

Tekrar Uyarıyoruz!

İSTANBUL KANALI ÇILGINLIĞINA

DERHAL SON VERİLMELİDİR

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

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

Söz konusu Kanal, Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere barajı-Terkoz barajı doğusunu takip eden 45 km.lik bir güzergâh boyunca devam ederek Marmara denizini Karadeniz’e bağlamayı önermektedir.

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

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

Şimdiye kadar açıklanan verilerden dahi; Kanal projesi kapsamında; Terkoz havzası da dahil Üçüncü Havalimanı ve 3. Köprü bağlantı yollarından geriye kalan bütün orman alanları, tarım alanları, meralar, yeraltı ve üstü su toplama havzaları, havzadaki mahallelerle birlikte,

Karadeniz ve Marmara denizi ve kıyıları dahil olmak üzere bütün coğrafyanın inşaat ve yıkım alanı olarak tasarlandığı anlaşılmaktadır.

İstanbul Boğazı'nın derinliği, genişliği ve doğal yapısının elverişli koşullarına ve Boğaz'da alınacak önlemlerle ilgili hiçbir uluslararası engel bulunmamasına rağmen, gerekli güvenlik önlemlerinin alınmaması, 100 yıllık ömür biçilen İstanbul Kanalı'nın en temel gerekçelerinden biri olarak gösterilmektedir.

Bitişinde yakıt kullanımı ve kaza riski açısından büyük tehlikeler taşıyan ve uluslar arası havacılık güvenlik Kurallarına göre 6 km içerisinde yakıt depolaması yapılamayacağı bilinen Üçüncü Havaalanı da varken, seyir, can mal ve çevre güvenliği açısından Kanal'da seyreden son derece kısıtlı ve sınırlı manevra imkanlarına sahip tankerlerin Kanal çevresinde yapılması planlanan yaşam alanları üzerinde öngörülemeyecek tehditler oluşturacaktır.

Tekrar ve Önemle uyarıyoruz...

Bilimsel niteliği olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan "İstanbul Kanalı", tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisidir.

Derhal vazgeçilmeli ve gündemden düşürülmelidir.

(1) İstanbul Kanalı Projesi Bir Eko-kırım Projesidir;

Uluslararası anlaşmalar kapsamında yapılaşma yasağı bulunan, 70 tür canlıya yuva olan sulak alanlar, akarsular, dereler ile Terkos Gölü'nün projeden etkilenmesi beklenmektedir. Kanal güzergahı içinde kalan sulak alanlar koruma statüsünden çıkarılarak kullanıma açılacaktır.

Küçükçekmece Gölü kanala dönüşecek, tek başına İstanbul'un su ihtiyacının % 29'unu karşılayan Sazlıdere Barajı ve diğer dereler tümüyle yok olacaktır. Böylelikle, Küçükçekmece Lagün havzasında kalan karasal alanın tamamı, kuzeydeki sulak alanlar ve orman alanları yapılaşmaya açılacaktır.

Karadeniz'in kıyı coğrafyası bütünüyle bozulacaktır. Marmara Denizi ve Karadeniz kirlenecek, proje deniz ekosistemine, Karadeniz-Marmara dengesine ve iklime önemli etki yapacaktır.

Karadeniz'den Marmara Denizi'ne doğru akış sebebiyle tatlısu aktiferleri ve karasal eko sistem tuzlanacak, Karadeniz'deki tuzluluk değeri %0,17'lere çıkacak, sadece İstanbul ve çevresi değil, Trakya'ya kadar tatlı suların beslediği tarım alanları ve karasal ekosistem geri alınamaz şekilde bozulacak, yıkıma uğrayacak ve heyelan riski artacaktır. Proje, tüm Trakya bölgesini ekolojik olarak etkileyecektir. Marmara denizinde dip oksijen seviyesinin 4.5 ppm olması gerekirken kirlilikten dolayı 0.5 ppm civarında olması, Karadeniz'den Marmara'ya dökülen az tuzlu, daha soğuk ve besin değeri yüksek suyun, dipte bulunan bakterileri besleyerek, oksijenin tamamen tükenmesine neden olacak, mevcut "biyolojik koridor" bozulacak, 20 ile 30 yıl içinde bakteri ve mantarların faaliyeti sonucu denizel ekosistemin çökmesi ile hidrojen sülfürden kaynaklanan, çürük yumurta kokusu yayılarak, çevrede koku kirliliği oluşacaktır.

İstanbul Kanalı Projesi, Üçüncü Boğaz Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları ve Üçüncü Hava Limanı ile birlikte 42.300 hektar alanı kapsayan ve tarımsal üretimin yoğun olduğu bir bölgede yürütülmekte olan proje alanı içerisinde kalan yaklaşık, 12.000 hektar tarım alanı, 2.000 hektar çayır-mera alanı tarımsal vasfını yitirmiştir, yitirmeye de devam etmektedir.

