasındaki entegrasyon eksikliğinin giderileceği ve bölgeye ait karayolu ve demiryolu hatlarıyla da desteklenip verimli bir lojistik alan yaratılabileceği öngörülmektedir. Dolayısıyla proje kapsamında Kanal İstanbul’un kuzey girişinde 17.461.085 m²’lik dolgu alanı üzerinde bir lojistik merkezi kurularak planlanan konteyner limanlarıyla entegre edilmesi tasarlanmıştır. Ayrıca, bahsi geçen tüm veriler göz önüne alındığında, Kanal İstanbul’un Karadeniz girişinde önerilen limanın ve lojistik merkezin erişim açısından çok daha uygun olduğu ve önerilen lokasyonda mevcut yollara ve 2023 yılına kadar hizmete açılması öngörülen detayları Bölüm 4.5.5.’te verilen Halkalı Hızlı Tren Hattına bağlantısı yapıldığı takdirde, konteyner yüklerinin limana ve hinterland’a aktarımının son derece verimli bir şekilde yapılacağı düşünülmektedir.” şeklinde mevcut ve planlanan ulaşım aksları ile ilişkilendirilerek yer seçimi tanımlanmıştır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

Küçükçekmece Yat Limanı, “İstanbul’daki mevcut talebi ve Kanal İstanbul Projesi kapsamında oluşacak ilerideki talepleri karşılayabilmek adına proje kapsamında 1 adet yat limanı (marina) yapılması planlanmıştır.”



Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

- Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Karşılaşılabilecek Riskler ve Çözüm Önerileri

ÇED Raporunun “3.2.1.1. Hizmet Amacı, Teknik Özellikleri ve Karakteristikleri (Uzunluk, Genişlik, Derinlik, Kanaldan Çıkarılacak Hafriyat ve Tarama Miktarı, Sızdırmazlık vb.)” başlığı altında yapılacak kazı sonucu çıkacak harfiyat ile ilgili olarak “Kanal yatırım maliyet ve yapım süresini en fazla etkileyen parametre kazı miktarıdır. Kanal boyutları ve kanal güzergahındaki topoğrafik yapı dikkate alındığında, kazıdan çıkacak malzemenin karada dolgu işlemi ile bertaraf edilemeyeceği açıktır. Bu nedenle, kazının Marmara Denizi ve/veya Karadeniz kıyılarında dolgu yapılarak değerlendirilmesi tek çözüm olarak görülmüştür. Ancak, Marmara Denizi kıyılarında söz konusu boyutta dolgu işleminin yapılması, mevcut koşullarda mümkün olmadığından, kazı malzemelerinin Karadeniz kıyılarında dolgu yapılarak bertaraf edilmesi öngörülmüştür.” denilmektedir.

Proje alanında kalan Küçükçekmece ve Sazlıdere Su Toplama Havzaları ile ilgili olarak “...kanal işletme döneminde belirlenen ana risk; Küçükçekmece Gölü kuzey sınırı ile Sazlıdere barajı gövdesi arasında kalan ve karstik kireçtaşlarının yer aldığı kesimde kanaldan sızacak tuzlu su ile yeraltı suyu akiferinin tuzlanmasıdır.” olarak açıklanmış ve bu risk ile ilgili olarak düşünülen çözüm önerisi “3.2.1.4. Tatlı-Tuzlu Su Geçişleri Olasılığı Nedeni ile Güzergah Boyunca Sızdırmazlık Kapsamında Tatlı Su Koruma Amaçlı Yapılacak İş ve İşlemler (Etüdler ve Modelleme Çalışmaları ile Birlikte Açıklanmalıdır)” başlığı altında “Kanalın güneyinde KN 9+500 ile KN 14+650 arasında kalan yaklaşık 5,2 km’lik kesimde geçilen kireçtaşı yapısı nedeniyle mevcut yeraltı suyu rezervinin tuzlanması riski, kanalın bu kesimde sızdırmazlığının sağlanması ile önlenecektir. Kanal sızdırmazlığının sağlanabilmesi için muhtelif yöntemler değerlendirilmiş ve uygulamada geosentetik beton şilte (geosynthetic concrete mattress) kullanılması uygun bulunmuştur. Önerilen yöntem belirlenen kanal güzergahı boyunca kanal yan yüzleri ile tabanında uygulanacaktır.” şeklinde açıklanmıştır.

Ayrıca projenin kuzeyinde yer alan Terkoz Su Toplama Havzası ile ilgili olarak Terkos Gölü açısından oluşabilecek olumsuz etkiler ile ilgili olarak “Kanalın kuzey kesiminde Terkos Gölü ile olumsuz etkileşimi olacak kanal kesimleri KN 37+455 ile KN 38+400 arası ve KN 40+450 ile KN 40+850 arasındaki bölümdür. Söz konusu iki kesim arasında kalan kanal güzergahı boyunca kanal sol sahilinde Terkos Gölü’nden kanala olacak akışı engellemek amacıyla, kanal kesitinin geçirimsizliğini sağlamaya olanak tanıyan bir sızdırmazlık duvarı (çimento – bentonit sızdırmazlık duvarı) ya da enjeksiyon kesişen kazık gibi eş değer bir sistem uygulanacaktır.” denilerek düşünülen çözüm önerileri açıklanmıştır.

- Kanal İstanbul Projesi İle İlgili İmar Planları, Mevcut Arazi Kullanımı ve Plan Yapım Yetkisi

ÇED Raporunun “3.2.1.9. İmar Planı Teklifi, Vaziyet Planı (kıyı-kenar çizgisi ve koordinat bilgileri işlenmeli, boyut ve lejand bilgileri ile birlikte)” başlığı altında 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının yürürlükte olduğu belirtilerek proje alanının içinde kaldığı fonksiyonlar, “Plan incelendiğinde proje alanının mevcut arazi



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

kullanımı; plaj ve kumsal, rehabilite alanı, kıyı alanları, gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alan, tarımsal niteliği korunacak alan, mera alanı, orman alanı, doğal ve kırsal karakteri korunacak alan, kentsel ve bölgesel yeşil alan, üniversite kampüs alanı, eğitim, bilişim ve teknoloji alanı, fuar panayır ve festival alanı, meskûn alan, gelişme alanı, günübirlik rekreasyon alanı, Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Baraj Gölü şeklindedir.” şeklinde açıklanmıştır.

Kanal İstanbul Projesi ile ilgili yapılacak her ölçekli plan çalışması ile ilgili yetki ve yetkilendirilmiş kurum ve kurumlarla ilgili olarak “Kanal İstanbul Projesinin yer aldığı alan 08.09.2012 tarih ve 28405 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ve yine 30.04.2014 tarih ve 28987 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu kararında tanımlı “rezerv yapı alanı” içerisinde kalmaktadır. Bu bölgede imar yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilmiştir.

Rezerv alanda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanlığı arasında hazırlanan protokol gereği, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan taslağı ile 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli imar planı taslaklarının hazırlanmasına ilişkin çalışmalar İBB tarafından sürdürülmektedir. Bu nedenle mevcut 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli imar planları bu ÇED raporunda verilmemiştir. Söz konusu Kanal İstanbul Projesinin geçirilebilmesi için öncelikle 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan ile 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli imar planlarının Bakanlık tarafından onaylanarak yürürlüğe girmesi gerekmektedir.” şeklinde açıklama getirilmiştir.

ÇED Raporunun içeri ve incelediği konulara bakıldığında “Dolayısıyla plan çalışmalarının devam etmesi ve imar planı ile ilgili izinlerin ÇED Kararından sonra alınan izinler arasında olması nedenleriyle proje kapsamında bu aşamada **imar planı teklifi bulunmamaktadır.**” denilmekte olup ÇED raporunun sadece mevcut durum ve doğal kaynaklar üzerindeki etkileri incelediği, bu bölgeye gelecek diğer fonksiyonların (konut, ticaret, eğitim alanları, lojistik alan, donatı alanları v.b.) etkisinin incelenmediği görülmüştür. Bu konu hakkında “3.2.1.12. Kanal Güzergahı ve Etki Alanının Mevcut ve Planlanan Projelerle İlişkisi, Mesafesi, Kesişen Kısımları, Bunların 1/25.000 Ölçekli Topografik Harita veya Uydu Görüntüsü Üzerinde İşaretlenmesi” başlığı altında “Kanal projelendirmesinde karar verilmesi gereken diğer bir önemli parametre de kanal güzergahı ve etki alanı içerisinde kalan mevcut ve planlanan projelerdir. Bu noktada İstanbul Yeni Havalimanı, Atatürk Havalimanı, Çekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi (ÇNAEM), Karayolları, Demiryolları (Hafif Raylı Sistem Ve Metrolar Dahil), DSİ ve İSKİ Genel Müdürlüğü Sorumluluğunda Olan Yeraltı ve Yerüstü Su Kaynakları ile Bu Kaynakların Tesis ve İşletmeleri, Rezervuar ve Koruma Alanları ile Projeleri değerlendirilmiştir.” denilerek yapılacak plan çalışmalarının da incelenmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir.

İlgi yazı eki ÇED Raporu ile Kanal İstanbul Projesinin incelemesi 1-Giriş, 2-Yasal Politika ve Kurumsal Çerçeve, 3-Projenin Tanımı ve Amacı, 4-Proje İçin Seçilen Yerin Konumu, 5-Mevcut Çevresel Özellikler, 6-Projenin İnşaat ve İşletme Aşamasında Çevresel Etkileri ve Alınacak Önlemler, 7-Halkın Katılımı, 8-Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Değerlendirilmesi ve 9-Sonuç başlıkları altında incelenmiştir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Yapılan ÇED Raporu incelmesinde, raporda sadece Kanal olarak adlandırılan su yolunun ve güzergahının konumu, mevcut durumu, etkileri, oluşabilecek risk durumları tespiti ile çözüm önerilerinin değerlendirildiği görülmüştür. Kanal İstanbul Projesi kapsamında ÇED Raporunda bahsi geçen riskler ve çözüm önerileri aşağıda ki tabloda görülmektedir.

OLUŞABİLECEK RİSKLER

- Küçükçekmece Gölü kuzey sınırı ile Sazlıdere barajı gövdesi arasında kalan ve karstik kireçtaşlarının yer aldığı kesimde kanaldan sızacak tuzlu su ile yeraltı suyu akiferinin tuzlanmasıdır.
- Kanalın kuzey kesiminde Terkos Gölü ile olumsuz etkileşimi olacak kanal kesimleri KN 37+455 ile KN 38+400 arası ve KN 40+450 ile KN 40+850 arasındaki bölümdür.
- Proje kapsamında, kanal güzergahı boyunca tarımsal faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlar
- Proje kapsamında, kanal güzergahında kalan orman alanları
- Proje kapsamında, kanal güzergahında kalan sit alanları
- Kanal İstanbul Projesi kapsamında gerçekleştirilecek kazı çalışması sonucu ortaya çıkacak hafriyat

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

- Kanalın bu kesimde sızdırmazlığının sağlanması ile önlenecektir.
- Kanal sızdırmazlığının sağlanabilmesi için muhtelif yöntemler değerlendirilmiş ve uygulamada geosentetik beton şilte (geosynthetic concrete mattress) kullanılması uygun bulunmuştur.
- Önerilen yöntem belirlenen kanal güzergahı boyunca kanal yan yüzleri ile tabanında uygulanacaktır.
- Söz konusu iki kesim arasında kalan kanal güzergahı boyunca kanal sol sahilinde Terkos Gölü'nden kanala olacak akışı engellemek amacıyla, kanal kesitinin geçirimsizliğini sağlamaya olanak tanıyan bir sızdırmazlık duvarı (çimento-bentonit sızdırmazlık duvarı) ya da enjeksiyon kesişen kazık gibi eş değer bir sistem uygulanacaktır.
- Kanal güzergahı boyunca tarımsal faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlarda alanların tarımsal amaçla kullanılamayacak olması nedeniyle gerekli izinler; 5403 sayılı "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu" hükümlerine uygun olarak İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürlüğünden alınacaktır.
- Orman alanları ile ilgili olarak Orman Genel Müdürlüğünden gerekli izinler alınacaktır.
- Arkeolojik sit alanları ile ilgili olarak İstanbul 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünden gerekli izinler alınacaktır.
- Kanal İstanbul'un karada yapılacak kazı hacmi yaklaşık 1,1 milyar m³ olup, bu hafriyatın Karadeniz kıyısında kıyı dolgusu yapılarak bertaraf edilmesi planlanmıştır. Bu



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

- amaçla yaklaşık 38 km kıyı dolgusu yapılması gerekecektir.
- Arazi hazırlık döneminde çalışma sınırı içerisinde oluşacak kamyon trafiği ○ Kamyon geçişleri için trafiğe kapalı ulaşım yolları tesis edilecektir.

2.a.2. Mevcut Durum ve Meri 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Kararları

- Kanal İstanbul Proje Alanının İstanbul İli İçindeki Konumu

Kanal İstanbul Proje Alanı kapsamında belirlenen Rezerv Yapı Alanı, İstanbul ili Avrupa Yakasında Arnavutköy, Başakşehir, Avcılar, Küçükçekmece ve Bakırköy ilçe sınırları içinde kalmaktadır.



Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

- Kanal İstanbul Proje Alanının 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planındaki Durumu

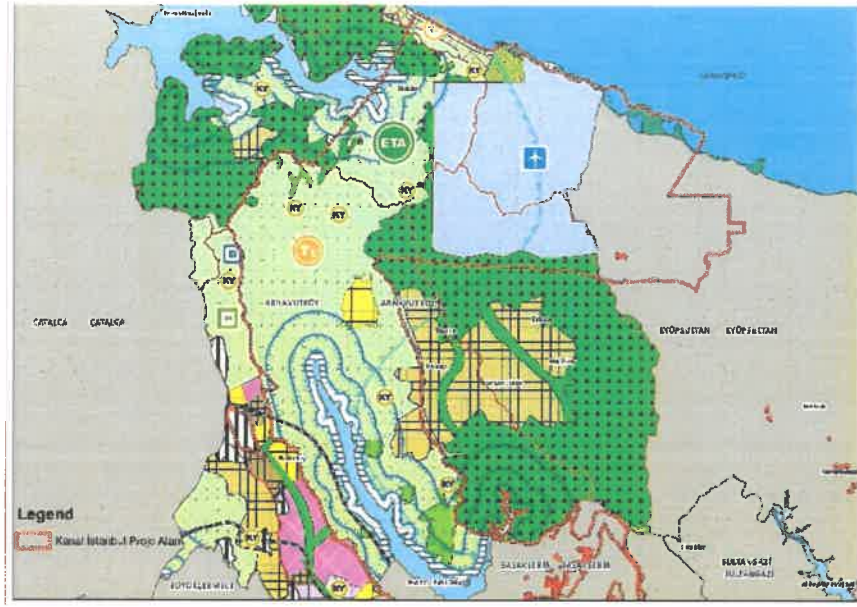
1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, Kanal İstanbul Proje alanı kapsamında incelendiğinde; proje alanı içinde kalan;

Arnavutköy İlçesi, “Havza içi Rehabilitasyon Edilecek Alan”, “Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alan”, “Tarımsal Niteliği Korunacak Alan”, “Ekolojik Tarım Alanı”, “Ekolojik Turizm Alanı”, “Kırsal Yerleşme Alanı”, “Mera Alanı”, “Orman Alanı”, “Havza içi Yapı Yasaklı Alan”, “Kıyı Rehabilitasyon Alanı”, “Plaj, Kumsal, Kıyı Alanı” ve “Doğa Odaklı Turizm Alanı” lejantlarında kalmakta iken 12.06.2014 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İli 3. Havaalanı Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile “Hava Limanı” Lejandı, 10.12.2018 tasdik



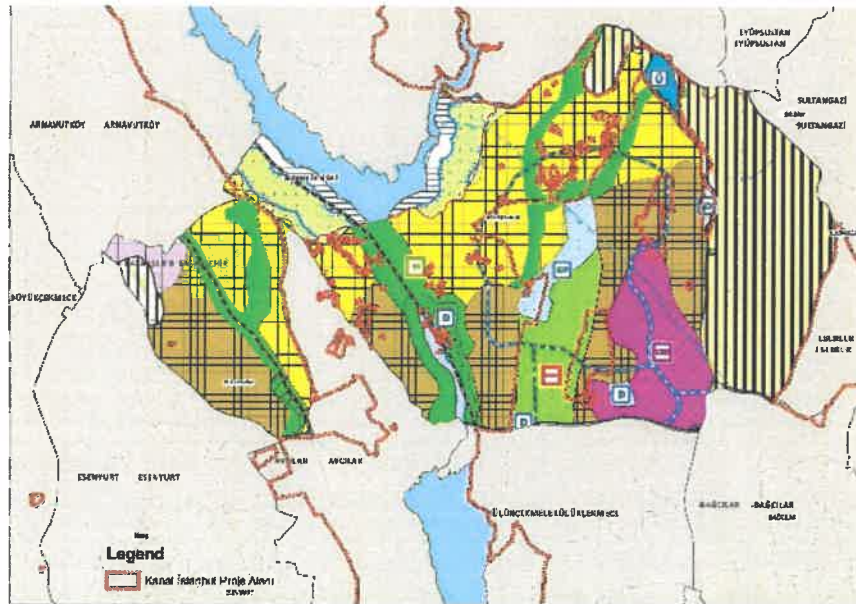
T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

tarhli 1/100.000 ölçekli Dursunköy Mahallesi Muhtelif Parsellere İlişkin Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile “Kentsel Gelişme Alanı” lejandı getirilmiştir.



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü

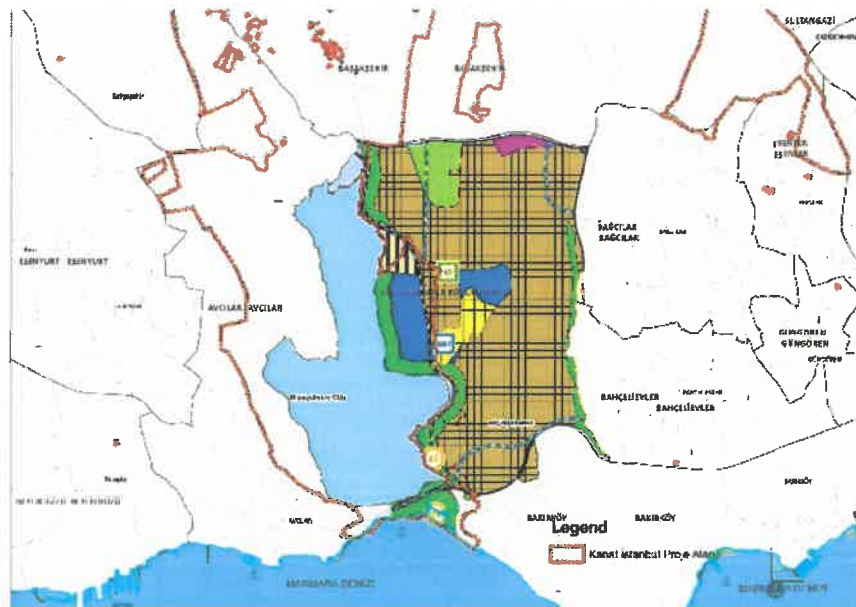
Başakşehir ilçesi, “Gelişme Alanı”, “Meskun Alan”, “Jeolojik Sakıncalı Alan”, “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı”, “Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanı”, “Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alan”, “Havzaîçi Yapı Yasaklı Alan”, “Tarımsal Niteliği Korunacak Alan”, “Sağlık Parkı” ve “Ulusal ve Uluslar arası Spor Alanı” lejandlarında;



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü



Küçükçekmece ilçesi “Askeri Alan ve Askeri Güvenlik Bölgesi”, “Meskun Alan”, “Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanı”, “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı”, “Günübirlik Rekreasyon Alanı”, “Sit Alanı” ve “Jeolojik Sakıncalı Alan” lejandlarında;



13 / 56



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Bakırköy ilçesi, “Meskun Alan” ve “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı” lejandlarında kalmaktadır.



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü

- 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Ana Planlama Kararları

İstanbul Çevre Düzeni Plan Raporunun “Bölüm 6. Planlama Yaklaşımı” bölümünde açıklandığı gibi Çevre Düzeni Planı’nda, İstanbul’un mevcut sorunlarının çözümünün, mekansal gelişiminin ve kalkınmasının sürdürülebilir bir biçimde sağlanması ve yaşam kalitesinin artırılması amaçlanmıştır.

Raporun söz konusu bölümünde “Ekonomik faaliyetlerin İstanbul’u biyolojik ve klimatolojik açıdan besleyen ekolojik değerlere, kaynaklara ve varlıklara taşıma kapasitelerinin çok üzerinde boyutlarda yüklemeler getirmiş olması, nüfusun ancak belirli bir düzeyde tutulması koşuluyla kentin varlığını sürdürebilmesine olanak tanımaktadır. Aksi taktirde, İstanbul’un yaşam destek sistemleri, aşırı nüfus büyümesi karşısında, kentin ekolojik sürdürülebilirliğini sağlamakta yetersiz kalacaktır. Bu nedenle; çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik, bu bağlamda planlama yaklaşımının temelini oluşturmaktadır.” denilerek çevre düzeni planının ana ilkesi açıklanmıştır.

İstanbul Çevre Düzeni Planının ana ilkesi kapsamında “6.2. İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Yaklaşımı” başlığı altında İstanbul’un plansal gelişimi bakımından dikkat edilmesi gereken unsurlar “İstanbul’un mekansal planlamasında iki unsur öne çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, ‘büyüklüğün’, ikincisi ise ‘büyümenin yönetimi ve yönetilebilirliği’dir.” şeklinde açıklanmıştır. Belirlenen bu unsurlar çerçevesinde plan çalışmasında fonksiyonların yer seçimi ile ilgili olarak belirlenen ana planlama yaklaşımı “... Bu bağlamda, İstanbul’da her arazi kullanım kararının kentin doğal ve ekolojik yapısının sürdürülebilirliğine katkı vermesi amaçlanmaktadır.” şeklinde özetlenmiştir.

