



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı
Şehir Planlama Müdürlüğü

Sayı : 91442078-310.01.02/2019/BN12041
Konu : “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil)” Projesi İDK

ÇEVRE KORUMA MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : Çevre Koruma Müdürlüğünün 05.11.2019 tarih ve 4756 sayılı yazısı

İlgi yazınız ile İstanbul ili, Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir ilçeleri İstanbul Avrupa Yakası Mevkiinde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan “Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil)” projesine ait Çevrimiçi ÇED Süreci Yönetim Sisteminde yer alan ÇED Raporu Dosyası hakkında Başkanlığınız koordinatörlüğünde düzenlenecek kurum görüşü için Müdürlük görüşümüz talep edilmektedir.

İlgi yazı eki Kanal İstanbul Projesine ilişkin ÇED raporuna yönelik Müdürlüğümüzce 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
 - Kanal’ın 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 Alanı’nın İstanbul İli İçindeki Konumu
 - Kanal İstanbul Proje Alanı’nın 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’ndaki Durumu
 - 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Ana Planlama Kararları
- C) Sonuç ve Değerlendirme
- konu başlıkları altında incelenmiştir.

A) 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 Denizi’ne 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 Boğazı’nın 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 Müdürlüğü'nden 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.

- Kanal'ın Tanımı, Konumu ve Teknik Özellikleri

Çed Raporunda kanunen Su Yolu olarak tanımlanan Kanal, *"Kanal İstanbul, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne 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 Boğazı'nın 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, 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

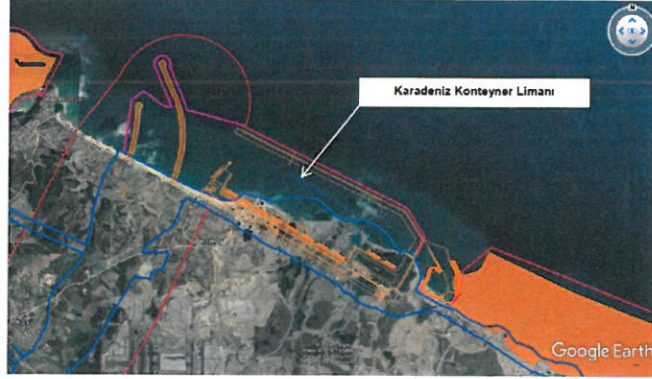
Kanal İstanbul Projesi kapsamında Konteyner Limanları (Karadeniz Konteyner Limanı ve Marmara Konteyner Limanı olmak üzere 2 adet), Lojistik Merkezi ve Küçükçekmece Yat Limanı olmak üzere 4 adet entegre Tesis planlanmaktadır.

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.

Karadeniz Konteyner Limanı, “Marmara Bölgesi’nde 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.



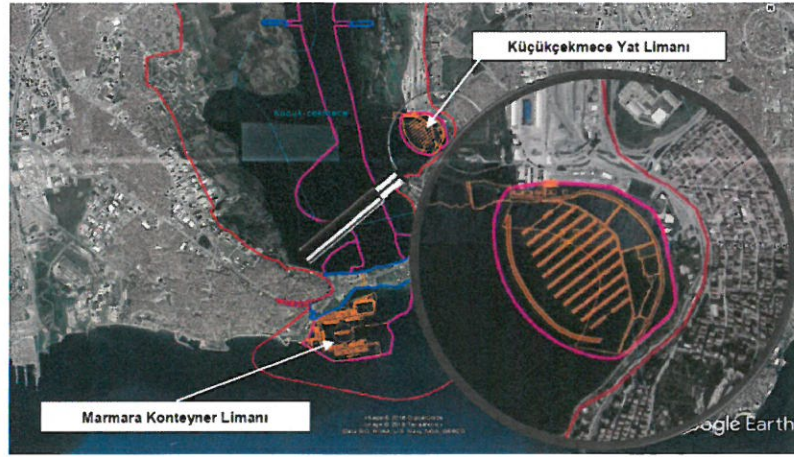
Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

Lojistik Merkezi, “Marmara Denizi’nin 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 Havalimanı’nda 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 taşımacılığındaki 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.



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.