Yukarıda açıklanan amaçlar ve planlama ilkeleri çerçevesinde İstanbul Çevre Düzeni Planında İstanbul için planlanan gelişim yönü ve mutlak korunacak doğal kaynaklar aşağıdaki gibi özetlenmiştir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

“İstanbul’un bu iki problem bileşeninin (büyüklüğün ve büyüme baskısının) yönetilebilirliğini sağlamak; diğer bir deyişle, İstanbul’un yaşam kaynaklarının ve değerlerinin yok olmasının önüne geçmek, mekansal yapısının yeniden örgütlenmesinin gerekçesini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, İstanbul’da her arazi kullanım kararının kentin doğal ve ekolojik yapısının sürdürülebilirliğine katkı vermesi amaçlanmaktadır.

İstanbul’da gerek demografik ve ekonomik yapı gerek mevcut mekansal gelişme eğilimleri gerekse alana yönelik projeksiyonlar; ilin yakın gelecekte kendi yaşam destek sistemlerini geri dönüşü olmayacak şekilde bozarak yok etme sürecinde olduğunu göstermektedir. Söz konusu eğilim, İstanbul’un mevcut çarpık kentleşme ve çevresel sorunları ile beraber ele alındığında; kentin kendine yeterliliği konusundaki kaygılar artmakta ve başta su olmak üzere yaşamın devamlılığı için gerek duyulan tüm doğal kaynaklarda yaşam kalitesine yansıyan değişimlerin olumsuz sonuçlarının çok da uzak olmadığını göstermektedir. Yaşam destek sistemleri olan doğal alanlar ve insan yaşamının kalitesi arasındaki ilişkinin İstanbul’un kırılgan coğrafyasında daha da güçlü bir şekilde ortaya çıkması çok yönlü ve bütüncül önlemleri gerektirmektedir.

Yukarıda bahsedilen süreç, İstanbul için genelde sürdürülebilirlik ve özelde de çevresel sürdürülebilirlik arayışını bir zorunluluk haline getirmektedir.

İstanbul’un sahip olduğu su havzaları ve orman alanları başta olmak üzere, kentin yaşam destek sistemlerini oluşturan ve Karadeniz sahillerine paralel olarak uzanan yatay kuzey eksenindeki ekolojik değerlerin ekonomik girişimlere korumacı bir yaklaşımla kapalı tutulması gerekmektedir.

Dolayısıyla; İstanbul’un gelişme yönlerinin batı ve doğu kanatlara doğru yönlendirilmesi ve mekansal büyümesinin ana-merkezin sıçrama odakları olarak tanımlanabilecek alt-merkezleri de içermek üzere doğrusal bir modele dayandırılması gereği ortaya çıkmaktadır. İstanbul Boğaz’ının her iki kıyısı boyunca kuzeye doğru gelişme eğiliminde olan faaliyetlerin ve yapılaşmanın getirdiği tahribat ve tehditler göz önünde tutularak, kuzey ekseninde yer alan ekolojik kaynaklara yönelen dikey gelişmeler böylelikle kontrol altına alınmalıdır.” şeklinde ifade edilmektedir.

2.a.3. Sonuç ve Değerlendirme:

Yapılan incelemeler neticesinde, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında İstanbul’un batı ve doğu aksı üzerinde doğrusal gelişmesi, kuzey ekseninde yer alan ekolojik kaynaklara yönelen dikey gelişmelerin kontrol altına alınarak doğal kaynakların korunması hedeflenmekte ancak Kanal İstanbul Projesinin, Sazlıdere ve Terkoz Havzaları içinden geçmekte olduğundan kent makroformunu kuzeye ötelediği ve ekolojik kaynakları olumsuz etkileyeceği, proje alanı içinde kalan mutlak tarım arazilerinin proje sonrasında tarım amaçlı kullanılamayacağı, Sazlıbosna ve Terkoz Havza Alanlarının yok olacağı, yer altı sularının ve Terkoz Gölünün tuzlanması riski taşıdığı bu yönüyle bölgenin su varlığı için tehdit oluşturacağı, kanal kazısı sonucu ortaya çıkacak harfiyatın ancak Karadeniz kıyılarında oluşturulacak dolgu alanları ile berteraf edilebileceği, bu yönüyle hafriyat yapılan alanlarda Çevre Düzeni Planında



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Karadeniz kıyılarına yönelik ekonomik girişimlere korumacı yaklaşımı ile uyumsuz ve coğrafyada geri dönülemez değişikliklere sebebiyet vereceği Kanal İstanbul Proje güzergahı ve etrafı boyunca; Sazlıbosna Gölü havzasının kuzeyindeki 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ana kararı olan İstanbul'un kırılğan coğrafyasında yaşamsal destek sistemlerini oluşturan doğal kaynakların (su havzaları, tarım alanları, orman alanları v.b.) ekolojik sürdürülebilirliğini sağlamakta yetersiz kalacağı Çevre Düzeni Planında belirtilen "arazi kullanım kararının kentin doğal ve ekolojik yapısının sürdürülebilirliğine katkı vermesi" amacı ile uyumlu olmadığı değerlendirilmektedir.

Bunun yanı sıra Kanal İstanbul Proje alanında kalan sit alanları ile ilgili riskler belirlenmesine karşın sit alanları üzerine yapacağı olası etkiler ve sit alanlarının korunmasına yönelik önerilerin yer almadığı tespit edilmiştir.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında sadece su yolu olarak tanımlanan Kanal güzergahının koordinatları ve en kesitleri belirtilerek oluşturulacak dolgu alanlarının kullanımı (Lojistik Merkez, Rekreasyon Alanı) ile su yüzeyinde inşaa edilecek Konteyner Limanları planları açıklanmış olup 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Avcılar, Küçükçekmece, Bakırköy ve Başakşehir ilçe sınırlarında kalan yerleşik alanlar, mevcut ve planlanan donatı alanları ile ilgili olarak açılacak su yolu (kanal) ve çevresinde gerçekleştirilecek fonksiyon dağılımı/arazi kullanımına ilişkin "proje kapsamında bu aşamada imar planı teklifi bulunmamaktadır." şeklinde ifade edildiğinden dolayı Kanal İstanbul Projesi imar planları yönünden değerlendirilememiştir.

Buna karşın, proje güzergahı ve etrafı boyunca, öncelikle ÇED raporunda belirtilen Lojistik Merkezler ve bunların ihtiyaçları ile birlikte olası diğer kamu ve özel sektöre yönelik belirlenecek plan kararlarının bölgeye ek, nüfus, yapı yoğunluğu, bunlara bağlı ulaşım ve donatı alanları ihtiyaçları doğuracağından, söz konusu ihtiyaçlara yönelik mekansal organizasyonun, bütüncül plan yaklaşımı ile uyumlu olmadığı ayrıca sazlıbosna gölü güneyinde kalan yerleşim bölgelerini ayırıcı nitelikte ve İstanbul metropol bütündeki ana plan kararları ile uyumlu olmadığı değerlendirilmiştir.

Kanal İstanbul Projesi ve çevresinde oluşacak yapılaşma alanları; çok kısa zamanda sıcaklık, nemlilik, buharlaşma ve rüzgar rejimlerini değiştirerek birer kentsel ısı adasına dönüşecek bu alanlar iklim değişikliği açısından olumsuz sonuçlar üretecektir.

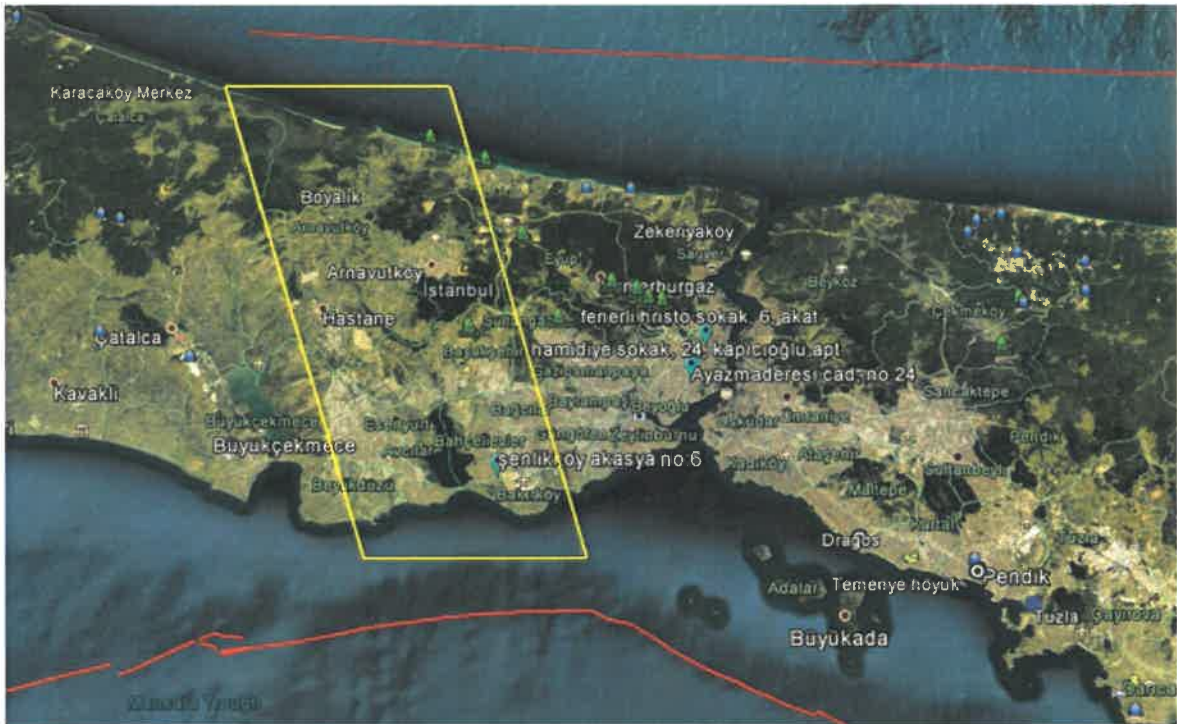
İstanbul'un bu bölgede sahip olduğu ormanlar, karasal ekosistemler, çayır ve meralar, kıyı kumulları, endemik türler projenin inşaat ve sonrasında ki mevcut imar planlarına aykırı yeni oluşacak gelişme alanlarından ötürü yok olma aşamasına gelecektir.

Çevre Kanununun 10. maddesine göre hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporları özü itibarıyla yapılacak yatırımlara ilişkin onay, izin, ruhsat vb. işlemler öncesinde hazırlanır. Her ölçekteki meri imar planlarına aykırı, herhangi bilimsel analiz çalışmaları sonucu üretilmeyen üst ölçekli arazi kullanım kararları geliştirilen, mevcut proje ve sonrasında oluşacak kentsel yapılaşma alanları ile mevcut tarım alanlarını, mera alanlarını, yer altı ve yer üstü su kaynaklarını/havzalarını geri dönülemeyecek biçimde yok edecek olan Kanal İstanbul Projesine

yönelik ekolojik sürdürülebilirlik, şehircilik ilke ve esasları ile kamu yararı açısından herhangi bir şekilde olumlu bir husustan bahsetmek mümkün görülmemektedir.”

2.b.DEPREM RİSK YÖNETİMİ VE KENTSEL İYİLEŞTİRME DAİRE BAŞKANLIĞI:

Karadeniz’den başlayarak, kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan ve İstanbul Avrupa Yakasındaki Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy ve Başakşehir ilçelerinden ve Sazlıdere Baraj Göleti ile Küçükçekmece Gölü’nden geçerek Marmara Denizi’ne ulaşan (Şekil 1) ve projelendirilmesi T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil)” projesine ait ÇED raporu tarafımızca incelenmiş olup; konuya dair saptadığımız eksiklikler, çekinceler bu raporda sunulmuştur.



Şekil 1. Kanal İstanbul Proje Alanı



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

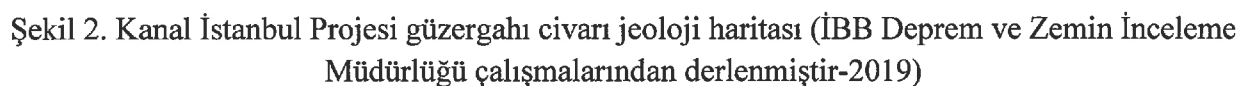
2.b.1. Jeolojik Değerlendirmeler

Proje alanının en güneyinden itibaren Küçükçekmece Gölünün etrafında Üst Miyosen-Pliyosen yaşlı Çekmece Formasyonunun Bakırköy, Güngören ve Çukurçeşme Üyeleri'ne ait kireçtaşı-marn, yeşil-gri kil ve altında kaba kum-çakıl bulunmaktadır (Şekil 2).

Çekmece Gölünün kuzeyi Sazlıdere Barajı göletinin her iki yakasında Üst Eosen-Oligosen yaşlı Ceylan Formasyonuna ait killi kireçtaşı-kireçli kilitaşı, Orta-Üst Eosen yaşlı Soğucak Formasyonuna ait resifal kireçtaşı ve barajın doğusunda Orta-Üst Eosen yaşlı Koyunbaba Formasyonuna ait kömür ara düzeyli kumtaşı-çakıltası-killi kumlu çakıllı kireçtaşı ve Alt Karbonifer yaşlı Trakya Formasyonuna ait kumtaşı-şeyl birimleri yer almaktadır.

Baraj gölünün kuzey ucundan Karadeniz'e kadar olan kısımda ise Üst Oligosen-Orta Miyosen yaşlı İstanbul Formasyonunun Kırac Üyesine ait kum-mil ve çoğunlukla çakıl, Orta Oligosen-Alt Miyosen yaşlı Danişmen Formasyonunun Ağaçlı Üyesine ait kömür ara katkılı kum, çakıl, kil birimleri ve yine Üst Eosen-Oligosen yaşlı Ceylan Formasyonuna ait birimler yer almaktadır.

Ayrıca, öncelikle Küçükçekmece Gölünün Marmara Denizine bağlandığı iç kumsal bölgesinde 35 metrenin üzerinde kalınlığa sahip kumul ve alüvyon çökeller olmak üzere, Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Baraj Gölüne bağlanan vadilerde kil, kum ve çakıllardan oluşan çökeller yer almaktadır. Bununla birlikte, göl ve vadi yamaçlarının yüksek eğimli kesimlerinde(özellikle K.Çekmece Gölünün Doğu ve Batı yamaçları) kaymaya karşı dirençsiz konumda yer alan Heyelanlı Bölgeler yer almaktadır.



Şekil 3. Kanal İstanbul Projesi güzergahı civarı akarsu ve göletleri göstermektedir. Güzergâh (Şekil 2) boyunca yer alan ve İstanbul'un afet anında kullanabileceği temel su kaynaklarından biri olan Terkos Gölü için deniz suyu girişi nedeniyle kirlenme riski mevcuttur. Küçükçekmece Gölü ise zaten geri dönüşü mümkün olmayacak şekilde ortadan



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

kalkacaktır. Küçükçekmece Gölünün kuzey sınırlarından Karadeniz sınırına kadar kanal güzergahının etrafında yer alan ve kalınlığı neredeyse 1000 metreleri ve doğu ve batı komşuluğu neredeyse 40 km'yi bulan **akifer özellikteki** kireçtaşları kanala komşu olacaklar ve buradaki yeraltı suyu kaynakları da geri dönüşü olmayacak şekilde kirlenecektir. Olası bir afet anı için son derece kıymetli yeraltı suyu barındıran akifer özellikteki bu jeolojik birimin geçirimli/yarı geçirimli özellikteki hidrojeolojik ortamları, geri dönüşü mümkün olmayacak şekilde zarar görecektir.



Şekil 3. Kanal İstanbul Projesi güzergahı civarı akarsu ve göletler

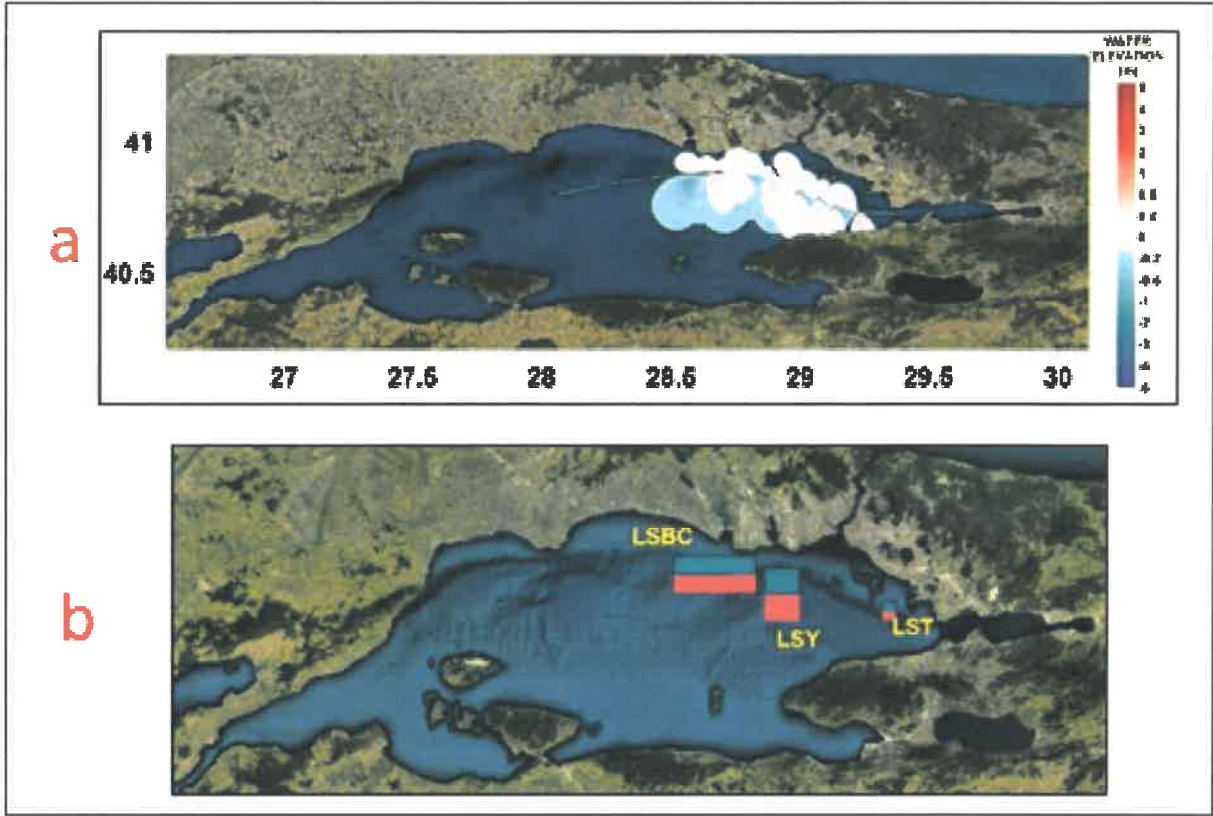
Ayrıca, Karadeniz ve Marmara Denizi su kalitesi arasındaki kimyasal farklılıklar (sıcaklık, iyon içeriği, tuzluluk vb.) dikkate alınmadığı durumda hem hidrojeokimyasal hem de ekolojik sorunlara sebep olabilecektir.

2.b.3. Tsunami

Marmara Bölgesinden geçen KAF (Kuzey Anadolu Fayı)'ın kuzey kolu üzerinde meydana gelebilecek olası yıkıcı bir deprem sonucu oluşabilecek (sismik ve deniz içi heyelanı kaynaklı) tsunami riski, İBB Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü ve ODTÜ tarafından analiz edilmiştir. Bu kapsamda, İBB vb. kuruluşlar tarafından sağlanan deniz tabanı topoğrafyası (batimetrik veri seti) ve karasal alana dair sayısal yükseklik modeli (DEM) bilgileri kullanılarak her bir ilçe için tsunami analizleri hazırlanmıştır (Şekil 5).



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



Şekil 4. Marmara Denizi'nde sismik kaynaklı (a) ve heyelan kaynaklı (b) Tsunami Senaryolarının Konumu

Tsunami, okyanus ya da denizlerin tabanında meydana gelen deprem, deniz içi heyelan, volkan patlaması ve bunlara bağlı taban çökmesi ile zemin kaymaları gibi tektonik olaylar sonucu denize aktarılan aşırı enerji nedeniyle oluşan uzun periyotlu **deniz dalgasını** temsil eder. Deniz tabanının doğal afetler sonucu ani olarak şekil değiştirmesi ile üzerindeki su kütlesinde dikey hareket oluşur. Bu yer değiştirmeler deniz yüzeyinde de birbirinden uzak ve **çok hızlı dalga serileri olarak görülür**.

2018 yılı itibarı ile gerçekleştirilen tsunami çalışmalarının sonuçlarına göre;

- Kıyılarda olası en büyük dalga yüksekliği **6 m**,
- Kıyılara erişme zamanı yaklaşık **8 dk**,
- Kıyılarda ilerleme mesafesi ortalama **150 metreden az**.
- En yüksek dalganın ulaşacağı kıyı bandı, İstanbul'un doğusunda yer alan ve kıyıya paralel **10 km'lik kıyı çizgisi ve iç kesimleridir**.