- 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 lejant bilgileri ile birlikte)” başlığı altında 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın yürürlükte olduğu belirtilerek proje alanının içinde kaldığı fonksiyonlar, “Plan incelendiğinde proje alanının mevcut arazi 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 Gazete’de yayınlanan 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ve yine 30.04.2014 tarih ve 28987 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu kararında tanımlı “rezerv yapı alanı” içerisinde kalmaktadır. Bu bölgede imar yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na 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 Kararı’ndan 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 Projesi’nin 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-Sosya Ekonomik Etkilerinin Değerlendirilmesi ve 9-Sonuç başlıkları altında incelenmiştir.

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.

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.

- 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 harfiyat
- Arazi hazırlık döneminde çalışma sınırı içerisinde oluşacak kamyon trafiği
- 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 kullanılmayacak olması nedeniyle gerekli izinler; 5403 sayılı "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu" hükümlerine uygun olarak İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürlüğü'nden 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 amaçla yaklaşık 38 km kıyı dolgusu yapılması gerekecektir.
- Kamyon geçişleri için trafiğe kapalı ulaşım yolları tesis edilecektir.

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

- Kanal İstanbul Proje Alanı'nın İstanbul İli İçindeki Konumu

Kanal İstanbul Proje Alanı kapsamında belirlenen Rezerv Yapı Alanı, İstanbul ili Avrupa Yakası'nda Arnavutköy, Başakşehir, Avcılar, Küçükçekmece ve Bakırköy ilçe sınırları içinden kalmaktadır.

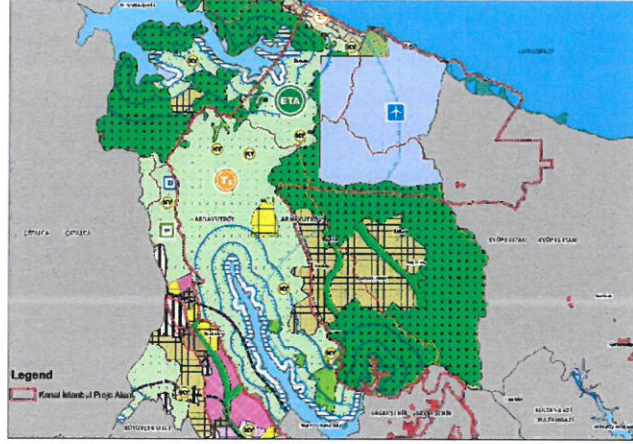


Kaynak: Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu

- Kanal İstanbul Proje Alanı'nın 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndaki Durumu

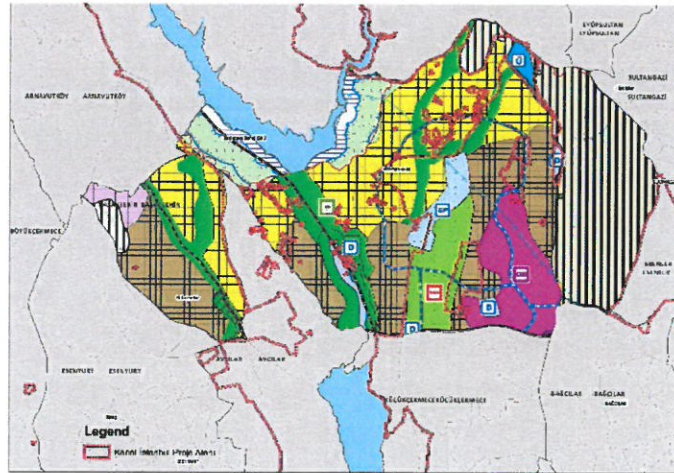
1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, Kanal İstanbul Proje alanı kapsamında incelendiğinde; proje alanı içinde kalan;

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" lejandlarında 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 tarihli 1/100.000 ölçekli Dursunköy Mahallesi Muhtelif Parsellere İlişkin Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile "Kentsel Gelişme Alanı" lejandı getirilmiştir.