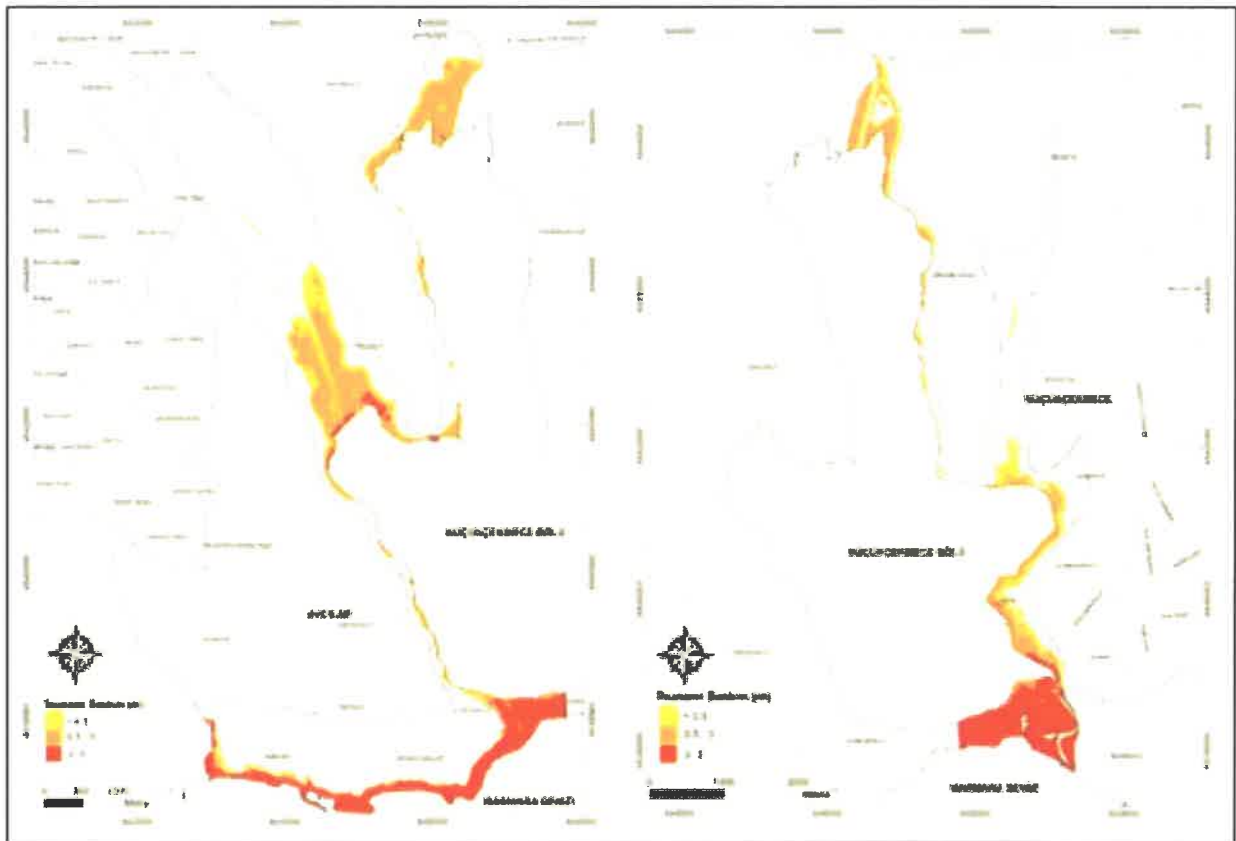
Bununla birlikte tsunami dalgaları diğer deniz içi dalgalar ile kıyaslanmamalıdır. Tsunami dalgaları, çok daha yıkıcı ve dalga serileri olarak gerçekleşmektedir. Örneğin Pasifik Okyanusu'nun ortasında ortalama derinlik 4000 metredir ve bu derinlikte tsunamiler 720 km/saat hızla yayılırlar. Bu hız yaklaşık olarak bir jet uçağının hızına karşılık gelir. İki dalga arasındaki mesafe 200 km'yi bulabilir. Dalga yüksekliği ise sadece 10-50 cm civarındadır. Dalgalar kıyıya



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

yaklaştıklarında **yavaşlar ancak buna karşılık yükseklikleri metrelerce artabilir**. Bu sebeple tsunami dalgaları **limanlar, plajlar ve nehir ağzlarında çok daha etkili olurlar**. Söz konusu kanal projesinin Küçükçekmece Gölü güneyindeki kısmında olacak bir tsunaminin oluşturacağı risk ve hasar, bölge liman, nehir ağzı vb. bulunduğu bir yerde olacağından, artacaktır.

Yapılan tsunami analizlerine göre, Küçükçekmece Gölü (Avcılar ve Küçükçekmece İlçeleri kıyıları) güney kıyılarında tsunami sonucu, su basma derinliğinin 5 metrenin üzerine çıkabileceği öngörülmektedir. Ayrıca, tsunami dalgalarının, gölün kuzey ucuna kadar (yaklaşık 10 km) ilerlediği analiz sonuçları ile öngörülmektedir. Kanal açıldığı zaman bu mesafe daha da artacaktır.



Şekil 5. Küçükçekmece Gölü güney, doğu kıyıları tsunami ve su basması dağılımı haritası



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Ayrıca Karadeniz içerisinde meydana gelebilecek bir deprem sonrası oluşabilecek tsunami içinde söz konusu tsunami projesinde kuzey girişi için benzer riskler söz öngörülmektedir (Şekil 6).

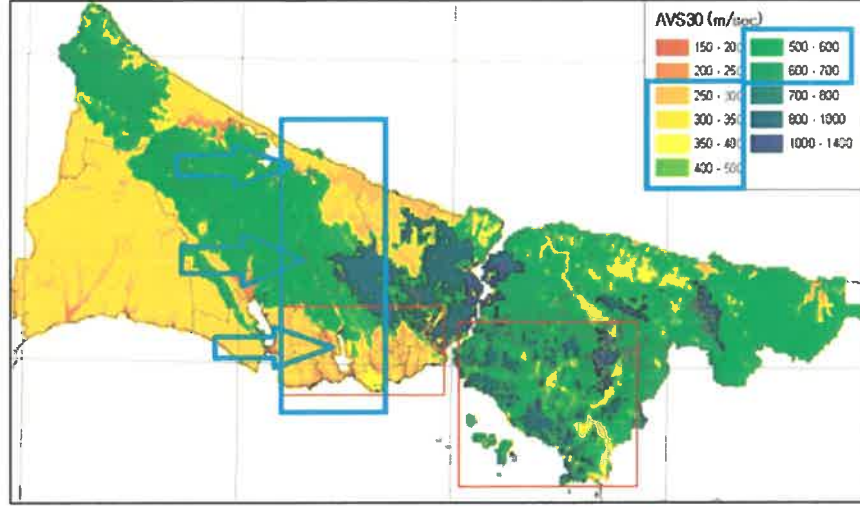


Şekil 6. Karadeniz içerisindeki olası sarsıntılar



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

2.b.4. Jeofizik ve Sismik Değerlendirmeler



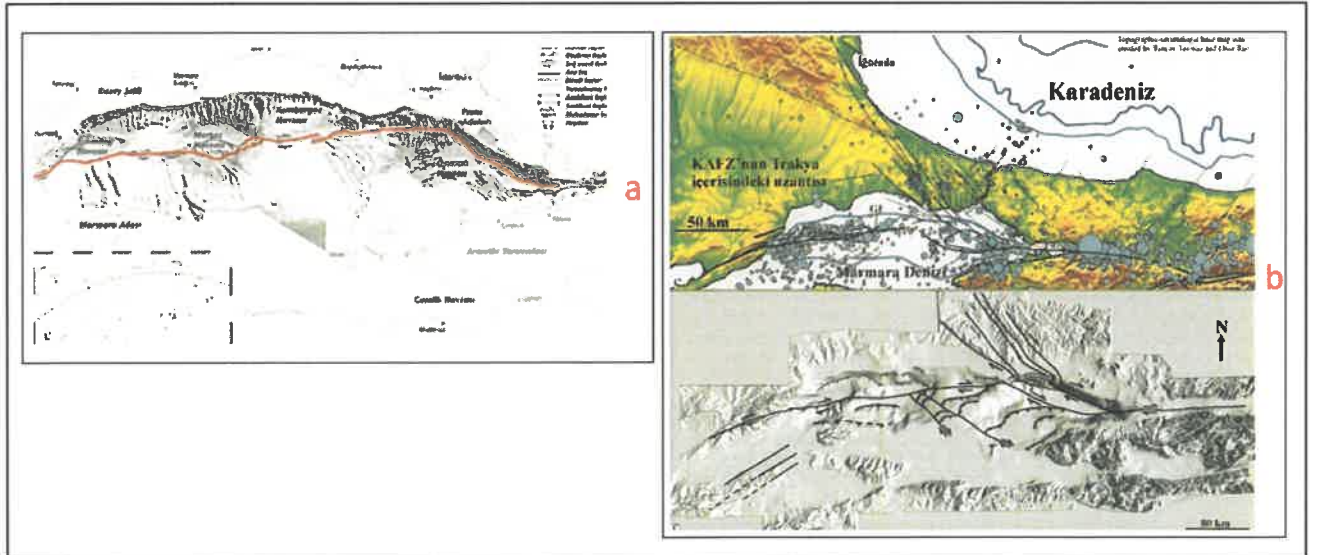
Şekil 7. Kanal civarı kayma dalgası hızı (Vs30) haritası (İBB Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü)

Sismik Hızlar:

Kanal güzergâhı boyunca konuşlanmış jeolojik birimlerin jeofizik hızlarının, **jeofizik anakaya olarak kabul edilen 760 m/s değerinin altında, yaklaşık 250-600 m/s aralığında** değiştiği görülmektedir (Şekil 7).

Sığ Sismiklerde Görülen Süreksizliklerin Değerlendirmesi:

a) Marmara ve kuzeyde söz konusu kanal projesine dair önerilen fay modellerine ait örnekler Şekil 8’de verilmekte olup, kanal alanını da kapsayan kuzeybatı-güneydoğu uzanımlı süreksizlik önerileri mevcuttur.

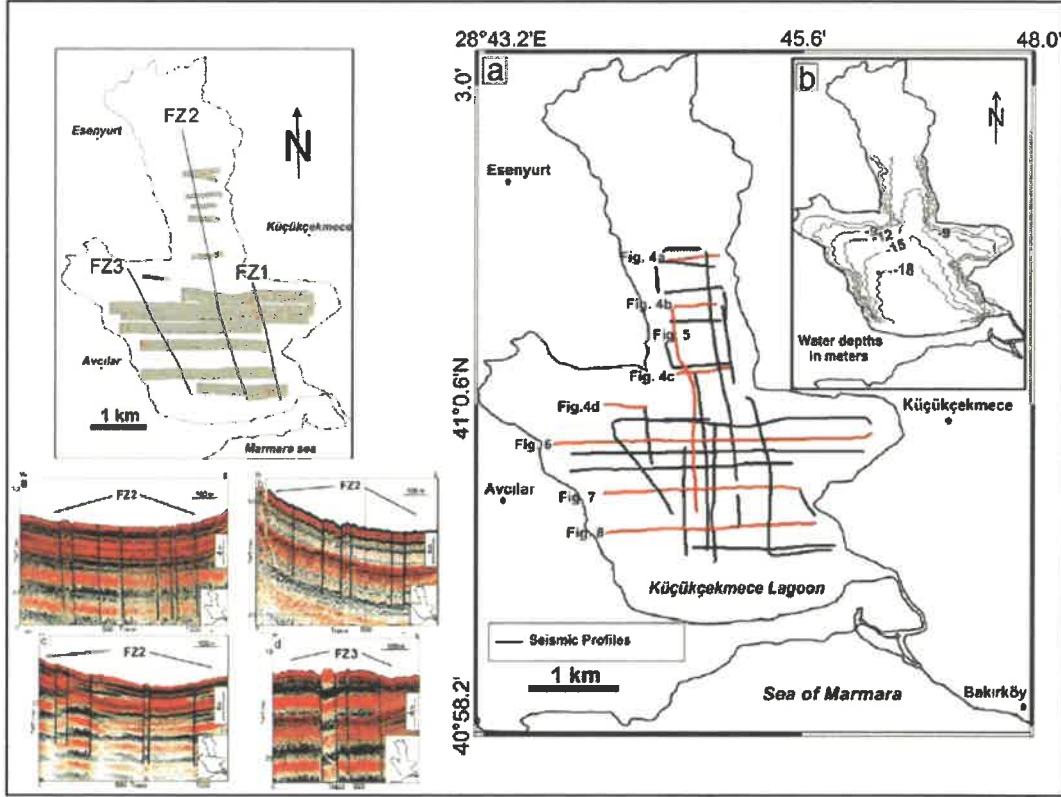


Şekil 8. Marmara Denizi aktif fay modellerinden bazıları; Le Pichon vd., 2001(a), Gökaşan vd., 2002 (e), Gökaşan vd., 2003(f)).



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

b) Küçükçekmece Gölü içerisindeki aktif faylar isimli çalışmaya göre (Alp,H., 2014-Springer), göl içerisinde yapılan sığ sismik araştırmaların bulguları dahilinde genel olarak kuzey-güney uzanımlı 3 ana aktif fay segmenti önerilmiştir. Yine doğu batı uzanımlı süreksizlikler de önerilmektedir (Şekil 8).

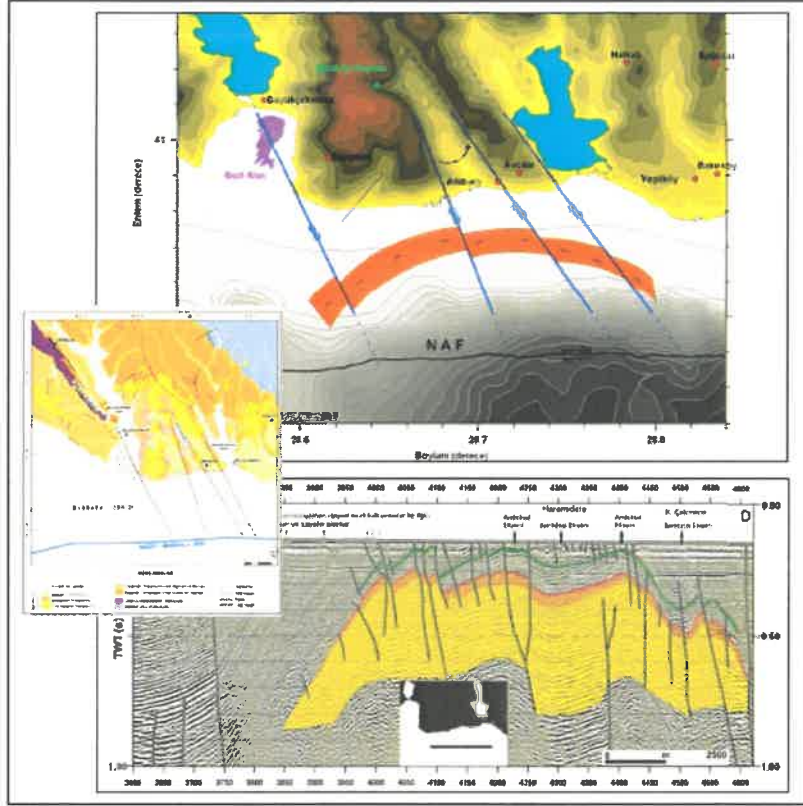


Şekil 9. Küçükçekmece Gölü içerisindeki Süreksizlikler (faylar), Alp, H., 2004.

c) 2000-2010 yılları arasında İBB Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü ile TÜBİTAK MAM Yer ve Deniz Bilimleri Enstitüsünün birlikte yaptığı denizde ve karada fayların araştırılması projesi kapsamında Marmara Denizinde (özellikle Küçükçekmece ve Büyükçekmece açıklarında su derinliğinin 20-100 m arasında olduğu yerlerde) binlerce kilometre sığ sismik veri alınmıştır. Kuzey Anadolu Fayı'nın ikincil/tali kolu sayılabilecek, kuzeybatı/güneydoğu uzanımlı Çatalca Fayı olarak da adlandırılan fayın doğrultusunda derinliği 1-1,5 km'yi geçen ve KAF ile aralarında ilişki bulunan (ikincil yapılar) süreksizlikler keşfedilmiştir (Şekil 9.)



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

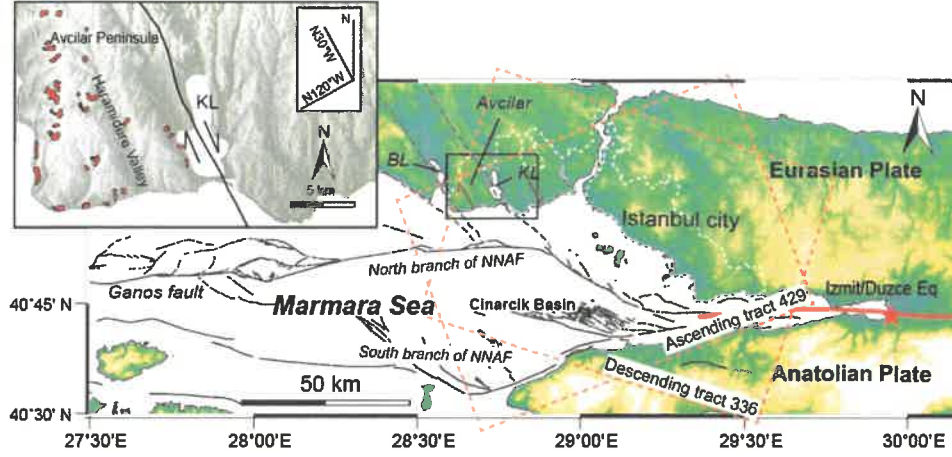


Şekil 9. Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölü civarındaki Süreksizlikler (faylar).

d) Bölgede yapılan PSInSAR sonuçlarına göre (Faqi ve diğ. , 2016, Secondary Fault Activity of the North Anatolian Fault near Avcılar, Southwest of Istanbul: Evidence from SAR Interferometry Observations (İstanbul'un Güneybatısında Avcılar yakınlarında Kuzey Anadolu Fayı'nın ikincil fay aktivitesi: Insar interferometri gözlemleri bulguları), Remote Sensing Dergisi) Kuzeybatı-Güneydoğu yönlü uzanan Küçükçekmece gölü içindeki ikincil fayların (Küçükçekmece Gölü'nün batı yakasına yakın, Avcılar Denizköşkler mahallesinin Doğusundan başlayıp, Yeşilkent-Tahtakale mahalleri arasından çıkan) ortalama 5 mm/yıl hızla yamulma biriktirdiğini gösterilmiştir (Şekil 10). Fayın geometrisi ve yamulma birikimi hız temel alındığında buranın Mw4-5 büyüklüğünde bir deprem üretme potansiyeli olduğu görülmektedir. Orta büyüklük bir deprem kestirimi yapılmasına rağmen jeolojik olarak zayıf dayanımı olan, heyelanlar içeren bir ortamda önemli sorunlar oluşacağı açıktır. Tam büyüklük verilebilmesi için detay analizlere gerek vardır. Bu bölge, sismik çalışmalarla varlığı saptanan ve yüzeyde deformasyon yaptığı için aktifi olduğu düşünülen fayların bulunduğu alan ile örtüşmektedir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



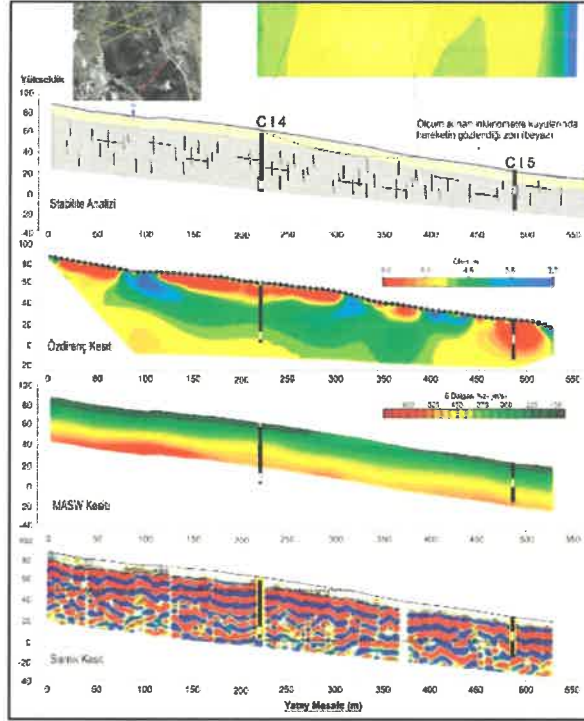
Şekil 10. Üzerinde 5 mm/yıl hızla yamulma biriktiren ikincil fayın yeri (Faqi ve diğ., 2016).

2.b.5. Heyelan Değerlendirmeleri

Bölge genelinde, jeolojik birimler, genç çökeller, tektonik rejim vb. gibi etkilerle söz konusu proje Kanal İstanbul'un kuzey yamaçlarından (Şekil 11) itibaren, kanalın güzergahı boyunca, yüksekliği birkaç yüz metreyi bulan vadi yapısının hem doğu hem de batı yamaçlarında heyelan tehlikeleri mevcuttur. Hali hazırda belli seviyede aktivitesini devam ettiren duraylılık problemleri, milyarlarca metreküplük kazı esnasında ve sonrasında da heyelan potansiyeli taşımaya devam edecektir. Ayrıca, güney kısımda yer alan heyelan sahalarının, deniz içi devamlılığı da söz konusudur. Yapılacak inşaat çalışmaları sırasında stabilite sorunları dolayısıyla bunların aktif hale geleceği yakın bir zamanda bölgede yaşanan sorunlarla net bir şekilde görülmüştür. Temel açma çalışması sırasında zemin de kaymalar olmuş ve bazı binalar oturulamaz hale gelmiştir. Deprem ve tsunami durumunda bunların aktif hale gelerek yıkıma yol açacağı açıktır.

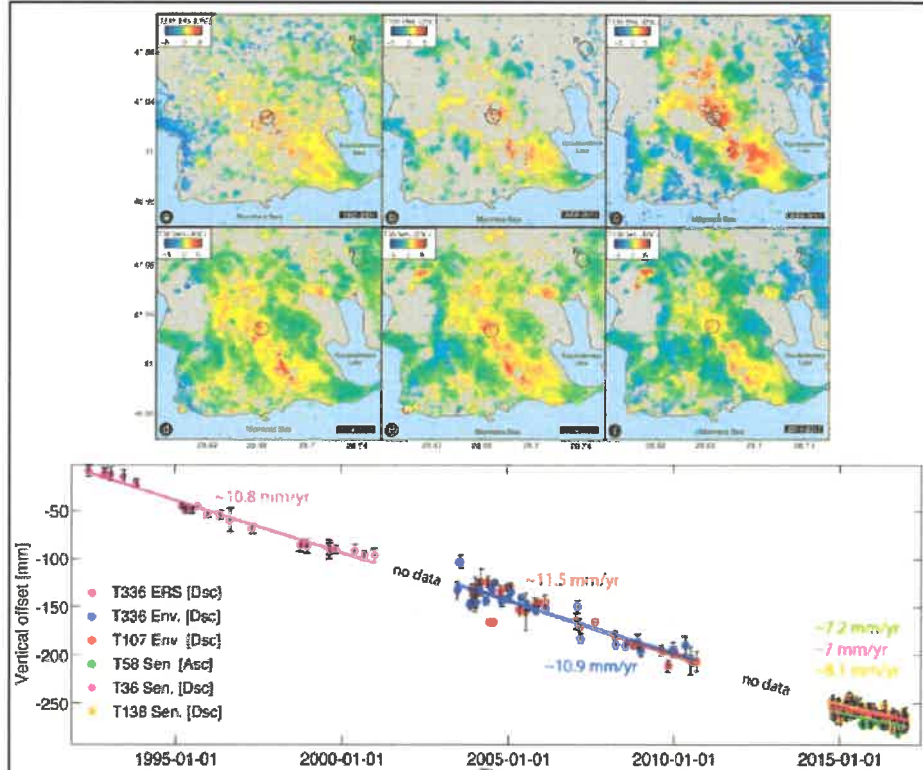


T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



Şekil 11. Kanal İstanbul kuzey girişi Yeniköy civarı, İBB-TÜBİTAK MAM YDBE heyelan araştırma projesinde alınan örnek çıktı. Bir heyelan alanına ait Jeofizik, jeolojik geoteknik bulgular topluca gösterilmiştir.

2.b.6. Geomatik Değerlendirmeler



Şekil 12. inSAR verileri

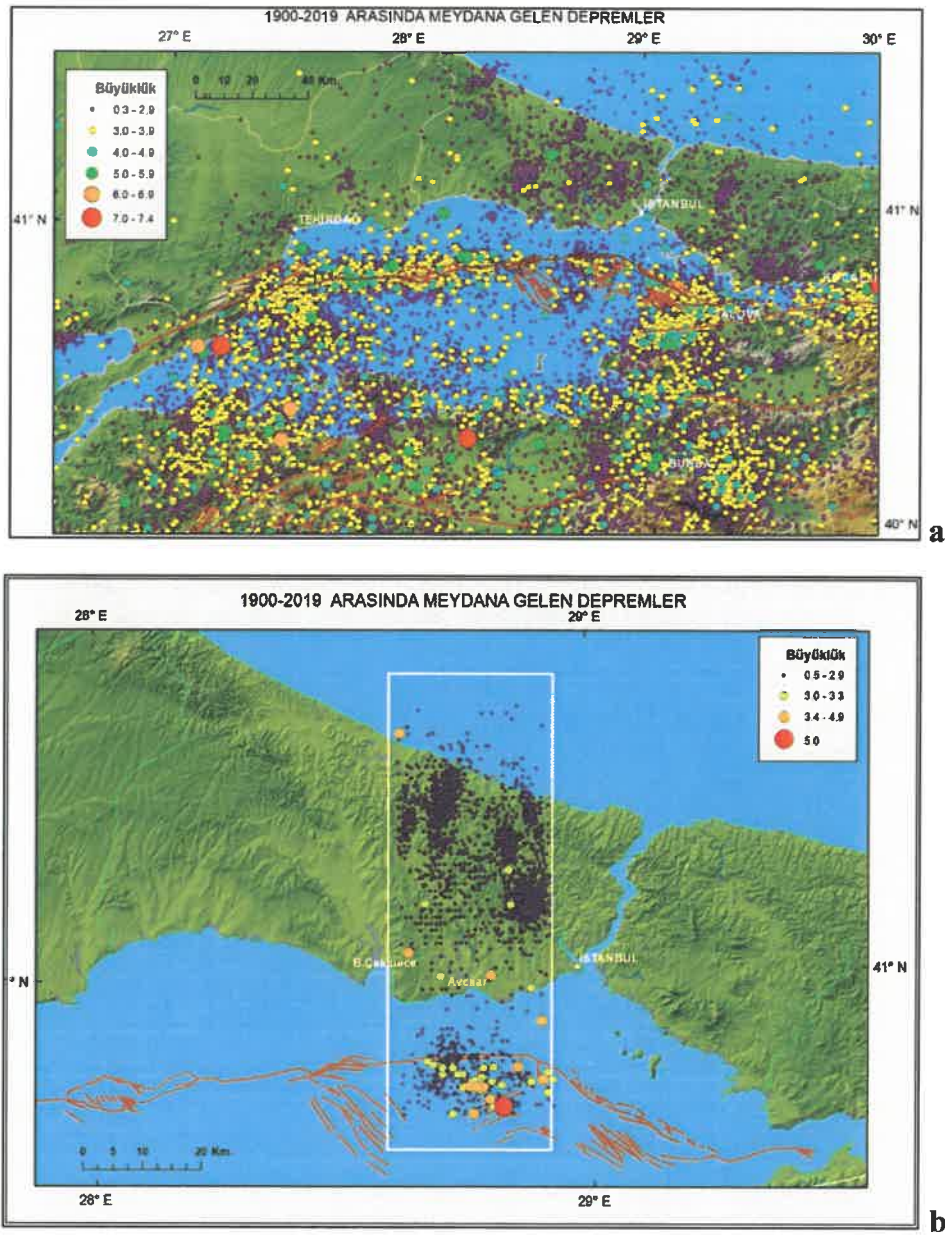


T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Deprem, heyelan vb. doğal afetlerin araştırılmasında kullanılan sentetik açıklıklı radar (SAR) interferometrisi (InSAR) tekniği; yeryüzünde oluşan farklı dalga boylarındaki yüksek miktardaki yüksek doğrulukla ortaya çıkartabilen bir uzaktan algılama yöntemlerindendir.

Söz konusu çalışmalardan olan ve 1992-2017 yılları arasındaki SAR uydu verileri kullanılarak yapılan (ERS, Envisat, Sentinel verilerinden yararlanılmıştır) InSAR analizlerine göre, özellikle göl civarında yıllık ortalama 10 mm düşey yönde yer değiştirme söz konusu olduğu tespit edilmiştir (Aslan ve diğ., 2018) (Şekil 12).

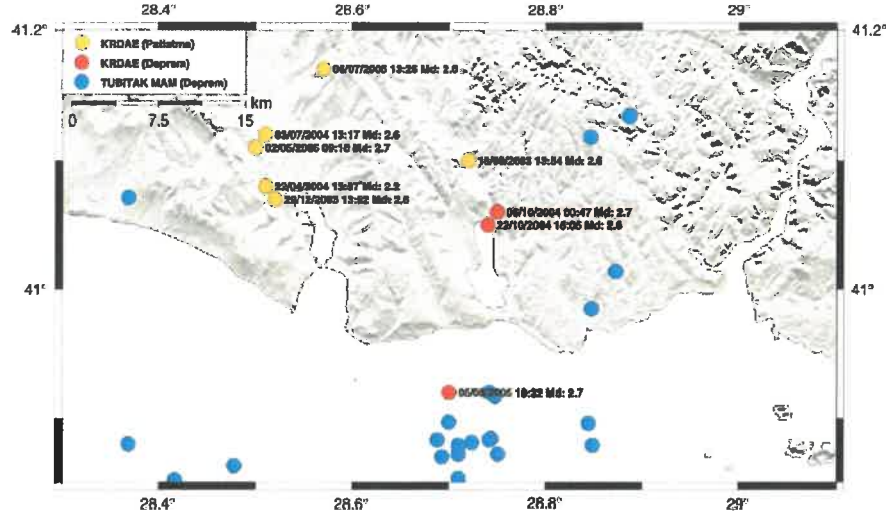
2.b.7. Depremsellik Değerlendirmeleri



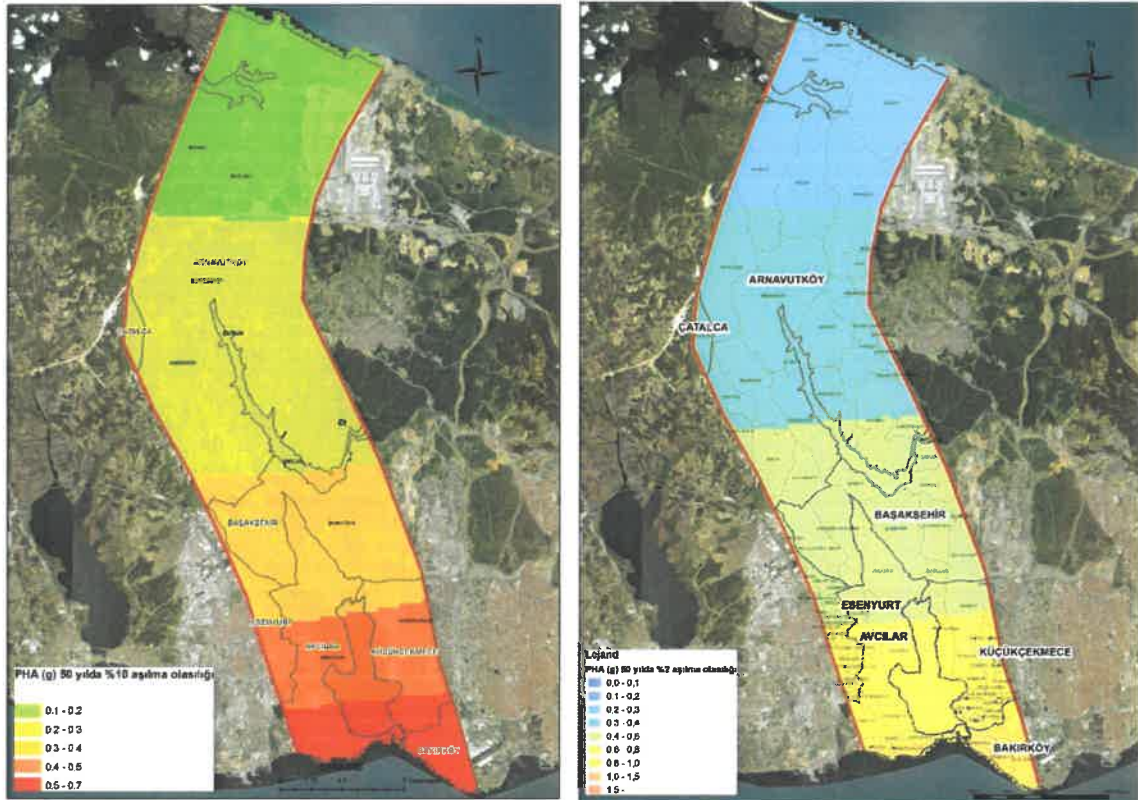
Şekil 13. Marmara civarı 1900-2019 arası depremsellik(a), Kanal İstanbul civarı 1900-2019 arası depremsellik (b), (Kandilli Rasathanesi BDTİM verilerinden derlenmiştir)



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü



Şekil 14. Kanal İstanbul güneyi civarı mikro-depremsellik, İBB – TÜBİTAK MAM YDBE-2010. Bu aktivite bölgeye 2010 arası kurulan ve çok detay depremleri izleme amaçlı sismik ağı ile kaydedilmiştir. Bu haritada depremlerin konumları yüksek hassasiyetle belirlenmiştir. Küçükçekmece'deki deprem aktivitesi ilgi çekici olup, sismik ve PSInSAR analizleri ile aktif olduğu belirlenen fay bölgesi ile örtüşmektedir.

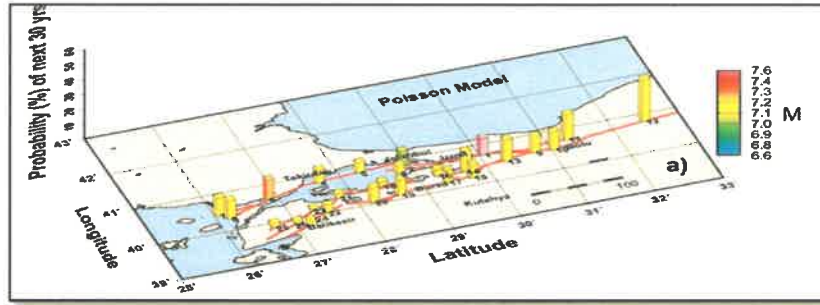


Şekil 15. Kanal İstanbul güzergahı pik yatay ivme (PHA) verisi (50 yılda %10 ve %2 aşılma olasılığı), İstanbul Deprem Hasar Tahmini Çalışması, İBB – Kandilli Rasathanesi Deprem Arş. Enst.-2018



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Tarihsel dönem ve son 120 yıllık aletsel dönem irdelendiğinde (Şekil 14 ve 15), hem İstanbul ve civarının tehlikesi, hem de kanal İstanbul güzergâhı boyunca deprem tehlikesi ve dolayısıyla civardaki altyapı, bina stoku ve insan yaşamı için risk oldukça yüksektir. Şekil 16'daki pik yatay ivme değişimi bu riski detaylı olarak göstermektedir. Unutulmamalıdır ki önümüzdeki 30 yıl içerisinde Marmara Denizi içerisinde çok yıkıcı bir depremin oluşma ihtimali % 50 civarındadır (Şekil 15.)(Parsons vd.-2016)



Şekil 16. Marmara civarı depremsellik öngörüsü, Parsons vd. 2016

2.b.8. Geoteknik Değerlendirmeler

Kanal İstanbul güzergâhı boyunca karşılaşılan farklı zemin koşulları nedeniyle, bu tarz büyük mühendislik yapılarında geoteknik problemlerle (bölge özelinde süreklilik arz eden heyelanlar, deniz içi heyelanlar, oturma, taşıma gücü kaybı, sıvılaşma problemler vb.) karşılaşma riski de yüksektir.

2.c. PARK BAHÇE VE YEŞİL ALANLAR DAİRE BAŞKANLIĞI:

Kentler hem yeşil ve sulak alanlar gibi doğal alanları, doğal süreç ve döngüleri içinde barındıran, hem de doğa tahribatı yaratan bir dizi pratiğin mekansallaştığı alanlar olmalarına rağmen, imar çalışmalarının birçoğu kentin doğa ile olan ilişkisini göz ardı ederek planlanmaktadır.

Son yıllarda, İstanbul'a yapılan ve çılgın mega projeler olarak adlandırılan müdahalelere bakıldığında, kent ve doğa ilişkisine dair konularda cevaplanması gereken sorularla karşılaşilmektedir. İstanbul'un son kalan yeşil alanları olarak tanımlanan kuzey ormanlarının ve su havzalarının bu mega projeler aracılığıyla geri dönüşü olmayan bir biçimde tahrip olacağı, özellikle insan ölçeğini aşan Kanal İstanbul girişiminin sadece kentin değil, bütün Karadeniz ve Marmara'nın ekolojik sistemini de değiştireceği ve bu projeler aracılığıyla kentin şimdiye kadar imara açılmamış olan bölgelerinin hızla yapılaşacağı gibi konular, kentlilerin endişe ile sorguladığı ve cevap beklediği hususlar arasında yer almaktadır.

Bu endişelerin ötesinde, 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 kanalın; Karadeniz'den Marmara Denizine kadar tüm coğrafyayı geri dönüşü olmayan bir biçimde etkileyeceği açık ve nettir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Kanalın uzunluk olarak, yaklaşık 7 km'si Küçükçekmece, 3 km'si Avcılar, 6,5 km'si Başakşehir ve 28,5 km'si de Arnavutköy ilçeleri sınırları içindedir. Söz konusu güzergâh, orman, tarım 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 içine almakta ve doğal olarak bu alanları yok etmektedir.

Küçükçekmece Lagününün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümü sulak ve bataklık alanları oluşturmaktadır. Lagünün gelgitleri ile oluşan bataklık alan kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi durumundadır. Söz konusu alan, işlevlerinin bozulmaması gereken, su döngüsü ve diğer doğal süreçlerin sürdürülebilmesi açısından kritik önemdeki ekolojik sistemlere ev sahipliği yapan önemli bir ekolojik koridordur. Bölge barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de çok önemli bir yer altı ve yağmur suyu toplama havzasıdır. Tüm bu özellikleriyle, mutlak korunması gereken doğal kaynak alanıdır.

Küçükçekmece Lagünü, diğer lagünlerde olduğu gibi deniz bağlantılı yarı tuzlu suya sahiptir. Bu nedenle flora ve faunası diğer göllerden farklıdır. Küçükçekmece Lagünü; Nakkaşdere, Sazlıdere, Eşkinöz Deresi ve yeraltı akışları ile tatlı suyla beslenmekte; Marmara Denizi'nden ise lagüne tuzlu su girişi gerçekleşmektedir. Bu özellikleriyle, Küçükçekmece Lagünü ve lagünü besleyen dereler deniz canlılarının üreme alanıdır. Deniz canlıları Lagün boğazından geçerek derelere ulaşmakta, yumurtalarını bırakarak üremelerini sürdürmektedir. Ayrıca, Küçükçekmece Lagün Havzası göçmen kuşların göç yolu üstündedir, göçmenlerin barınma ve dinlenme alanı, kuzeyindeki ormanlar ve sulak alanlar ise yaban hayvanlarının yaşam alanıdır.

Lagünle ilgili araştırmalar ve sediment yapısı lagünün tarihinin çok eski yıllara gittiğini göstermektedir. İstanbul'un tarihsel kronolojisine bakıldığında elde edilen bulgular, Küçükçekmece Lagün Havzasında yer alan Yarımburgaz Mağarası, Fikirtepe ve Pendik yerleşimleri ile MÖ 6500 – 5500'lü yıllara, Neolitik–Kalkolitik döneme kadar uzanmaktadır. Küçükçekmece Lagün Havzasında yer alan Bathonea, önemli bir arkeolojik alandır.

Kanalın birbirine bağlamayı düşündüğü Karadeniz ile Marmara ve dolayısıyla Ege ve Akdeniz, dünya üzerinde karşılaşılabilecek en karşıt koşullara sahip komşu denizlerdir. Yaklaşık on bin yıl önce iklimlerin değişmesi ile kuzeydeki buzullar erimeye başlayınca, Karadeniz'e gelen tatlı su miktarı artmış, deniz seviyesi yükselmiş; yükselen su, İstanbul Boğazı aracılığı ile Marmara Denizi'ne boşalmaya başlamış; yine göl olan Marmara'nın da su seviyesi yükselmeye başlamıştır. Marmara, Çanakkale Boğazı aracılığı ile Ege Denizi'ne ulaştığında ise, Akdeniz'in yoğun tuzlu suları, Marmara'ya girmeye ve onun tuzluluğunu değiştirmeye başlamıştır. Marmara'nın boyutları nedeniyle, Akdeniz'den gelen sular, kısa zamanda Marmara'yı tatlı su gölü olmaktan çıkartmış ve onu da kendisi gibi bir denize dönüştürmüştür. Ardından, İstanbul Boğazının altından geçerek Karadeniz'e ulaşan bu sular, tamamı tatlı su gölü olan Karadeniz'i tuzlandırmaya ve denize dönüştürmeye başlamıştır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Bu su alışverişinin yanı sıra, Karadeniz'e giren tatlı suların fazlalığı nedeni ile Karadeniz hâlen Marmara ve Akdeniz'e göre yüksektir ve bu nedenle, Boğazlar aracılığı ile fazla suyunu Ege Denizine boşaltmaktadır. Boğazların alt tarafından ise yoğun Akdeniz suyu, Karadeniz'e doğru akmakta, bu akıntı sırasında, üst taraftaki az tuzlu Karadeniz suyu ile alt taraftaki tuzlu ve yoğun Akdeniz suyu birbirine karışmamaktadır. Bu nedenle, Marmara Denizinde ilk 25 metreyi Karadeniz suyu, geri kalan 1400 metrelik çukuru ise Akdeniz suyu doldurmaktadır.

İstanbul Boğazında ise, Boğazın Karadeniz tarafından giren Karadeniz'in az tuzlu suyu, Boğaz boyunca akmaya devam ederken, Marmara'dan Boğaza giren yoğun Akdeniz suyu nedeni ile üst tarafta sıkışır. Boğaza girerken 60-70 metre kalınlıktaki Karadeniz suyu, Marmara'ya çıkışta 15 metreye kadar düşer ve bu düşüş sonucu meydana gelen sıkışma nedeniyle, Marmara Denizi'ne hızlı bir şekilde çıkar. Bu hızlı çıkış ise Marmara Denizinin alt tabakasında bulunan ve tabakalaşma dolayısı ile başka türlü üst suya karışma olasılığı olmayan besin dolu suyun yüzeye çıkmasına neden olur. Bu durum, deniz canlıları için uygun bir ortam yaratır ve balık bolluğunun ana nedenini oluşturur. Fakat bu ortam ilk 25 m ile sınırlıdır. Bunun temel nedeni, Karadeniz ve Akdeniz sularının, tuzluluk farkı bulunan iki değişik yoğunluktaki suyun birbirine karışmıyor olmasıdır. Üst katmandaki Karadeniz suyu, oksijeni atmosferden alıyorken, bu katmanlaşma, hemen 25 metrenin altında çok ciddi bir oksijen sıkıntısına neden olmaktadır.