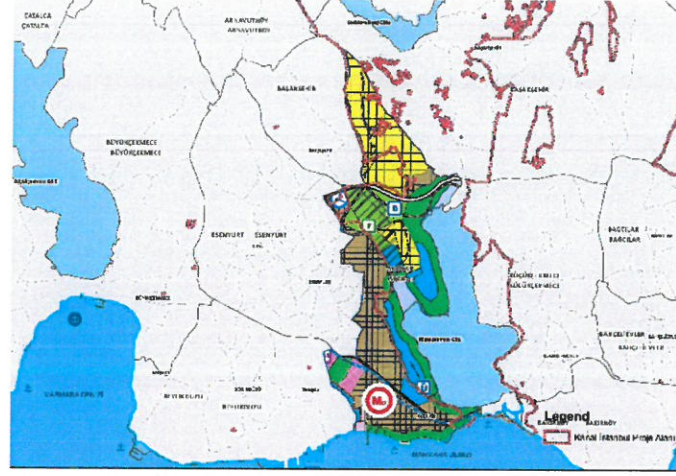
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü

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 Öne Sıran Sahip Alan", "Havza içi Yapı Yasaklı Alan", "Tarımsal Niteliği Korunacak Alan", "Sağlık Parkı" ve "Ulusal ve Uluslararası Spor Alanı" lejandlarında;



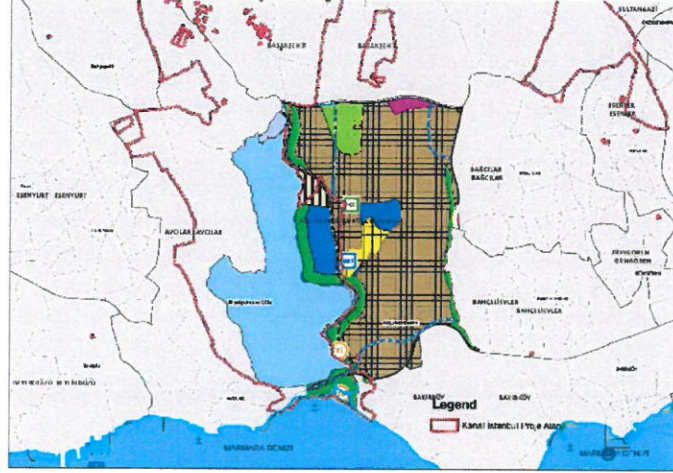
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü

Avcılar ilçesi "Gelişme Alanı", "Meskun Alan", "Kentsel Gelişme Alanı", "Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı", "Sit Alanı", "Fuar, Panayır, Festival Alanı", "Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanı", "Jeolojik Sakıncalı Alan" ve "Üniversite 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”, “Günöbirlik Rekreasyon Alanı”, “Sit Alanı” ve “Jeolojik Sakıncalı Alan” lejandlarında;



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama 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 Planı’nın 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 Planı’da İstanbul için planlanan gelişim yönü ve mutlak korunacak doğal kaynaklar aşağıdaki gibi özetlenmiştir.

“*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; İl’in 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 Boğazı’nın 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.

C) Sonuç ve Değerlendirme

Yapılan incelemeler neticesinde, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda 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 Projesi’nin, 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 Gölü’nün 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 Planı’nda 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.

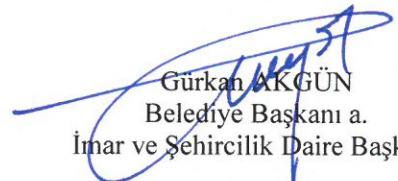
Buna karşın, proje güzergahı ve etrafı boyunca, öncelikle ÇED raporunda belirtilen Lojistik Merkezler ve bunların ihtiyaçları ile birlikte olası diğer kamu ve özel sektöre yönelik belirlenecek plan kararlarının bölgeye ek, nüfus, yapı yoğunluğu, bunlara bağlı ulaşım ve donatı alanları ihtiyaçları doğuracağından, 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 Kanunu'nun 10. Maddesine göre hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporları özü itibariyle yapılacak yatırımlara ilişkin onay, izin, ruhsat v.b.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.

Bilgilerinize rica ederim.


Gürkan AKGÜN
Belediye Başkanı a.
İmar ve Şehircilik Daire Başkanı

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı
Kemalpaşa Mah. 15 Temmuz Şehitleri Cd. No:5 34134 Fatih / İSTANBUL
Telefon:0212 455 13 00 Faks:0212 4552654
e-posta: sehirplanlama@ibb.gov.tr Elektronik Ağ: www. ibb.gov.tr

Bilgi İçin: Senay KILIÇ
Tel: 0212 455 13 22