Kanal İstanbul Projesinin 25 m derinlikte olacağı düşünülürse; Tuna, Dinyeper, Dinyester ve Don başta olmak üzere çok sayıda nehirle beslenen Karadeniz'i şimdiye kadar bir boğaz aracılığıyla boşaltırken, Kanal İstanbul aracılığıyla, ikinci bir yol açılmış olacaktır. Karadeniz'i besleyen nehirlerin debisini artırma imkânı bulunmadığına göre, Karadeniz daha hızlı boşalmaya başlayacaktır. Üst taraftaki su daha hızlı boşalınca, Karadeniz'e doğru alt akıntıda doğru orantılı olarak artacaktır. Sonuç olarak, Karadeniz'in son 10.000 seneden bu yana belirli bir oranda süren tuzlanma oranı artacak ve Karadeniz'in ekolojisi değişecektir. Oksijen, sadece Çanakkale'den gelen alt sular ile Marmara'ya girdiği için son 3500 senden beri kurulan denge, özellikle İstanbul tarafında 25 metrenin altında çok az miktarda olan oksijenin tükenmesine yol açacaktır. Bu durumda, Marmara Denizi, sadece iki farklı yoğunluktaki suyun değil hidrojen sülfür kokan bir su ile kokmayan bir suyun karışımı hâline gelecek; ortaya çıkan koku, İstanbul'u giderek yaşanmaz bir konuma getirecektir. Tüm bu gelişmeler, balıkların göç hareketlerini de engelleyecektir.

Bunlara ek olarak, kanalda oluşacak akıntı, Küçükçekmece Lagününün kalan dip çamurunu da kazıyarak Marmara Denizi'ne taşıyacaktır. Akıntıyla taşınacak olan sedimentle, kanal yapımı sırasında çıkarılacak ve Marmara Denizi'ne dökülecek olan kazı toprağı ile sediment yapıda tutunan ağır metaller, deniz ekosistemi için kirlilik kaynağı olacaktır.

Deniz ekosistemini ve alandaki tüm canlı yaşamını etkileyecek bir diğer konu da inşaat süreçleridir. Devasa bir hafriyat ve inşaat çalışması olacağından mekanik ve nakliyat işlemlerinden kaynaklı emisyonların boyutunun ciddiyetle göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu emisyon değerlerinin yanı sıra, gerçekleştirilecek kazıların bir kısmının delme patlatma yöntemi ile yapılacağı düşünüldüğünde, alanın büyüklüğü ve kazı miktarı göz önüne alındığında, büyük miktarda anfo ve dinamit kullanılacaktır. Kanal ve çevresinde büyük çaplı



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

gerçekleştirileceği anlaşılan delme ve patlatma yöntemli kazılar, çevre üzerinde ister istemez olumsuz etkiler oluşturacaktır. Tüm bu faaliyetlerin, özellikle, doğal koruma alanlarında telafisi imkânsız hasarlar meydana gelmesi, açığa çıkan partiküllerin havada salınmasına bağlı olarak hava kirliliğinin katlanarak artması ve yöredeki tüm canlılarda solunum problemlerinin ortaya çıkması gibi etkiler yaratması kaçınılmazdır.

Dikkat edilmesi gereken bir diğer konu da, kanalın doğusunda kalacak olan kesimin, kanal aracılığıyla bir adaya dönüşecek olmasıdır. Bu durum, hâlihazırda Istanca Dağlarından beslenen akiferlerin kaynağı ile akiferler arasında bir set çekilmesi anlamına gelmektedir. Marmara'dan Karadeniz'e doğru tuzlu su akıntısı oluşurken, karasal tatlı su akiferleri ve karasal sistem tuzlanacak, Trakya'ya kadar tatlı suları besleyen yeraltı akışının tuzlanması sonucunda tarım alanları ve karasal ekosistemi ciddi zarara uğrayacaktır. Buna bağlı olarak, ortaya çıkan bu adanın akiferleri sağlıklı biçimde beslenemeyecek; bu yeni adanın yer altı suyu zaman içerisinde yok olacaktır.

Tüm bunlardan bağımsız olarak, projenin gerçekleşmesiyle Sazlıdere tatlı su rezervi yok olacak, kanal projesine yaklaşık 1 km uzakta bulunan Terkos Gölü, sürekli olarak büyük tehdit altında kalacaktır. Bu kanaldan tuzlu deniz suyu geçeceğinden, daha yoğun olan tuzlu su, tatlı suyu baskı altına alacaktır. Tuzlu su kanalındaki muhtemel herhangi bir sızıntı da, Terkos Gölü'ndeki suyu içilmez hâle getirecek; kanaldan sızan tuzlu su aynı zamanda Trakya'daki tarım alanlarında kullanılan birçok su kaynağını da tuzlu suya dönüştürecektir. Terkos ve Sazlıdere, İstanbul'un su ihtiyacının dörtte birinden fazlasını karşıladığı hesaba katıldığında, kanal projesiyle alınan riskin büyüklüğü daha da iyi anlaşılmaktadır.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında açılacak olan kanal, orman ve otlak alanları ile köylerin tarım alanlarından geçmektedir. Genel itibariyle Rendzina (humus bakımından zengin topraklar), Kahverengi Orman Toprağı ve Vertisol (killi ve kireçli topraklar-dönen topraklar) toprak yapısına sahip alanın, arazi kullanım şekli incelendiğinde de, toprak yapısıyla ilişkili olarak, Kuru Tarım, Fundalık/Mera ve Sulu Tarım Alanları ilk üç sırada yer almaktadır. Projenin uygulanması planlanan alanın fitocoğrafik (bitki coğrafyası) konumu, toprak yapısı ve arazi kullanım sınıflandırılması bakımından tarım ve hayvancılığa uygun olduğu bilinmektedir.

Mevcut arazi kullanımının aksine, hat boyunca gerçekleştirilecek yoğun imar faaliyetleri ve ulaşım projelerinin baskısı altında kalacak olan İstanbul'un kuzey ormanları yüksek yoğunluklu yapılaşmaya açılacaktır. Bu durum, hassas ekosistemlere, tarım ve hayvancılık alanlarına zarar verdiği gibi mera ve orman alanlarını da tahrip edecektir.

Söz konusu ormanlık alan ülkemizde sadece sahil kesimlerde küçük orman parçaları hâlinde temsil edilen Pınal meşesinin İstanbul'daki iki yayılış alanından (diğeri de Elmalı Barajı havzası) biridir. Kanal İstanbul ve beraberindeki kentleşme bu orman parçasının zarar görmesine neden olacaktır. Proje nedeniyle, önemli bir kısmı meşe ve kayın karışık meşceresi olan büyük bir doğal ormanı ortadan kalkacaktır.

Ormanlık alanlar dışında, Terkos-Kasatura Kıyıları, Ağaçlı Kumulları ve Batı İstanbul Meraları olmak üzere, Türkiye'nin önemli bitki alanlarından üçü bu bölgede yer almaktadır. Bu



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

alanlardan ilk ikisi kıyı kumulları olup son derece hassas ekosistemlerdir. Endemik türlerin yoğun olduğu ve kumul ortamlara uyum sağlamış bitkilerden meydana gelmektedir. Söz konusu kumul alanlar ile Yarımburgaz Mağaraları, Sazlıdere Barajı Havzası ve bu alanlara komşu seyrek makilik alanları kaplayan Batı İstanbul Meraları, proje ile tahribata uğrayacak; bunun sonucunda, yaban hayatı ve önemli kuş koruma alanları kaybedilmiş olacaktır.

Sonuç olarak;

Denizler arasındaki karşıt özellikler ve benzersiz su hareketi ile Ege-Marmara-Karadeniz ilişkisi, dünya üzerinde, sadece bu bölgeye has bir olgudur. Bu nedenle, konu dünya üzerinde başka bir örnekle karşılaştırmadan tek başına değerlendirilmesi gereken bir konudur. Sadece bu durum bile, alana yaklaşımdaki hassasiyeti gözler önüne sermektedir.

Proje nedeniyle, Marmara Denizi ve Karadeniz'in kirlenme tehdidi ile karşı karşıya kaldığı açıktır. Projenin deniz ekosistemine, Karadeniz-Marmara dengesine ve iklime etkileri uzmanlarca en ayrıntılı bir biçimde araştırılmalıdır.

Kanal İstanbul ile Küçükçekmece Lagünü ekosistemi, Sazlıdere su havzası, Ağaçlı kumulları, kuzey ormanları, mera, tarım ve hayvancılık alanları büyük zarar görecektir. Kanal İstanbul ve çevresinin yapılaşmasıyla birlikte, bu bölgede bulunan su havzaları ve tatlı su rezervleri azalacaktır. Bozulan yaşam döngüsünün yeniden geri kazanılması mümkün müdür, ya da mümkünse ne kadar bir süre gerekecektir? Bu soru dâhilinde, doğal çevreye ve ekolojik dengeye verebileceği tahribatlar daha dikkatli incelenmeli ve tabii afetler karşısındaki hassasiyeti titizlikle değerlendirilmelidir.

Proje, kentin tüm kuzey bölgesini ve hassas ekosistemlerini etkilediği gibi, kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanlarını baskı altına alacak bir proje görünümündedir. Tüm bu yönleriyle, Kanal İstanbul Projesi yöre halkının yaşam kalitesine zarar verecek; yöre halkını mağduriyete uğratacak tehditleri bünyesinde barındırmaktadır. Bu projenin, fiziksel, toplumsal ve ekonomik sonuçları hangi grupları nasıl etkileyeceği titizlikle değerlendirilmelidir.

Kente bu boyuttaki müdahalelere karar verme süreçleri, disiplinler arası çalışmalar aracılığı ve doğru bilgilendirmelerle gerçekleştirilmelidir. Bu süreçler doğru bir biçimde sürdürülmez ve proje yukarıdaki soru işaretleri dâhilinde gerçekleştirilirse, yapım gerçekleştikten sonra hatanın büyüklüğü anlaşılrsa da telafisi olmadığından, yapılan tespit bir fayda sağlamayacaktır.

2.d. ÇEVRE KORUMA VE KONTROL DAİRE BAŞKANLIĞI:

ÇED Raporuna yönelik Daire Başkanlığınca yapılan inceleme:

2.d.1.Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu İncelemesi

1-Büyükşehir Belediyesi yönetiminin hukuki statüsünü düzenleyen Büyükşehir Belediyesi Kanunu hükümlerine göre, hafriyatın yeniden değerlendirilmesi, depolanması ve bertaraf edilmesine ilişkin hizmetleri yerine getirmekle ve yönetim planını yapmakla Büyükşehir Belediye Başkanlıkları yetkili kılınmıştır. Bu doğrultuda proje kapsamında yapılacak tüm çalışmalarda; oluşacak hafriyat toprağı ve inşaat ve yıkıntı atıklarının ilgi (e) Yönetmelik



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

kapsamında ne şekilde bertaraf edileceği raporda dağınık ve farklı şekillerde yer almakta olup, oluşacak hafriyat toprağı ve inşaat ve yıkıntı atıklarının nasıl yönetileceği (tekrar kullanılması, geri kazanılması ve geri kazanılamayan kısmının izinli alanlarda bertaraf edilmesi) tek bir başlık altında ayrıntılı şekilde açıklanmalı ve Başkanlığımızdan gerekli izinlerin alınması gerekmektedir. Aksi uygulamalar tespit edildiği takdirde ilgi (e) Yönetmelik ve ilgi (d) Kanun gereği ilgililer hakkında gerekli yasal işlemler uygulanacaktır.

2-Raporda, kanalın gerçekleştirilmesi için yaklaşık 1.079.252.000 m³ kara kazısı yapılacağı oluşacak hafriyat malzemesinin özelliklerine göre; Kıyı Dolgu Alanları, Lojistik Alan, Rekreasyon Alanı inşaatlarında dolgu malzemesi olarak kullanacağı, Karadeniz Kıyı Dolgu Alanına götürülecek malzemenin kanalın her iki yakasında 34 metre genişliğinde ve yaklaşık 45 km uzunluğunda inşa edilecek diğer ulaşımlara kapalı şantiye yolları yardımıyla büyük nakliye araçları ile ulaştırılacağı, dolgu yapılacak alanların kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan alanlar olduğu, kullanılacak dolgu malzemesinin denize yayılarak bulanıklığa ve deniz kirliliğine neden olmaması için beton perde ve anroşman vb. yapısal önlemler alınacağı ifade edilmiştir. Ancak, dip tarama malzemesinin susuzlaştırma işleminin nasıl yapılacağı, mevzuatına uygun olarak ne şekilde bertaraf edileceği hususları raporda yer almamaktadır. Planlanan projenin uygulanması durumunda; yapılacak kazı faaliyetlerinden kaynaklanacak hafriyat toprağının kıyılarda dolgu ve rekreasyon alanlarında bertaraf edilebilmesi için, 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6. ve 7. maddesinin gereği; kıyıda imar planı kararı ile 3194 sayılı İmar Kanunu gereğince yetkili kurumlardan gerekli izinler alınmalıdır.

3-Proje kapsamında 2 yıllık süre içerisinde, toplam 13.507.680 ton bitkisel toprak sıyrılması planlandığı, sıyrılan bitkisel toprağın kanal içi ulaşım yolu güzergâhına bağlı olarak belirlenecek geçici alanlarda depolanacağı belirtilmektedir. Yapılacak çalışma sonucunda; bitkisel toprak kalitesinin ve miktarının azalmaması için, bitkisel toprak depolanacak yerlerin su kaynaklarından, orman ve tarım alanlarından uzak depolanması gerekmektedir.

4-Proje güzergahında yer alan dereler, sulama kanalları, su boru hattı ve kanalizasyon sistemlerinin kesileceği belirtilmekte olup, ilgi (1) Genelge gereği; ÇED inceleme Alanı içerisinde kalan tüm mevsimsel akışlı (kuru)/akar dere yataklarının ve yüzeysel suların korunması, kirlenmenin önlenmesi için tedbirler alınması, doğal kesitlerinin ve akışlarının hiçbir şekilde değiştirilmemesi, vadi tabanı kesitinin daraltılmaması, üstünün kapatılmaması, hafriyat atıkları ve katı atıkların atılmaması, arazinin eş yükselti eğrilerinin değiştirilmemesi ve yüzeysel suların drenajının sağlanarak taşkınların önlenmesi hususları ÇED Raporunda taahhüt edilmelidir. Bu hususların ihlal edildiği her türlü faaliyet sebebiyle yaşanacak menfi durumlar karşısında kanuni mesuliyetler kurumumuz sorumluluğunda bulunmamaktadır.

5-Tahmin edilen toprak ve hafriyat miktarına göre malzemeyi taşımak ve alandan uzaklaştırmak için hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atığı taşıyan araçlarının seferleri hem toz emisyonları ile hem de araçların egzozlarından kaynaklanacak CO ve SO₂ emisyonları ile hava kirliliğine ve kullanılan yollarda çevresel kirlenmeye neden olacaktır. Ayrıca farklı bölgelere hafriyat taşıyacak olan binlerce araç İstanbul trafiğine ve yollarına yük getirecektir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Bu kapsamda; ilgi (e) Yönetmeliğin Hafriyat Toprağı ile İnşaat/Yıkıntı Atıklarının Taşınması Sırasında Alınacak Önlemler başlıklı 25. maddesinde; “Hafriyat toprağı ile inşaat/yıkıntı atıklarının taşınması sırasında çevrenin kirletilmemesi, trafiğin aksatılmaması ve can ve mal emniyeti için gerekli tedbirler alınmalı, taşıma sırasında oluşabilecek çevresel kirlenmeyi önlemek amacıyla araçların üzerleri uygun malzemeyle kapatılmalı, araçlara kapasitenin üzerinde yükleme yapılmamalıdır.” hükmü esas alınmalıdır.

Arazi hazırlık ve inşaat döneminde, Hafriyat Toprağı ve İnşaat Yıkıntı Atıklarının “Hafriyat Toprağı ve İnşaat/Yıkıntı Atıkları Taşıma ve Kabul” ve “Hafriyat Toprağı ve İnşaat/Yıkıntı Atıkları Taşıma İzin” Belgeli araçlarla taşınması, yapılan denetimler esnasında ilgili evrakların Başkanlığımız elemanları ve denetim ekiplerine ibraz edilmesi gerekmektedir.

6-ÇED Raporunda mevzuat listesine Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği ve 09.09.2006 tarih ve 26284 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2006/27 sayılı Başbakanlık Genelgesi eklenmelidir.

7-Proje alanında gerçekleşmesi planlanan büyük boyutlu yapıların faaliyetlerinin yer yüzeyinde yaratacağı arazi kullanımı, nemlilik, sıcaklık, gaz ve enerji akısı gibi değişiklikleri ile yeni ve ek ısı kaynaklarının varlığı, birbiriyle bağlantılı ve etkileşim içerisindeki egemen mikro iklimler dizisini bozabilecek olması nedeni ile; projenin yapıldığı alanların ve yakın çevrelerinin çok kısa bir zamanda ısı ve nem akışları, sıcaklık, nemlilik, buharlaşma, bulutluluk ve rüzgar rejimleri ve alansal dağılışı yapılarını etkileyerek yüksek olasılıkla birer kentsel ısı adasına dönüşmesi ihtimali bulunmaktadır. Bu bağlamda, projenin yapılacağı alan ve yakın çevresinin, sıcaklık, nemlilik, buharlaşma, rüzgar ve benzeri meteorolojik parametreler yönüyle araştırılarak, projenin bölge üzerinde oluşturabileceği kısa ve uzun vadeli etkilerinin iklim değişikliği açısından değerlendirilmesi ve bu bilgilerin rapor içeriğinde yer alması gerekmektedir.

8-İklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan sel ve taşkınlarla ilgili olarak çevrenin korunması ve iyileştirilmesi, çölleşme ve erozyonla mücadele, çığ, heyelan ve sel kontrolü açısından, projenin uygulanması esnasında aşırı yağışlarda oluşabilecek çevre ve yüzey taşkın sularına ve oluşabilecek toprak kaybına karşın, ilgi (h) Genelgede öngörülen tedbirler (sel tehlikesi bulunan eğimli yamaçlarda teraslama çalışmaları yapılması, dere yataklarında biriken moloz ve toprakların temizlenmesi, ocak artığı malzeme ve erozyonla oluşacak rüsubatın dere yataklarına ulaşmasının engellenmesi vb.) alınmalıdır.

9-Proje kapsamında yapılacak ve ilgi (e) Yönetmelik kapsamına giren tüm iş ve işlemler sırasında oluşabilecek toz, kirletici gaz ve partikül madde emisyonları için, ilgi (g) Yönetmelikte belirtilen hava kalitesi standartlarının sağlanması gerekmekte olup, oluşacak toz emisyonlarının asgariye indirilmesi, görüntü kirliliğinin önlenmesi ve gerekli emniyet koşullarının sağlanması amacı ile yıkım yapılacak binaların dış cephesi yırtılmaz ve tutucu özelliğe sahip file ve benzeri malzeme ile koruma altına alınmaktadır.

10-İlgi yönetmelik 19. maddesi gereği; yıkımı yapılacak yapıların içlerindeki geri kazanılabilir malzemelerin öncelikle ayrıştırılması ve geri kazanılması esas olup, asbest içeren malzemelerin kullanıldığı yapıların yıkımı sırasında, ilgi (e) Yönetmeliğin “Yıkım İşlemleri”



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

başlıklı 19. maddesi gereği; “Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik” esaslarına uyulmalıdır. İnşaat/yıkıntı atıkları içerisinde bulunan asbest, boya, floresan, cıva, asit ve benzeri tehlikeli atıklar diğer atıklardan ayrı olarak toplanır ve yönetmeliğin 22. maddesi kapsamında Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği hükümlerine göre bertaraf edilmelidir.

11-İnşai faaliyetler esnasında şantiyelerden çıkış yapacak nakliye araçlarının kullanacağı yol ve nakliye güzergahının belirlenerek, şantiye çıkışlarının bağlandığı yollarda çevresel kirlenmeyi önlemek amacıyla; inşaat faaliyeti öncesinde, ilgi (e) Yönetmelik hükümlerince gerekli önlemler alınmalı, ayrıca, şantiye içi yollar ile bağlantı yollarının tozlanmaması ve çamur oluşmaması için asfaltlanarak, yıkanmak ve süpürülmek suretiyle sürekli temiz tutulması sağlanmalıdır.

12-Raporda, kanalın ve planlanan diğer tesislerin inşaat çalışmalarının günde 3 vardiya olacak şekilde gerçekleştirileceği, beton santrallerinin 24 saat faaliyet göstereceği dikkate alındığında, projenin arazi hazırlık ve inşaat aşamasında yapılacak hafriyat işlemleri, inşaat işlemleri ile dip taraması çalışmaları sırasındaki gürültü kaynakları ve oluşacak ses gücü düzeylerinin hesaplanarak değerlendirilmesi

13-Projenin gerçekleşme aşamasında oluşacak hafriyat toprağı, inşaat/yıkıntı atığı ve göl ve deniz zemininde gerçekleştirilecek dip taraması işlemleri sırasında oluşacak gürültü emisyonları ile ilgili olarak, ilgi (f) Yönetmelikte tanımlanan; hassas ve çok hassas kullanım alanlarına olan uzaklıkların belirlenerek gerekli ölçümlerin yapılması, uydu görüntüsü üzerinde işlenmesi ve proje alanının ve proje nedeniyle etkilenmesi muhtemel olan hassas ve çok hassas alanlarla ilgili ölçümlerin ve gerekli önlemlerin rapor içeriğine ilave edilmesi gerekmektedir.

14-İlgi (f) Yönetmelik hükümlerince, ÇED Raporu ve eklerinde yer alan bilgi, belgeler ve taahhütler doğrultusunda; denizde ve karada projenin gerçekleştirilmesi esnasında; “arazi hazırlık, inşaat” aşamalarında gürültü kaynaklarından (ekskavatör, yükleyici, konveyör hat, greyder, dozer, beton pompası, kamyon, Konteyner Limanı ve Marina işletmeleri vb.) çevreye yayılacak gürültü seviyesinin yönetmelik limitlerini sağlaması için gerekli önlemlerin alınması, yönetmelikte; “Şantiye Alanları İçin Çevresel Gürültü Kriterleri” başlıklı 23. maddesinin (b) bendinde öngörülen; “Konut bölgeleri içinde ve yakın çevresinde gerçekleştirilen şantiye faaliyetleri, gündüz zaman dilimi (07:00-19:00) dışında akşam (19:00-23:00) ve gece (23:00-07:00) zaman dilimlerinde sürdürülemez.” hükmü gereği çalışma saatlerine uyulması, “Planlama Aşamasında Uyulması Zorunlu Kriterler” başlıklı 28. maddesinde belirtilen kriterlere uyulması, gürültü kaynaklarının hassas ve çok hassas kullanım alanlarından uzak olacak şekilde konumlandırılması ve çevresel gürültü kalitesinin korunması gerekmektedir.

15-İlgi (f) Yönetmeliğin Yapılarda Çevresel Titreşim Kriterleri başlıklı 25. maddesi 1 (b) bendinde öngörülen; “İnşaatlarda kazık çakma gibi titreşim oluşturacak uygulamalar ile ağır inşaat makinelerinin sebep olacağı titreşimlerin çevrelerindeki çok hassas ve hassas kullanımlarda oluşturacağı titreşim seviyesi Ek-VII’de yer alan Tablo-7’de verilen sınır değerleri aşamaz.” ve Su Yolları İçin Çevresel Gürültü Kriterleri başlıklı 21. maddesinde öngörülen;



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

“İskele, Liman ve Benzeri Yerler ile Deniz, Göl, Boğaz, Nehir Gibi Su Yollarında Kullanılan Ulaşım Araçlarından Çevreye Yayılan Gürültü Seviyesi” ile ilgili esas ve limit değerlere uyulması gerekmektedir.” hükümlerine uyulması için gerekli teknik tedbirler alınmalıdır.

16-Su kanalı inşaatı esnasında yapılacak patlatma işlemlerinde uygulanacak yöntem, patlayıcı özellikleri, patlama zamanları ve titreşim seviyeleri raporda açıklanmalıdır. Patlatmaların çevredeki çok hassas ve hassas kullanımlarda oluşturduğu zemin titreşim seviyesi, ilgi (f) Yönetmelik Ek-7 Tablo-6’da verilen; “Maden ve Taş Ocakları ile Benzeri Alanlarda Patlama Nedeniyle Oluşacak Titreşimlerin En Yakın Çok Hassas (Ek ibare: RG-27/4/2011-27917) ve Hassas Kullanım Alanının Dışında Yaratacağı Zemin Titreşimlerinin İzin Verilen En Yüksek Değerlerini sağlaması için gerekli önlemler alınmalıdır.

17-Proje kapsamında yapılması planlanan her biri azami 200 m³/saat mertebesinde olacak iki adet beton santrali orman alanları dışında planlanmalı ve çevrenin kirlenmemesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.

18-Raporda kanal güzergahının İstanbul’un su ihtiyacını temin eden Sazlıdere Barajından geçmekte olduğu ve barajın devre dışı kalacağı belirtilmektedir. Sazlıdere Barajına gelecekte alternatif olacak su kaynağının/kaynaklarının elde edilecek suyun maliyeti, debi miktarı ve su kalitesi açısından değerlendirilerek rapor içeriğine ilave edilmesi gerekmektedir.

2.e. ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI VE RAYLI SİSTEMLER DAİRE BAŞKANLIĞI:

Söz konusu rapor tarafımızca incelenmiş olup Ulaşım Daire Başkanlığımız ve Raylı Sistemler Daire Başkanlığımızın ortak görüşü aşağıda yer almaktadır.

Kanal İstanbul Projesini ulaşım açısından incelediğimizde;

- Dünyadaki benzer örneklere bakıldığında; Panama Kanalı gemiler için yaklaşık 10000 km, Süveyş Kanalı ise 6000 km’lik bir yol kısalması sağlamaktadır. Kanal İstanbul’un dünyadaki diğer kanalların aksine mesafe bakımından herhangi bir tasarruf sağlamadığı görülmektedir. Boğazdaki geçiş trafiği nedeniyle Kanal İstanbul’u tercih edecek gemiler olsa da uluslararası anlaşmalar dikkate alındığında kanalın ve İstanbul Boğazının kullanım yoğunluğunun tahmininde belirsizlikler olmaktadır. Bu belirsizlik kent içi deniz ulaşımı planlama çalışmalarımızı olumsuz etkilemektedir.

- İstanbul Ulaşım Ana Planı ve İstanbul Lojistik Ana Planı Çalışmalarında Kanal İstanbul Projesi yer almamaktadır. Bu tür yatırımların üst ölçekli planlara uymaması İstanbul’un ulaşım planlamasında belirsizlikler yaratmaktadır. Bu nedenle Kanal İstanbul Projesinin ulaşım, lojistik ve ticari açıdan kente ve bölgeye olan etkisinin nasıl olacağı bilinmemektedir.

- Kanal İstanbul çevresinde belirlenen hedeflerden biri de İstanbul ilinde yeni istihdam alanlarının oluşturulmasıdır. İstanbul Havalimanı, eğitim, bilişim teknolojileri alanı, sağlık parkı, fuar ve kongre alanı, turizm merkezleri, yat limanı, lojistik alan vb. gibi yeni istihdam alanları ile



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

proje yakın çevresinde yeni istihdam yaratılması öngörülmektedir. Planlanan yeni istihdam alanları yeni ulaşım talepleri yaratacaktır.

• Kanal İstanbul Projesi kapsamında planlanan potansiyel yerleşim alanları ve ilişkili ulaşım yatırımlarının kaçınılmaz olarak İstanbul'un bölgesel çekiciliğini arttırması ile İstanbul nüfusunda önemli bir artış olacaktır. Bu da mevcutta büyük oranda tarımsal niteliği korunacak olan düşük ulaşım talebi yaratan bölgelerin nüfusa açılması ile yeni ulaşım talepleri oluşturacaktır.

• Ayrıca İstanbul'un gelecekteki nüfus, istihdam değerleri ve yolculuk özellikleri değerlendirilerek gerçekleştirilmesi gereken büyük ulaşım yatırımlarının belirlendiği İstanbul Ulaşım Ana Planı öngörülerini doğrultusunda raylı sistem ve karayolu yatırımları planlanmıştır. Bu kapsamda projelendirilen Mahmutbey-Esenyurt Metro Hattı ve Sefaköy-Tüyap Metro hatları Kanal İstanbul Projesinden etkilenmektedir. Ek olarak, söz konusu bölgede mevcut karayolu ağında kesintiler olacaktır.

Sonuç olarak yukarıda bahsedilen nedenlerden dolayı Kanal İstanbul Projesinin kent ulaşım sistemi açısından olumsuz etki yaratacağı düşünüldüğünden projenin ulaşım planlama ilke ve prensipleri açısından inşa edilmemesi gerektiği görüş ve kanaatine ulaşılmıştır.

2.f. MEZARLIKLAR DAİRE BAŞKANLIĞI:

Müdürlüğümüzde yapılan inceleme, tarafımıza gönderilmiş proje alanına ait cad formatındaki veri ile mezarlık sayısal verisini karşılaştırarak inceleme yapılmıştır. İncelenme sonucunda, Arnavutköy ilçesinde Yeniköy, Baklalı ve Roman mezarlıklarının direkt proje alanı sınırları içinde kaldığı, yine Arnavutköy ilçesinde Durusu, Boyalık, Yassören, Dursunköy tarihi, Dursunköy yeni, Çilingir, Sazlıbosna, Hacımaşlı mezarlıkları, Başakşehir ilçesinde Kayabaşı Köyiçi mezarlığı ile Küçükçekmece ilçesinde Altınşehir Mezarlığının ÇED inceleme alanı içerisinde kaldığı tespit edilmiştir. Daire Başkanlığımızca yürütülen cenaze defin hizmetleri kesintiye uğramayacak nitelikte bir hizmet olup yılda ortalama 73.000 cenaze sayısı ile yıllık yaklaşık 315 dönümlük alana ihtiyaç duyulmaktadır. Nüfus artışına paralel olarak artan bu önemli ihtiyacın karşılanabilmesi için kentte mezarlık alanı olarak kullanılabilecek arazilerin azlığı sebebiyle mezarlık alanı sıkıntısı yaşanmaktadır. Bu nedenle mezarlıklar sadece bulunduğu bölgenin değil, diğer bölgelerin de ihtiyacına yönelik kullanılmaktadır. Özellikle Yeniköy ve Roma mezarlıklarının proje alanında kalması sebebiyle projeden direkt olarak etkileneceği ve kullanılmayacak duruma geleceği açıktır. Bunun sonucunda hem nakil yapılacak cenazelerin sahipleri hem de mezar yeri olarak tahsis yapılan yer sahipleri zor durumda kalacaklardır. Yukarıda belirtilen nedenlerden ötürü söz konusu projenin tarafımızca uygun olmadığı görüşüne varılmıştır.

2.g. YOL BAKIM VE ALTYAPI KOORDİNASYON DAİRE BAŞKANLIĞI:

05.11.2019 tarih ve 4756 sayılı yazınızda sunulan "Kanal İstanbul" projesine ait ÇED Raporunun ve ek dosyalarının yapılan incelemesi sonucu; söz konusu çalışmaların inşaat aşamasında ana ulaşım yollarına ve sanat yapılarına zarar verebileceği ve trafik güvenliği



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

açısından sorunların oluşabileceği düşünüldüğünden görüşümüzün uygun olmadığı hususunu bilgilerinize arz ederim.

2.h. KÜLTÜR VARLIKLARI DAİRE BAŞKANLIĞI:

12.03.2018 tarih ve 286 (TN: 321866) sayılı yazıda, söz konusu alanda mevcut verilere göre tespit ettiğimiz tescilli parseller ve arkeolojik sit alanlarının sınırları gönderilmiştir.

Müdürlüğümüzün “İstanbul Kültür Varlıkları Envanteri Projesi (2015-2019)” kapsamında, İstanbul genelinde tescilli kültür varlıklarının envanter bilgileri sayısal ortamda kaydedilmektedir. 12.03.2018 tarih ve 286 (TN: 321866) sayılı yazımızın gönderildiği tarihte, henüz söz konusu alanı içine alan ilçelerdeki envanter çalışmalarına başlamamış olmamız nedeniyle, 2009 yılı envanterine dayalı olarak temin edilebilen mevcut ve güncel olmayan veriler gönderilmiştir. Envanter çalışması kapsamında, 2019 yılı içerisinde, Kanal İstanbul Rezerv Alanı’nda yaptığımız güncel envanter çalışmalarına göre, alanda **1., 2. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları**’nın ve **62 adet tescilli kültür varlığı** bulunduğu tespit edilmiştir (Ek-1, 2 ve 3).

2.i. RUHSAT VE DENETİM MÜDÜRLÜĞÜ:

Söz konusu proje ile ilgili tarafınıza ilettiğimiz 23.03.2018 tarih ve 8143 sayılı yazımızda; ÇED Başvuru Dosyasında yapılan incelemede, Kanal İstanbul Projesi kapsamında tesis edilecek olan Karadeniz Dolgu Alanı ve Lojistik Merkez Alanı, Karadeniz Liman Alanı, Karadeniz Dolgu Alanı, Marmara Konteynır Liman Alanı ve Proje Alanı Koridoru olarak belirlenmiş olan proje etki alanına ait bölgelerde, 9207 sayılı İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğe göre Başkanlığımızda dosyası bulunan işletmeler mevcut olduğu, ilgili proje alanı içinde bulunan işletmelerin bilgileri (koordinat, unvan, ilçe vb.) ve konumlarını işaretli halde gösteren hava fotoğrafının yazımız ekinde iletildiği ifade edilmiştir. 05.11.2019 tarih ve 4756 sayılı yazı ekinde iletilen “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil)” projesine ait ÇED Raporunda yapmış olduğumuz inceleme sonucunda; 23.03.2018 tarih ve 8143 sayılı yazımızda tarafınıza iletilen proje etki alanı içerisinde 9207 sayılı İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğe göre Başkanlığımızda dosyası bulunan işletmelerde değişiklik olduğu tespit edilmiş olup, proje etki alanı içinde kalan işletmelere ait güncel bilgiler (koordinat, unvan, ilçe vb.) ve konumlarını işaretli halde gösteren hava fotoğrafı yazımız ekinde tarafınıza iletilmektedir.

2.i. İSTANBUL GAZ DAĞITIM SANAYİ VE TİCARET A.Ş. (İGDAŞ):

Kanal İstanbul Projesi kapsamında doğal gaz hatlarımızın deplasesine ait, projenin ÇED Yönetmeliği 11. ve 14. maddeleri açısından değerlendirilmesini de içeren görüşlerimiz 12.12.2018 tarih ve E.21840 sayılı yazımız ile daha önce T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ve Danışman firma Yüksel Proje Uluslararası AŞ’ye gönderilmiştir. ÇED Raporu Dosyasında şirketimizi ilgilendiren konular detaylı incelenmiş olup, Kanal ile etkilenen mevcut ve planlanan doğalgaz hatlarının deplase ve imalat çalışmalarının Yatay Yönlendirilebilir Delgi (YYD) yöntemi ile yapılıp kanal kazısına başlanacağı, YYD geçiş



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

koridorları için düşünülen plan ve profil yerleşimleri ile başlangıç-bitiş lokasyonlarının gerekli hesaplar ve kamulaştırma imkanları çerçevesinde uygulama aşamasında kesinleştirileceği anlaşılmaktadır.

Kurumumuza sunulan deplase kavramsal projelerinde ön görülen Yatay Yönverilebilir Delgi Yöntemi (YYD) ile deplase uygulamalarının değerlendirilebilmesi için gerekli detay zemin sondaj raporları tarafımıza iletilmemiştir. Tarafımızca yapılan ön saha çalışması sonucu kavramsal projelerde yer alan bazı geçişlerin giriş çıkış noktalarına yakın mesafede köprü ve viyadük gibi yapıların olduğu, kurumlara ait temellerin geçiş için risk oluşturabileceği ayrıca bazı geçiş güzergahları üzerinde şahıs parsellerinin yer aldığı tespit edilmiştir. Kanal genişliği ve derinliğinin fazla olması deplase giriş ve çıkış noktalarını (yaklaşık 2400 m.) uzatmaktadır. Bu durum hazırlanacak 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarında yeni hat güzergahlarının bakım ve işletme açısından imar yolu olarak korunmasını gerektirmektedir.

Bütün şartların uygun olması (makine gücü, zemin yapısı, geçiş mesafeleri) halinde bile YYD metodu ve açık kazı yöntemi arasında çok büyük farklar mevcuttur. Ülkemizde YYD Yöntemi ile büyük çaplı ve uzun metrajlı doğalgaz boru imalatlarının yurtdışı kaynaklı firmalar vasıtası ile yüksek maliyetlerle yapılabilmesi (yaklaşık 22.000.000 USD+KDV) ve deplase uygulamalarından teknik aksaklıklar olabileceği hususu göz önünde bulundurularak kanal imalatı sırasında açık kazı ile geçiş vb. farklı tekniklerin uygulanabileceği alternatif kavramsal deplase projelerinin de üretilerek Kurumumuzla paylaşılması gerekmektedir.

Deplase işleminin çok büyük kapsamlı olması ve maliyetinin çok yüksek bedellere tekabül etmesi sebebiyle konunun bu açıdan da değerlendirilmesi gerekmektedir. Belirtilen hususlar çerçevesinde Kanal İstanbul projesini kesen hatlarımızın bedelsiz olarak deplase edilmesi mümkün gözükmemektedir.

2.j. İSTANBUL ÇEVRE KORUMA VE ATIK MADDELERİ DEĞERLENDİRME SANAYİ VE TİCARET A.Ş. (İSTAÇ):

- Kanal projesinde yaklaşık 2 milyar m³'lük hafriyat kazısı yapılacağı öngörülmektedir. İstanbul'da yıllık 25.000.000 m³ hafriyat toprağı yönetilmektedir, yaklaşık 80 kat hafriyat toprağının ciddi bir lojistik ve yönetim sistemi gerektirmektedir. İstanbul'da mevcut hafriyat depolama sahalarının kalan kapasitesi 40.000.000 m³ olup çıkacak kazı toprağının doğal dengeyi bozacağı hafriyat sahalarının yetersiz kalacağı ve ciddi ve kalıcı çevre sorunlarını oluşturacağı öngörülmektedir.

- Proje ile yaklaşık 3 milyon nüfuslu bir şehir oluşması öngörülmektedir, bu değer İstanbul'un günlük üretilen atık miktarını %17 oranında artıracaktır dolayısıyla atık yönetim maliyetleri artacaktır.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi C40 Belediye Başkanları Zirvesinde 2050 yılında karbon salımlarının "sıfır" olması taahhüdünü 11.10.2019 tarihinde imzalamıştır. Kanal projesi getireceği nüfus artışı ve inşaatı sırasındaki faaliyetler karbon salımlarının artmasına sebebiyet verecek olup C40 taahhütleri ile uyum sağlamamaktadır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

2.k. MUHTARLIKLAR VE GIDA DAİRE BAŞKANLIĞI:

Kanal İstanbul Projesi ilgili kurumumuzda resmi bir bilgi olmamakla beraber, Kanal İstanbul ve 3. Havalimanı Projesi 6306 sayılı Kanunun 2. maddesi, 1. fıkrası (c) bendi kapsamında Rezerv Yapı Alanı olarak tespit edilen 38.500 ha'lık alanı kapsadığı bilinmektedir. Ayrıca Rezerv Yapı Alanı içerisinde kalan 31 mahallede 12.997 ha tarım alanı tarım dışına çıkarılmıştır. Proje kapsamında 11.934 da mera alanı 6704 sayılı yasa ile vasfını yitirmiştir. İlin toplam manda varlığının %55'i, Türkiye Manda varlığının %17'si bu bölge içerisinde yer almaktadır (TÜİK). 1/25.000 Ölçekli Arazi Kullanım Kabiliyet Sınıfları ve Alan Kullanım Haritasına göre güzergâh üzerinde arazi kullanım şekli bakımından; Kuru Tarım, Fundalık ve Mera ve Sulu Tarım alanlar ilk üç sırayı paylaşmaktadır. Sazlıdere Barajı sonrasındaki 25 kilometrelik proje güzergahında tarım arazileri (dere, dere koruma bandı, sulu tarım ve kuru tarım alanları) ve yerleşim alanları yer almaktadır. Kanalın genişliği ve koruma bandı ile ilgili kesin bilgiler yer almamasından dolayı kanal projesi kapsamında toplam etkilenecek tarım alanları hesaplanamamakla beraber Arnavutköy ilçesinde ciddi bir tarım alanının proje alanına gireceği gözlemlenmektedir.

İstanbul ilinde TÜBİVES'e göre 2.048 bitki taksonu bulunmakta olup 61'i (yaklaşık %2,98) endemiktir. Proje alanı ise Avrupa-Sibirya Fitocoğrafik Bölgesi içerisinde Marmara alt havzasında İstanbul ili sınırları içinde yer almaktadır. Bölgenin taşıdığı çeşitlilik, Kanal İstanbul inşaatı ve sonrasında oluşacak ekolojik tahribat ve mikro klima değişimlerinden olumsuz etkilenecektir.”

2.k. HUKUK MÜŞAVİRLİĞİ VE HUKUK DANIŞMANLIĞI:

Kanal İstanbul Projesinin hukukî açıdan değerlendirilmesinde de öngörülen yararların sağlanamayacağı ve bazı sakıncaların doğacağı anlaşılmaktadır. Bu değerlendirme ilk olarak uluslararası sözleşmeler ve bu kapsamda Montrö Antlaşması bağlamında, ikinci olarak da iç hukuk açısından yapılacaktır.

2.k.1. Uluslararası Sözleşmeler

Anayasamıza göre (90. maddenin son fıkrası) usulüne uygun olarak yürürlüğe konulmuş uluslararası sözleşmeler kanun hükmündedir. Uluslararası sözleşmeyi kabul eden ülkeler, mevzuatını ve uygulamasını da sözleşme hükümleriyle uyumlu hale getirmek zorunluluğundadırlar.

Kanal İstanbul'un, denizel ve karasal çevre üzerindeki etkileri Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası çevre koruma anlaşmaları açısından da önem taşır. Bunlar;

- Montrö Boğazlar Sözleşmesi
- Bükreş Sözleşmesi (Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi)
- Barselona Sözleşmesi (Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi)
- Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi
- Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

- Bern Sözleşmesi (Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi)
- Ramsar Sözleşmesi (Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme)
- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Floransa Sözleşmesi)

Genel olarak bu sözleşmelerin (gemilerin geçişini düzenleyen Montrö hariç) amaçları doğal peyzajların, karasal ve denizel ekosistemlerin, sulak alanların, biyolojik çeşitliliğin, nesli tükenmekte veya tehdit altında olan canlı varlıkların, ekosistem hizmetlerinin ve iklimin korunmasıdır. Oysa İstanbul'da yapılması öngörülen bu tür "mega" projelerin, yukarıdaki sözleşmeler kapsamında korunması amaçlanan ekosistemler ve doğal süreçler üzerindeki etkilerinin de aynı ölçekte (mega) olması kaçınılmazdır. Ayrıca, etkileri giderek artan iklim değişikliği de bu ekosistemler üzerindeki olumsuz etkilere yeni bir ivme kazandıracak niteliktedir. Bu sözleşmeler arasında özellikle Karadeniz ve Akdeniz'i doğrudan ilgilendirenler üzerinde özel olarak durmak gerekir.

2.k.1.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Prof. Dr. Ayşe Nur Tütüncü'nün de "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul" başlıklı makalesinde genel olarak ifade etmiş olduğu üzere; Türk Boğazlarından gemi geçişlerinin hukuki altyapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile başlar. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazlarından geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye dahil bütün taraf ülkeler için önem taşır.

Coğrafi özellikleri nedeniyle son derece riskli bir su yolu olan İstanbul Boğazından Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında, yılda ortalama 4 bin 700 gemi geçiş yapmaktayken; bu sayı günümüzde 50 bin düzeyine ulaşmıştır. Sözleşmenin imzalandığı yıllarda Boğaz için önemli bir risk unsuru olan petrol taşımacılığı yokken, artık yılda ortalama 150 milyon ton petrol ürünü taşınmaktadır.

Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi, gemilerin (özellikle tehlikeli yük taşıyanların) İstanbul Boğazını değil Kanal İstanbul'u kullanmaları varsayımına dayanmaktadır. Oysa hem Montrö Sözleşmesine, hem de uluslararası hukuka göre, gemiler Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlanamaz. Sözleşmenin 2. maddesine göre;

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Geçiş finansal açıdan daha cazip kılınarak gemiler, Kanal İstanbul'u kullanmaya teşvik edilebilir. Ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak, gerek Montrö Sözleşmesine ve gerekse bu sözleşme feshedilse bile geçerli olacak genel uluslararası hukuk kurallarına aykırı olacaktır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Ayrıca Türkiye, ticaret gemilerinin geçişlerini, deniz çevresinin korunması ve seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla düzenleme yetkisine sahiptir. Bu yetkisini halen yürürlükte bulunan 1998 tarihli Tüzük ile kullanmaktadır. Fakat **olumsuz hava şartları veya hidrografik koşullar gibi olağanüstü bir durum gereğince mecburen bir askıya alma durumu olmadıkça Boğazdan gemi geçişlerinin, Kanal İstanbul'a yönlendirilerek engellenmesi mümkün değildir.**

Sularının tamamı bir devletin karasuları içinde dahi olsa, hem ticari hem de askeri gemiler, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan geçişe ilişkin uluslararası hukuk kuralları uyarınca kıyı devletinin güvenliğini tehdit etmediği sürece Boğazdan geçiş hakkına sahip olmaya devam edecektir. Kıyı devletinin bu geçişi yasaklama, askıya alma, hatta askeri gemiler için dahi ihbar veya izin isteme hakkı yoktur. Yani Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi Türkiye, boğazlardan ticari gemi geçişlerini yasaklama yetkisine sahip olamayacaktır.

Türk boğazlarından geçmek isteyen yabancı gemilerin Kanalı kullanmaya zorlanmaları, hukuki yükümlülüklerle birlikte, birtakım olumsuz uluslararası/bölgesel siyasi etkileri de beraberinde getirebilir. Bunlardan en önemlisi, Montrö Sözleşmesi ile kurulan ve devam etmesine özen gösterilen askeri dengedir. Sözleşme, askeri gemilerin geçişini hem tonaj hem de tür bakımından sınırlamaktadır. Ayrıca, Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletlerin askeri gemileri Karadeniz'de en fazla 21 gün kalabilir. Bu durum özellikle ABD ve donanması bulunan diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz'de bulunmasını kısıtlamakta, böylece Türkiye'nin güvenliğine ek olarak Karadeniz kıyıdaşlarının da güvenliği gözetilmektedir. Uçak gemisi, denizaltı gibi bazı klas gemilerin geçmesinin Sözleşmeyle yasaklanmış olması da Rusya donanmasının (eski SSCB) etki alanını kısıtlamış olmaktadır.

Kanal İstanbul geçişinin sadece ticari gemilere açılması halinde dahi Sözleşme'nin hukuki varlığının sorgulanabileceği düşünülebilir. Bu da, Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanlarında, savaşanların askeri gemilerinin geçişinin yasaklanmasıyla Türkiye'nin tarafsızlığını koruyabilmesi için savaş hukukunun olağan kurallarına doğrudan Türkiye lehine getirilmiş hükümlerin de kalkması gibi kapsamlı bir kayıp anlamına gelecektir.

2.k.1.2. Bükreş Sözleşmesi

1991 yılında eski Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra Karadeniz'in bir çevre felaketinin eşiğinde olduğu ortaya çıkınca; Karadeniz ülkeleri uluslararası destek ile bir araya gelerek 1992 yılında Romanya'nın başkenti olan Bükreş'te Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesini imzaladı. 1994 yılında yürürlüğe giren Sözleşme, 7 Aralık 1993 tarih ve 3937 sayılı Kanunla ülkemizce de onaylanarak, 14 Aralık 1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazetede yayınlandı.

Karadeniz (Bükreş) Sözleşmesi, Türkiye dahil tüm taraf ülkelere, Karadeniz çevresinin korunması için bir takım hukuki yükümlülükler getirmiştir. Bu yükümlülükler arasında Karadeniz'in tehlikeli maddelerden, kara kaynaklı ve gemi kaynaklı kirlilikten, gemilerden denize boşaltmaların yol açtığı kirlenmeden, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla taşınan kirlenmeden korunması ile birlikte canlı deniz kaynaklarının korunması da vardır. Bu



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

sözleşme uyarınca Türkiye, Kanal İstanbul'un hem inşaatı sırasında hem de inşaat sonrasında Karadeniz'e getireceği kirlilik ve çevresel zararlara karşı önlem almakla yükümlüdür.

Ayrıca, uluslararası hukukun temel kurallarından biri "başka ülkenin çevresine zarar vermeme" ilkesi ve yükümlülüğüdür. Dolayısıyla, Kanal İstanbul, sırf Türkiye'ye değil diğer Karadeniz ülkelerine vereceği çevresel zararlardan da sorumlu tutulabilir. Ayrıca, hem uluslararası hukuk ilkelerine hem de Bükreş Sözleşmesine göre komşu ülkeler birbirleriyle istişare içinde hareket etmek zorundadır. Örneğin, Sözleşmeye göre, Taraf Devletlerin bilimsel ve teknik işbirliği yapmaları gerekir. Dolayısıyla, Türkiye'nin diğer Karadeniz ülkelerine danışmadan, bilgi vermeden ve teknik işbirliği yapmadan tek taraflı olarak Kanal İstanbul projesine girişmesi, hukuki yükümlülüklerine aykırı olabilir.

Bükreş Sözleşmesine ek olarak Karadeniz deniz çevresinin korunması konusunda ayrı yükümlülükler getiren protokoller de vardır. Bunlar arasında Kanal İstanbul gibi büyük projeler açısından en önemlisi 2011 yılında yürürlüğe giren Karadeniz Biyolojik Çeşitliliği ve Peyzajların Korunması Protokolüdür.

Bu Protokolün amacı, "Karadeniz ekosistemini iyi bir ekolojik durumda ve peyzajını uygun şartlarda muhafaza etmek ve biyolojik kaynakları zenginleştirmek için Karadeniz'in biyolojik ve peyzaj çeşitliliğini korumak, muhafaza etmek ve sürdürülebilir şekilde yönetmektir." Taraf ülkelerin almaları gereken tedbirler arasında şu noktalar yer almaktadır:

-Protokolün kapsadığı alanlarda bulunan türlerin gelişmeye müsait bir durumda muhafazası ve doğal yaşam ortamlarının (habitatların) bozulmaması

-Yüksek biyolojik çeşitlilik ve peyzaj değeri olan ve daha önceden zarar görmüş alanların rehabilitasyonu ve geri kazanılması

-Doğal, tarihsel, kültürel ve estetik açılarından yüksek değere sahip peyzaj alanlarının iyi duruma getirilmesi ve bu durumda muhafaza edilmesi

Taraflar ayrıca "biyolojik çeşitlilik ve doğal peyzajların korunması ve sürdürülebilir kullanımında doğrudan veya yetkili uluslararası kurumlar ile işbirliğine girerek bu Sözleşmenin diğer protokolleri ile uyum içinde hareket edeceklerdir."

Kısacası Taraflar, Karadeniz'in biyolojik ve peyzaj çeşitliliğinin korunması ve muhafazası konusundaki uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmekten sorumludur. Kanal İstanbul projesine karar verirken Türkiye bu kurallara uymak zorundadır.

2.k.1.3. Barselona Sözleşmesi

Kanal İstanbul, her ne kadar Karadeniz'den Marmara Denizine açılması öngörülen bir su yolu olsa da Türk Boğazlarının çift yönlü dip akıntılarından dolayı Akdeniz'in bundan etkilenmemesi düşünülemez. Bu sebeple Bükreş Sözleşmesinin yanı sıra Türkiye'nin de taraf olduğu Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi de (Barselona Sözleşmesi) Kanal İstanbul projesine uygulanacaktır.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Sözleşmeye göre taraf ülkeler, Akdeniz çevresinde kirliliği önlemek, azaltmak ve mümkün olan en yüksek düzeyde ortadan kaldırmakla yükümlüdürler. Bununla birlikte Akdeniz'in korunması için kabul edilmiş olan Akdeniz Eylem Planını uygulamak için gerekli önlemleri almak ve bunun ötesinde, mevcut ve gelecek kuşakların ihtiyaçlarını adil bir şekilde karşılayarak kalkınma sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak deniz ortamının ve doğal kaynakların korunmasını sağlamak da taraf ülkelerin yükümlülüğündedir.

Uluslararası çevre hukukunun önemli ilkelerinden biri olan "ihtiyatlılık ilkesi" Barselona Sözleşmesinde de benimsenmiştir. Buna göre "Olanakları çerçevesinde, ciddi veya geri dönüşümü olmayan zarar tehdidi karşısında tam bilimsel kesinliğin oluşmamasının çevresel bozulmayı önlemek için maliyet-etkin önlemlerin ertelenmesine bir neden olarak gösterilmemesini sağlayan ihtiyatlılık ilkesini uygulayacaklardır."

Bu nedenle, Kanal İstanbul gibi bir projenin verebileceği ciddi veya geri dönüşümü olmayan zararlar konusunda bilimsel şüphe olduğu durumlarda projenin yapılmaması gerekir.

Ayrıca, Akdeniz'in korunması konusunda, Türkiye dahil, bölge ülkelerinin kabul ettikleri protokoller arasında bulunan Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlletici Kaynaklara ve Faaliyetlere Karşı Korunması Protokolüne göre Taraflar kara kökenli kaynaklardan gelen kirliliği ortadan kaldırmak ve protokolün ekinde yer alan zehirli, kalıcı ve biyoakümülyasyona eğilimli maddelerin girdilerini aşamalı olarak ortadan kaldırmakla yükümlüdürler (Madde 5). Bu proje bu yükümlülüklerimizi olumsuz yönde etkileyecektir.

2.k.1.4. Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi

Biyolojik çeşitlilik, kara, deniz ve diğer su ekosistemleri ile bu ekosistemlerin bir parçası olduğu ekolojik kompleksler de dahil olmak üzere tüm kaynaklar ile canlı organizmalar arasındaki farklılaşma anlamına gelmektedir. 5 Haziran 1992'de, Brezilya'nın Rio De Janerio kentinde yapılan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı sırasında imzalanan Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, bütün taraf ülkeleri olduğu gibi, Türkiye Cumhuriyeti Devletini de bağlayıcı hükümler içermektedir. Sözleşmenin temel amaçları, biyolojik çeşitliliğin korunması, bileşenlerinin sürdürülebilir kullanımı ve genetik kaynaklardan elde edilen faydaların eşit ve adil paylaşımının sağlanmasıdır.

Birleşmiş Milletler Şartı ve uluslararası hukuk ilkeleri uyarınca devletlerin kendi kaynaklarını kendi çevre politikaları çerçevesinde kullanma konusunda egemenlik hakları vardır. Ancak bunun çerçevesi, diğer devletlerin çevrelerine ve kaynaklarına zarar vermeme ilkesi ile çizilmektedir. Biyolojik çeşitliliğin devamı dünyanın genel ekolojik dengesi bakımından çok önemlidir. Sözleşme gereğince taraflar aynı zamanda, yukarıdaki amaçlar doğrultusunda, ulusal egemenlik kapsamı dışında kalan yerler ve karşılıklı menfaate dayalı diğer konularda diğer akit taraflarla doğrudan veya yerine göre yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla işbirliği yapacaktır. Diğer bir ifadeyle, Kanal İstanbul projesinin biyolojik çeşitliliğe ve biyolojik kaynaklara vereceği tahmin edilen zararların sözleşme çerçevesinde bilimsel olarak değerlendirilmesi, önlenmesi veya azaltılması ve bu konularda diğer taraf ülkelerle iş birliği yapılması



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

gerekmektedir. Böyle bir değerlendirmenin yapıldığına dair herhangi bir veri elimizde bulunmamaktadır.

2.k.1.5. Bern Sözleşmesi

Türkiye, tam adı, “Avrupa’nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi” olan ve 1979 yılında imzalanan Bern Sözleşmesine, 02.02.1984 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşmenin amacı, üye ülkelerin doğal bitki ve hayvan türleri ile onların doğal yaşam ortamlarını korumak ve bu konuda ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamaktır. Sözleşmeye taraf ülkeler tehlike altında bulunan bitki ve hayvan türlerinin doğal yaşam ortamlarıyla birlikte korunması amacıyla gerekli yasal ve idari önlemleri almakla yükümlüdür. Taraf ülkelere belirlenecek Özel Koruma Alanları ile Avrupa çapında bir ekolojik ağ oluşturulması da öngörülmüştür.

Özellikle göçmen türlerin korunmasında uluslararası işbirliğinin gerekliliği vurgulayan Sözleşmenin 3. maddesi, her akit tarafın, yabancı flora ve fauna türlerinin doğal yaşam ortamlarının, nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türlerin, özellikle endemik olanların ve tehlike altındaki habitatların bu sözleşme hükümlerine uygun olarak korunması amacıyla ulusal politikalar geliştirmesini hükme bağlamaktadır. Akit taraflar, avlanma yasaklarının yanı sıra kendi topraklarına giren göçmen türleri ve yaşam ortamlarını en iyi şekilde korumakla yükümlüdür. Oysa, proje göçmen türleri tek tek değil kitleler halinde etkileyecek niteliktedir. Çünkü yaşama ortamları ortadan kalktığında göçmen türlerin konaklayacakları habitatlar kalmayacak ve popülasyonlar aklıktan telef olacaklardır.

Kıtalararası kuş göç yıllarının önemli kıstaklarından biri olarak Boğaz ve sulak alanlarıyla her yıl yüzbinlerce göçmen kuş popülasyonuna istasyon hizmeti sunması, ormanlarında yabancı hayvan türlerine kucak açması, kıtalar arasında gen kaynaklarının geçiş bölgesi olmasının yanı sıra bu özel konumu nedeniyle oluşmuş ender yaşam alanları ve çeşitliliği ile kendisinden çok daha büyük yüzölçümüne sahip İngiltere ve Hollanda’dan daha fazla bitki türüne (2 bini aşkın doğal çiçekli bitki ve eğrelti türü) sahip olan İstanbul’un en önemli özelliği çok sayıdaki endemik, nadir ve tehlike altındaki bitki türüdür. İl sınırları içerisinde doğal olarak yetişen 270 bitki türü, “Türkiye’nin Tehlike Altındaki Nadir ve Endemik Bitkileri Listesinde yer alır. Bunlar arasında 40 türün dünya üzerindeki en zengin popülasyonlarının İstanbul’da olduğu belirlenmiştir. Bu özellikleriyle İstanbul Boğazının iki yakasının yaban hayatı ve yaşam ortamları açısından yalnız Türkiye için değil, Avrupa hatta dünya çapında önemi birçok bilimsel çalışmayla belgelenmiştir. Bu durumda İstanbul’un doğasına bir çırpıda gözden çıkarılabilecek sıradan bir toprak parçası muamelesi yapmak uygun değildir. İstanbul’un flora ve faunasının bugüne kadar uğradığı kayıpların yanı sıra, Çatalca yarımadasını boylu boyunca kesecek bir kanal başta Bern Sözleşmesi olmak üzere taraf olduğumuz sözleşmeler kapsamındaki taahhütlerimize aykırı olduğu gibi, her fırsatta Avrupa ile Asya arasında köprü olmakla övündüğümüz bu doğal mirasın elimizden uçup gitmesine yol açabileceğinden uygun değildir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

2.k.1.6. Ramsar Sözleşmesi

İran'ın Ramsar kentinde 1971 yılında imzalanan sözleşmenin (Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öne Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme) amacı, sulak alanların ve bu alanlardaki biyolojik çeşitliliğin korunması ve akılcı kullanımının sağlanmasıdır. Ramsar Sözleşmesine 1994 yılında taraf olan Türkiye, söz konusu sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek amacıyla 2002 yılında Sulak Alanların Korunması Yönetmeliğini uygulamaya koymuştur. Yönetmelik kapsamında ülkemizde bugüne kadar 14 Ramsar Alanı ilan edilmiştir.

Bununla birlikte Türkiye'de 135 adet Ramsar alanı olma potansiyeline sahip, "uluslararası öneme sahip sulak alan" bulunmaktadır. Bunlardan ikisi, Kanal İstanbul projesinden etkilenmesi muhtemel alanlardır: Küçükçekmece Gölü ve Terkos Gölü bu konudaki somut örneklerdir.

Sözleşmeye göre, her akit taraf, Ramsar Alanı statüsüne sahip olsun veya olmasın, sulak alanlarında koruma bölgeleri oluşturarak bu alanların ve su kuşlarının daha iyi korunması için gereken tedbirleri almakla yükümlüdür. Kanal İstanbul açıklanan güzergah üzerinde yapıldığı takdirde ülkemizdeki uluslararası öneme sahip sulak alanlardan en az birinin tamamen ortadan kalkması, sulak alan niteliğini yitirmesi ve buralarda barınma, üreme ve yaşama imkânı bulan on binlerce su kuşunun bir yaşam alanından daha mahrum kalması anlamına gelmektedir. Bu durum, taraf olduğumuz çok sayıda sözleşmeye olduğu gibi Ramsar Sözleşmesiyle ilgili taahhütlerimize de aykırıdır.

2.k.1.7. İklim Değişikliği Sözleşmesi

Açık adı Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) olan sözleşme 1992 Rio Zirvesi ile imzaya açılmıştır. Türkiye, sözleşmeyi 2004 yılında imzalamış ve yürürlüğe koymuştur. Söz konusu sözleşme gereğince ulusal sera gazı emisyonlarının azaltılması için hazırlanan Kyoto protokolü de Türkiye tarafından 2009 yılında imzalanmıştır. İklim Değişikliği Sözleşmesiyle ilgili yükümlülüklerimiz kapsamında 2010-2020 yıllarını kapsayan Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi ile 2011-2023 yıllarını kapsayan Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (İDEP) hazırlanmış ve gerçekleştirilmesi gereken eylemler belirlenmiştir.

Gerek İklim Değişikliği Sözleşmesi gerekse de Kyoto Protokolü hükümleri dikkatli okunduğunda, amacın sera gazı indirimleri sağlama yanında karbon yutaklarının korunması ve geliştirilmesini de içerdiği açıktır. 1990-2011 yılları arasında sera gazı emisyonlarını %124 oranında artırmış olan ve halen ciddi bir sera gazı indirimi yapmayan Türkiye, buradaki açığını en önemli karbon yutakları olan ormanlarını, sulak alanlarını ve doğal ekosistemlerini koruyarak ve geliştirerek kapatabilir; böylelikle taraf olduğu bu sözleşmeye bir ölçüde katkıda bulunabilir. Kanal İstanbul gibi tahripkâr projeler sözleşmenin ruhuna aykırılık oluşturacaktır.

(Kaynak: Uluslararası Sözleşmelere ilişkin değerlendirmelerde Dünya Doğayı Koruma Vakfının –WWF- Kanal İstanbul Raporundan yararlanılmıştır).



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

2.k.2. İç Hukuk Açısından:

2.k.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası

Tarım, hayvancılık ve bu üretim dallarında çalışanların korunması başlıklı 45. maddesi;

“Devlet, tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek, tarımsal üretim planlaması ilkelerine uygun olarak bitkisel ve hayvansal üretimi artırmak maksadıyla, tarım ve hayvancılıkla uğraşanların işletme araç ve gereçlerinin ve diğer girdilerinin sağlanmasını kolaylaştırır. Devlet, bitkisel ve hayvansal ürünlerin değerlendirilmesi ve gerçek değerlerinin üreticinin eline geçmesi için gereken tedbirleri alır.”

Ormanların korunması ve geliştirilmesi başlıklı 169. maddesi;

“Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Yanan ormanların yerinde yeni orman yetiştirilir, bu yerlerde başka çeşit tarım ve hayvancılık yapılamaz. Bütün ormanların gözetimi Devlete aittir. Devlet ormanlarının mülkiyeti devrolunamaz. Devlet ormanları kanuna göre, Devletçe yönetilir ve işletilir. Bu ormanlar zamanaşımı ile mülk edinilemez ve kamu yararı dışında irtifak hakkına konu olamaz. Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Ormanların tahrip edilmesine yol açan siyasi propaganda yapılamaz; münhasıran orman suçları için genel ve özel af çıkarılamaz. Ormanları yakmak, ormanı yok etmek veya daraltmak amacıyla işlenen suçlar genel ve özel af kapsamına alınamaz. Orman olarak muhafazasında bilim ve fen bakımından hiçbir yarar görülmeyen, aksine tarım alanlarına dönüştürülmesinde kesin yarar olduğu tespit edilen yerler ile 31.12.1981 tarihinden önce bilim ve fen bakımından orman niteliğini tam olarak kaybetmiş olan tarla, bağ, meyvelik, zeytinlik gibi çeşitli tarım alanlarında veya hayvancılıkta kullanılmasında yarar olduğu tespit edilen araziler, şehir, kasaba ve köy yapılarının toplu olarak bulunduğu yerler dışında, orman sınırlarında daraltma yapılamaz.”

Kıyılardan yararlanma başlıklı 43. maddesi;

“Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.”

Tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunması başlıklı 63. maddesi;

“Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır. Bu varlıklar ve değerlerden özel mülkiyet konusu olanlara getirilecek sınırlamalar ve bu nedenle hak sahiplerine yapılacak yardımlar ve tanınacak muafiyetler kanunla düzenlenir.” şeklinde ifade edilmiştir.

Kanal İstanbul Projesindeki düzenlemeler orman, kıyı, tarım, hayvancılık, üretim, tabiat ve kültür varlıklarını birçok yönden olumsuz etkileyecektir. Anayasada açıkça ifade edildiği üzere devletin koruması ve geliştirmesi gereken alanlar Kanal İstanbul Projesi ile büyük zararlar görecektir. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesi Anayasanın yukarıda belirtilen hükümlerine



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

açıkça aykırıdır ve buna yönelik işlemler de amaç ve konu yönünden hukuka aykırı olacağı değerlendirilmektedir.

2.k.3. Yerel Demokrasi ve Katılımcılık Açısından

Kanal projesine ilişkin yukarıda belirtilenler dışında, kent hakkı ve hukuku bağlamında kente dair tüm hassasiyetler gözetilerek, gerek güzergahta kalan bölgelerde yaşayan vatandaşların ve gerekse seçilmiş belediye başkanlarının kanaatlerinin dikkate alınması gerekir. Zira kent ölçeğinde hem kentin hem de sakinlerinin hak ve hukukunu gözetmeye matuf temsil yetki ve sorumlulukları bulunduğundan aksi tutum ve yaklaşımlar, vatandaşın seçme hakkı ile mevcut belediye başkanlarının seçilme hakkını yok sayan bir içeriğe sahip olduğu cihetiyle 2019 yerel seçimleri neticesinde, Büyükşehir ve ilçe belediye başkanlarının belirlendiği, seçmenin tercihini yaparken de kanunun yerel yönetimlere tanıdığı yetkinin belirleyici olduğu, aynı şekilde belediye başkan adaylarının da yasada belirlenmiş yetki ve sorumluluğa istinaden yerel yönetime talip olduklarından, kente dair tüm konularda söz haklarının bulunduğu hususu tartışmasızdır.

Yerel yöneticilerin, Anayasa ve Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı dâhil uluslararası sözleşmelerle garanti altına alınan yerel ölçekteki katılım ve karar hak ve yetkilerinin, kent yararına işletilmesine olanak tanınması, yerel demokrasinin de gereği olduğu kuşkusuzdur. Dolayısıyla kentin ilelebet geleceğini ilgilendiren bu tarz temel konularda Başkanlığımızın konuyla ilgili ifade edilen gerekçelerin ciddi anlamda değerlendirilmesi gereği de ortadadır.

2.1. İSKİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ:

Kanal İstanbul Projesinin gerek tasarımı gerekse güzergahının belirlenmesi aşamalarında seçilmiş yerel yönetimlerin ve yöre halkının görüşleri alınmamış, tamamen merkezî hükümetin bir yatırımı olarak gerçekleştirilmesi yoluna girilmiştir.

Proje bu yönüyle yerel yönetimlerin özerkliği ve vatandaşların kendilerini ve yörelerini etkileyecek yatırımlara ilişkin katılım hakkına aykırılık oluşturmaktadır.

Kanal İstanbul projesinin ÇED dosyasına konulmak üzere 25.10.2019 tarihli ve E.252064 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü yazısı ile İdaremiz görüşü talep edilmiş, konu hakkında daha önceki yazılarımız ile verilmiş olan görüşlerimizin geçerli olduğu 03.06.2015 tarihli ve 286424 sayılı yazımız ile bildirilmiştir. Akabinde de konu ile ilgili ÇED toplantısına İdaremiz teknik personelleri tarafından katılım sağlanmıştır. ÇED toplantısında gündeme gelen yeni konularla ilgili olarak da 14.11.2019 tarihli ve 483719 sayılı yazımızla bildirilen İdaremiz görüşüne ilaveler yapılması ihtiyacı hasıl olmuştur.

Bilindiği üzere İSKİ Kanunun 2. maddesinde yer alan “Bölge içindeki su kaynaklarının, deniz, göl, akarsu kıyıların ve yeraltı sularının kullanılmış sularla ve endüstri artıkları ile kirletilmesini, bu kaynaklarda suların kaybına veya azalmasına yol açacak tesis kurulmasını ve bu tür faaliyetlerde bulunulmasını önlemek, bu konuda her türlü teknik, idari ve hukuki tedbiri almak” hükmü gereği İdaremizce yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının korunması yönünde



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

çalışmalar gerçekleştirilmektedir. Ayrıca yine aynı Kanunun 18. maddesi gereği imar planları hazırlık safhasında altyapı tesisleriyle uyum yönünden İdaremiz görüşü alınmaktadır.

Planlanan Kanal güzergahı Sazlıdere ve Terkos Baraj havzalarından geçmekte olup Kanalin yapılması durumunda tek başına İstanbul'un yaklaşık 20 günlük su ihtiyacını karşılayabilen Sazlıdere Barajı içmesuyu kaynağı olmaktan çıkacak ve İstanbul'un içmesuyu kapasitesi 55 milyon m³ azalacaktır. Açılacak olan Kanal nedeniyle Terkos Gölüne güney doğu havzasından gelecek olan yüzeysel yağmursuları baraja gelemeyeceği için verim daha da düşecektir.

İstanbul'un su kaynaklarının %60'ı Asya yakasında, %40'ı Avrupa yakasındadır. Nüfusun ise %35'i Asya Yakasında, %65'i ise Avrupa Yakasındadır. Bu yüzden Avrupa bölgesindeki su kaynaklarını ortadan kaldırmak İdaremizin mevcut içmesuyu dağıtım ağı içerisinde doğuracağı yeni su transferi ihtiyacı göz önüne alındığında ekonomik bulunmamaktadır.

Yapılacak Kanalin kotu Terkos Gölü kotundan düşük olması nedeniyle Terkos Gölünden kanala su sızması kaçınılmazdır. Gerekli önlemlerin alınmaması halinde ise Terkos Gölünün boşalması söz konusu olabilecektir. Terkos Gölü, Istanca projesinin ana depolama alanı olup söz konusu rezervuarı riske edecek tüm oluşumlardan kesinlikle kaçınılmalıdır.

Sazlıdere Barajının devre dışı kalması halinde İstanbul'un Avrupa yakasının içme ve kullanma suyu ihtiyacının kesintiye uğramaması gayesiyle DSI'ce ve İdaremizce planlama aşamasında olan Karamandere, Hisarbeyli, Hamzalıdere, Pirinççi, Balaban ve Demirköy Barajlarının yapılması ivedilikle gerekmektedir. Söz konusu barajların proje, kamulaştırma ve yapım süreçleri sebebiyle Kanal İstanbul projesinin bitirilmesinden önce tamamlanmaları ve hizmete alınmaları ise mümkün gözükmemektedir.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında kanalın geçeceği kara güzergahı boyunca tuzlu su akımı zemin boşluklarını dolduracaktır. Deniz seviyesinden yaklaşık 25 m daha derine kazılacak bu Kanal, tüm güzergah boyunca bir deşarj sistemi olarak çalışacak ve yakın çevresindeki akiferlerin önemli bir kısmının boşalmasına ve yeraltı suyu tablasının tahribatına sebebiyet verebilecektir. Kanal güzergahının belli bir bölümü karstik yapıda olup bu bölgelerden sızacak tuzlu suyun yeraltı suyuna karışabilme tehlikesi de bulunmaktadır. Tuzlu suyun bütün kanal boyunca sızarak yeraltı su kaynaklarına karışması ve tarım ile orman alanlarına zarar vermesi muhtemeldir.

Kanalin Karadeniz giriş ağzı, Terkos Gölünün güney doğusunda kalmaktadır. Terkos Gölü ile Karadeniz arasındaki sahil bandı nispeten kumul bir jeolojik yapıya sahiptir. Kanalin açılması ile oluşabilecek kanal akımının bu sahil bandına olumsuz etkisinin olacağı düşünülmektedir.

Kanal, Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki güzergahı boyunca üç noktada, isale hatlarımız ile kesişmektedir. Ayrıca isale hatlarımızdan iki tanesi kanal güzergahı boyunca devam etmektedir. Kanal ile isale hatlarının kesiştiği yerlerde (Terkos-İkitelli isale hattının 33



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

km'lik kısmı vb.) isale hatlarının sürekliliği bozulacaktır. Sürekliliğin sağlanabilmesi için Kanal tabanından geçecek şekilde kondüvilerin ve yeni hatların inşa edilmesi gerekmektedir. Konu ile ilgili yapılacak çalışmaların maliyetinin ise 2,2 milyar Türk Lirasını bulabileceği hesap edilmektedir. Yeni yapılacak yerleşimler için 500.000 m³/gün kapasiteli yeni bir içmesuyu arıtma tesisi gerekecektir.

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 (32ha) devre dışı kalmaktadır. Kanal Arnavutköy, Taşoluk, Bolluca, Boğazköy ve Haraççı bölgelerinin atıksularını ileten tünel+kolektör sistemini akamete uğratmakta ve bu bölgelerin atıksularının gideceği arıtma tesisi kalmamaktadır.

Kanal projesi kuzeyde Tayakadın, Yeniköy ve Karaburun bölgelerine ait kanal kolektör hattı ve Arıtmalarını devre dışı bırakmaktadır. Kanalın Marmara Denizine bağlandığı noktada, Küçükçekmece Gölünün doğu yakasından gelen atıksular ve batı yakasından gelen atıksular Küçükçekmece ön arıtma tesisinin devre dışı kalması ile mansapsız hale gelmektedir. Küçükçekmece Gölünün doğu kıyısındaki bölgenin atıksuları Ataköy İleri Biyolojik Atıksu Arıtma tesisine, Gölün batı kısmındaki bölgenin atıksuları ise Ambarlı İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisine yönlendirilmeleri zorunlu olacaktır. Bu nedenle söz konusu tesislerin planlanan atıksu toplama havzalarına fazladan ilave yük getirilmiş olacaktır.

Ayrıca mezkur Kanal Projesinin hayata geçirmesi ile planlanan atıksu (5 adet) ve içmesuyu (1 adet) arıtma tesisleri ve iptal edilen atıksu arıtma tesislerinin maliyetleri toplamı 3,5 milyar, atıksu hatlarının maliyetleri 2,3 milyar, yapılması zaruri bu tesislerin kamulaştırma maliyetleri 1,86 milyar, toplam maliyetin ise 10 milyar Türk Lirasını aştığı hesap edilmektedir.

Netice olarak, mezkur Kanal ile 2560 sayılı Kanun gereği İdaremizce korunması gereken su kaynakları iptal olacak, İdaremizin su arzı azalacak, Terkos Barajı ve yeraltı su kaynaklarımızın sürdürülebilirliği tehlikeye girecektir. Konunun yukarıda geçen çekinceler de dikkate alınarak yeniden değerlendirilmesi hususunda gereğini arz ederim.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

3. SONUÇ:

İstanbul İlimizin Trakya bölümünü ikiye bölerek, iklim, tarım alanları, ormanlar, bitki ve hayvan yaşam alanları ve kuşların göç yollarını doğrudan etkileyecek; bölgenin tektonik yapısını etkileyerek beklenen depremin oluşma olasılığını ve sonuçtaki hasarı ağırlaştıracak; içmesuyu, ulaşım gibi temel altyapının yanı sıra, getireceği yapılaşma ve nüfus artışı ile yaşamı güçleştirecek Kanal İstanbul Projesi'ne ilişkin olarak, gerek ilgili birimlerimizin görüşleri gerekse ÇED Raporu ve ilgili kurum ve kuruluşlarla akademisyenlerin araştırmaları sonucunda ortaya çıkan tabloya göre:

1-İstanbul'un sahip olduğu su havzaları ve orman alanları başta olmak üzere, kentin yaşam destek sistemlerini oluşturan ve Karadeniz sahillerine paralel olarak uzanan yatay kuzey eksenindeki ekolojik değerler zarar görecektir.

2-Kanal İstanbul Projesi güzergahı Terkos Gölü'nün doğusundan geçerek, Sazlıdere Barajı ve Küçükçekmece göllerini kullanarak, Marmara Denizi'ne ulaşmaktadır. Bu güzergahtan geçen kanal, Terkos Gölü besleme havzasının %3'ünü (yaklaşık 20 km²'lik bölümü), Terkos-Kağıthane İsale Hatlarını, Terkos-İkitelli İsale Hatlarını kesmekte ve Sazlıdere Barajını devre dışı bırakmaktadır.

3-Ayrıca Sazlıbosna ve Terkos havzaları yok olacak, yer altı suları ve Terkos Gölü tuzlanma riskiyle karşı karşıya kalacak, bu yönüyle de bölgenin su varlığı için tehdit oluşturacaktır.

DSİ rakamlarına göre; Terkos Gölünün doğusunda kalan yaklaşık 20 km²'lik bir su toplama havzası devre dışı kalacak (yaklaşık yıllık 18 milyon m³'lük bir su kaybı), kullanım ömrünün çok başında olan Sazlıdere Barajının devredışı kalmasıyla (yaklaşık yıllık 52 milyon m³ su kaybı) toplamda 70 milyon m³'lük bir su kaybına yol açacaktır. 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 içmesuyu kaynağı olup (yıllık verimi 140 milyon m³/yıl) aynı zamanda İstanbul'a Istanca sisteminden toplam 235 milyon m³/yıl suyun aktarıldığı bir ara geçiş ve depolama tesisi durumundadır. Bunun anlamı İstanbul'un halihazırda 5 milyon nüfusunun su ihtiyacının karşılanamaması demektir.

Buna ayrıca bu yeni cazibe merkezinin getireceği ilave nüfus artışı eklendiğinde, yine DSİ'nin görüşüne göre "İstanbul'un hızla artan nüfusu ve küresel ısınma ile kurak periyotların daha sık yaşanabileceği, mevcut ve mutasavver baraj, regülatör vb. tesislerinin de yeterli olmayabileceği" unutulmamalıdır.

4-Yine bölgede bu projeden etkilenecek en önemli akiferlerin Altınyon ve Kırklareli Formasyonu resifal kireçtaşı birimleri olduğu, güzergah boyunca akiferlere tuzlu su girişi olması halinde stratejik rezerv olan "akiferlerin" kirlenme riski ile birlikte kanal kazıları, akifer dolaşımlarının hızlanması riski bulunmaktadır.

5-Küçükçekmece Gölü kuzey sınırı ile Sazlıdere barajı gövdesi arasında kalan ve karstik kireçtaşlarının yer aldığı kesimde kanaldan sızacak tuzlu su ile yeraltı suyu akiferinin tuzlanacak ve kullanılamaz hale gelecektir.

6-Birim görüşlerinde belirtildiği ve bilim insanları tarafından da açıklandığı üzere; bu proje ile İstanbul'un, Kuzey Anadolu fay hattı üzerinde olmasından kaynaklanan deprem riski artacaktır. Marmara Denizi ve Küçükçekmece Gölü tabanında yapılacak malzeme alımları neticesinde önü boşalan yamaçlarda bu hareketlerin hızlanması ve artması nedeniyle de depremin yıkıcı etkisi daha fazla olacaktır. Deprem sonrası meydana gelmesi muhtemel tsunaminin etkisi kanalın kuzey girişi ve güney çıkışında yıkıcı hale gelecektir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

7-Karadeniz içerisindeki meydana gelebilecek bir deprem sonrası oluşabilecek tsunami içinde söz konusu tsunami projesinde kuzey girişi için benzer riskler öngörülmektedir. Ayrıca proje alanı rezerv yapı alanı olmasına rağmen, güzergahı üzerinde üç aktif fay hattı bulunmakta, deprem ve tsunami riski de içermektedir.

8-Projede kanal kazısı sonucu ortaya çıkacak takribi 1,5 milyar metreküp hafriyatın, Karadeniz kıyılarında oluşturulacak dolgu alanları ile bertaraf edilmesi, bölgenin topografyasını, hava kalitesini (toz ve partikül madde emisyonu), deniz suyu kalitesini, deniz suyu oşinografisini olumsuz yönde etkileyerek değiştirecektir.

9-İstanbul Ulaşım Ana Planı ve İstanbul Lojistik Ana Planı Çalışmalarında Kanal İstanbul Projesi yer almamaktadır. Bu tür yatırımların üst ölçekli planlara uymaması İstanbul'un ulaşım planlamasında belirsizlikler yaratmaktadır. Bu nedenle Kanal İstanbul Projesinin ulaşım, lojistik ve ticari açıdan kente ve bölgeye olan etkisi de bilinmemektedir.

Bu çerçevede İstanbul'un gelecekteki nüfus, istihdam değerleri ve yolculuk özellikleri değerlendirilerek gerçekleştirilmesi gereken büyük ulaşım yatırımlarının belirlendiği İstanbul Ulaşım Ana Planı öngörülerini doğrultusunda raylı sistem ve karayolu yatırımları planlanmıştır. Bu kapsamda projelendirilen Mahmutbey-Esenyurt Metro Hattı ve Sefaköy-Tüyap Metro hatları Kanal İstanbul Projesinden etkilenmektedir. Ek olarak, söz konusu bölgede mevcut karayolu ağında kesintiler olacaktır.

10-Proje kapsamında kullanılacak olan inşaat malzemesinin temini amacıyla, yaklaşık 70 milyon m³'lük hazır beton, 20 milyon m³'lük çimento ihtiyacı doğacaktır. Dolayısıyla yaklaşık 90 milyon m³ kum ve kireçtaşı temini için, Trakya'nın birçok yerinde kum ve taş ocakları açılacak, ormanlar, tarım alanları, dereler ve yer altı suları zarar görecektir.

11-Kanal İstanbul Proje güzergahı ve etrafı boyunca; Sazlıbosna Gölü havzasının kuzeyindeki su havzaları, tarım alanları, orman alanları gibi doğal kaynakların azalması nedeni ile İstanbul yaşamının ekolojik sürdürülebilirliği sağlanamaz hale gelecektir.

12-Küçükçekmece Lagününün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümü sulak ve bataklık alanları oluşturmaktadır. Lagünün gelgitleri ile oluşan bataklık alan kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi durumundadır. Söz konusu alan, işlevlerinin bozulmaması gereken, su döngüsü ve diğer doğal süreçlerin sürdürülebilmesi açısından kritik önemdeki ekolojik sistemlere ev sahipliği yapan önemli bir ekolojik koridordur. Bölge barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de çok önemli bir yer altı ve yağmur suyu toplama havzasıdır. Tüm bu özellikleriyle, mutlak korunması gereken doğal kaynak alanıdır. Oysa bu proje ile bu alanlar kullanılamaz hale gelmektedir.

13-Kanal İstanbul Projesi ve çevresinde oluşacak yapılaşma alanlarının çok kısa zamanda sıcaklık, nemlilik, buharlaşma ve rüzgar rejimlerini değiştirerek birer kentsel ısı adasına dönüşmesi nedeniyle iklim değişikliği açısından olumsuz sonuçlar üretecektir.

14-Birbirinden oldukça farklı türleri ve hidrografik özellikleri olan Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz'i birbirine bağlayacak olan kanal Hint Okyanusundan Akdeniz'e giren ve Akdeniz'i ıssız eden birçok toksik ve tehlikeli denizel canlı türünün denizlerimize yayılmasını hızlandıracaktır.

15-Kanal İstanbul Projesi ile çevre düzeni planlarına aykırı olarak oluşacak gelişme alanlarından dolayı, İstanbul'un bu bölgede sahip olduğu ormanlar, karasal ekosistemler, çayır ve meralar, kıyı kumulları, endemik türler yok olma aşamasına gelecektir.



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı
Çevre Koruma Müdürlüğü

Örneğin; ülkemizde sadece sahil kesimlerde küçük orman parçaları hâlinde temsil edilen Pırnal meşesinin İstanbul'daki iki yayılış alanından biri Sazlıdere Barajı diğeri de Elmalı Barajı havzasıdır. Kanal İstanbul ve beraberindeki kentleşme bu orman parçasının zarar görmesine neden olacaktır. Proje nedeniyle, önemli bir kısmı meşe ve kayın karışık meşçeresi olan büyük bir doğal ormanı ortadan kalkacaktır.

16-Kanal İstanbul Proje alanında güncel envanterlere göre (Raporumuza eklidir) 1., 2. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları ve 62 adet tescilli kültür varlığı olup, bunlar kaybedilmiş olacaktır.

Ayrıca İstanbul'un tarihsel kronolojisine bakıldığında elde edilen bulgular, Küçükçekmece Lagün Havzasında yer alan Yarımburgaz Mağarası, Fikirtepe ve Pendik yerleşimleri ile MÖ 6500 – 5500'lü yıllara, Neolitik – Kalkolitik döneme kadar uzanmaktadır. Küçükçekmece Lagün Havzasında yer alan Bathonea, önemli bir arkeolojik alandır. Kültürel ve tarihsel mirasımız olan bu alanlar da Proje nedeniyle kaybedilecektir.

17-Yerel yöneticilerin, Anayasa ve Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı dâhil uluslararası sözleşmelerle garanti altına alınan yerel ölçekteki katılım ve karar hak ve yetkilerinin, kent yararına işletilmesine olanak tanınması, yerel demokrasinin de gereği olduğu kuşkusuzdur. Bu bağlamda kentin ve sakinlerinin geleceğini ilgilendiren bu tarz devasa projelerde, seçilmiş belediye başkanlarının görüşlerinin dikkate alınması yerinden yönetim ilkesi ve vatandaşın seçme hakkının bir gereği olarak görülmelidir. Bu projenin hiçbir aşamasında yerel demokrasi ve halkın katılımına yer verilmemiştir.

Yukarıda belirtilen birim görüşlerimizden anlaşılaçağı üzere; Kanal İstanbul projesine yönelik ekolojik sürdürülebilirlik, şehircilik ilke ve esasları açısından herhangi bir şekilde olumlu bir hususun söz konusu olmadığı açıktır.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Yavuz ERKUT
Belediye Başkanı a.
Genel Sekreter

Ek:

1-İlgi (b) yazı (1 sayfa)

2-İBB birim görüşleri (14 adet)