Proje alanı 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. Planlanan alanın fitocoğrafik konumu, toprak yapısı ve arazi kullanım sınıflandırılması bakımından tarım ve hayvancılığa uygundur.

Proje alanı içinde yer alan mera alanları üzerinde, 4342 sayılı Mera Kanunu'na eklenen 13. Madde nedeniyle Kanun hükümleri uygulanmaz hale gelmiştir. Aynı şekilde proje alanındaki tarım arazilerinin, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'nun 13. Maddesinin d) fıkrası gereğince Bakanlar Kurulu kararı ile Toprak Koruma Kurulundan geçirilerek amaç dışı kullanımına izin verilmiştir.

Proje, bölgede bugüne değin yaşamakta olan tüm flora ve faunayı (balıkları, endemik olan ve olmayan bitkileri, böcekleri, yabanılları, göçmen olan ve olmayan kuşları) yaşam alanlarından koparacaktır.

Proje nedeniyle yaklaşık 20 bin futbol sahası büyüklüğünde, üçte biri meşe ve kayın karışımı doğal orman yok olacaktır. Yaban hayatı ve önemli kuş koruma alanları hızla tükenecektir.

Hat boyunca inşa edilecek köprüler, yollar, bağlantı yolları, vs. Kanal güzergahının yanısıra, İstanbul'un doğal yaşam alanı olan ve bu özelliği ile korunması gerekli olan Kuzey Batısının ulaşım projelerinin baskısı altında bir yerleşim alanı olarak gelişmesine sebebiyet verecektir. Böylelikle güzergahı içinde kalan İstanbul'un kuzey ormanlarını yüksek yoğunluklu yapılaşmaya açacaktır.

Proje alanında yapılacak kazılarla Sazlıdere Barajı ve Karadeniz arasındaki kırsal bölgeden ve dere yamaçlarından en az 3 milyar m³ hafriyatın çıkarılması beklenmektedir. Bu hafriyatın, 600 milyon m³ kayacın patlatılması, patlama sonucu çevrede yapılarda hasar ve yıkımlar olması, buna bağlı olarak yörede yaşayanların barınma güvencelerinin ortadan kalkması, doğal koruma alanlarında telafisi imkansız hasarlar meydana gelmesi açığa çıkan partiküllerin 5 yıl havada salınmasına bağlı olarak hava kirliliğinin katlanarak artması ve yöredeki tüm canlılarda solunum problemlerinin ortaya çıkması gibi etkiler yaratması kaçınılmazdır.

100 yıllık ömür biçilen bu proje, kentte ve bölgede geri dönüşü neredeyse imkansız ekolojik hasarlara sebebiyet verecektir.

(2) İstanbul Kanalı Projesi; planlama ve koruma ilke ve esaslarını hiçe sayan bir projedir;

Proje kentin üst ölçekli planına sonradan işlenmiştir ve plan ana kararlarıyla çelişmektedir.

- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı; "*Kuzeydeki hassas ekosistemlerin korunması amacıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren kent gelişiminin kontrol altına alınarak, doğu batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanmasından*" söz ederken, İstanbul Kanalı Projesi tam tersine, kentin tüm kuzey bölgesini ve hassas ekosistemlerini "**Yok edici bir kentsel gelişme**" baskısı altına almaktadır.

- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı "*Plan kararlarının deprem başta olmak üzere, afet riskleri dikkate alınarak üretilmesi*" ne vurgu yaparken, İstanbul Kanalı Projesi tam tersine bir girişimdir.

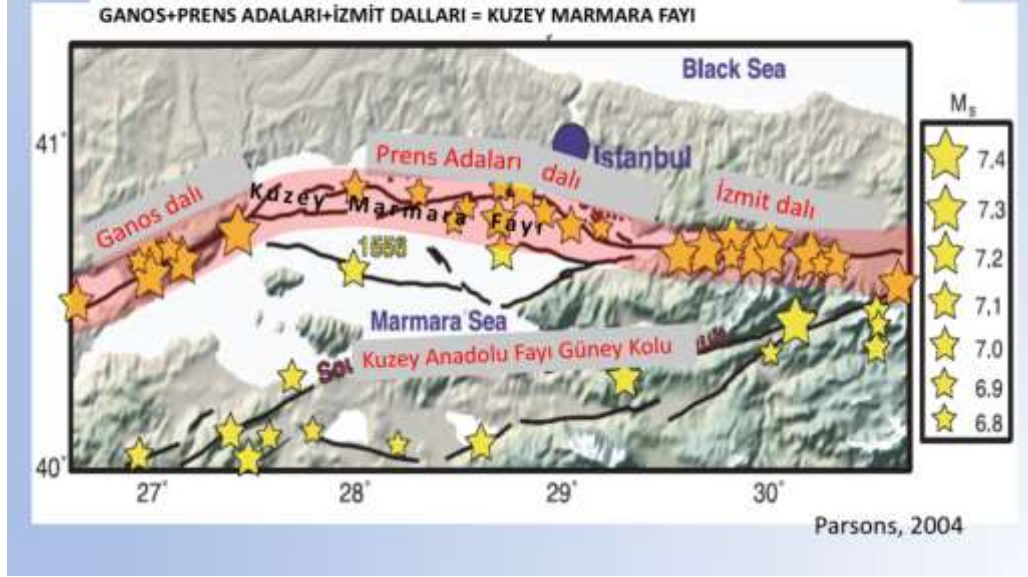
- Proje alanı, "Rezerv Yapı Alanı" olmasına rağmen, güzergâhı üzerinde üç aktif fay hattı bulunmakta, deprem ve tsunami riski de içermektedir.

- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında; ”İçme suyu havzalarının 1000 metrelik kuşağı içinde, mutlak ve kısa koruma alanlarında ve havzaları besleyen derelerin koruma kuşakları içinde yapılaşma reddedilmektedir.” Buna karşılık İstanbul Kanalı Projesi su havzaları üzerine yoğun bir yapı ve nüfus baskısı getirmekte, havzaların koruma alanlarını yapılaşmaya açarak, havzalarla ilgili koruma kararlarını geçersiz saymaktadır. Bu bir “**Rant**” projesidir.
- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında;“Kentin iki yakasında nüfus ve istihdam dengesinin sağlanması öngörülmüştür.” ve “Planın 2023 nüfus projeksiyonu 16 milyondur.”Buna karşılık İstanbul Kanalı Projesi ile tüm nüfus ve istihdam dengesi alt üst olacaktır. “İstanbul Kanalı ve İki Yeni Şehir Projesi” üst ölçekli planın nüfus eşliğini de katlayarak artıracaktır.
- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında;“TEM’in kuzeyinin sanayi alanlarından arındırılması ve kentin doğal kaynaklarının yoğunlaştığı kuzey bölgesine kentsel gelişme baskısını önlenmesi” ilkesini benimsenmiştir. İstanbul Kanalı Projesi’nin ise, diğer mega projelerle birlikte yoğun bir yerleşim ve nüfus baskısına neden olacağı açıkça anlaşılmaktadır.
- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında;“Metropolitan Alan’da karayolu ulaşım şebekesinin, demiryolu ve raylı sisteme yönlendirilmesi esastır” denilirken, İstanbul Kanalı Projesi’nin karayolu odaklı ulaşım baskısı yaratması kaçınılmazdır.
- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı;“Büyükçekmece-Terkoz, Küçükçekmece-Terkoz, Haliç-Terkoz arası ile Ömerli Barajı-Riva Deltası arasında kalan ekolojik koridorların, doğal ve tarımsal karakterlerinin, yaban yaşamı hareketliliğini ve kentsel hava sirkülasyonu işlevini sürdürülebilmesi için korunması, gerekiyorsa iyileştirilmesini öngören bir yaklaşımı” benimsemiştir. İstanbul Kanalı Projesi Avrupa’nın acil korunması gereken 100 orman alanı arasında yer alan ve Çevre Düzeni Planı ile de korunması öngörülen kuzey ormanları üzerinde güçlü ve yok edici bir baskı oluşturacaktır. Projenin 45 km’lik güzergâhının yaklaşık 20 km’si orman alanından geçmektedir. 200 metre Kanal genişliği üzerinden yapılacak kabaca bir hesaplama, yaklaşık 400 ha orman alanı, yalnızca kanalın etkisiyle yok olacaktır. Proje, kırsal yaşam üzerinde büyük bir tehdit oluşturmaktadır.
- 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda;“Mutlak korunması gerekli tarım alanları ile tarımsal bütünlük açısından mutlak tarım arazilerindeki ürün deseninin devamlılığını sağlayan marjinal tarım alanları, tarımsal niteliği korunacak alan olarak gösterilmiştir.” İstanbul Kanalı Projesi ile tarım alanları tükenecektir. Yaklaşık 102 milyon m² tarım arazisi yok olacaktır. İstanbul Kanalı’nın etki alanı 130 milyon m²’dir. ‘Mutlak tarım arazisi’ olan korunması gereken yaklaşık 5 milyon 300 bin m²’lik tarım alanı, projenin etki alanında yer almaktadır. Buna bağlı olarak kırsal ekonomi sürdürülebilir olmaktan çıkacak, köylerin kırsal karakteri de tamamen yok olacaktır.
- 1/100 000 ölçekli planın ilkelerinin aksine, Kanal projesi, İstanbul’un kültürel ve arkeolojik mirası ile su havzalarını yapılaşma baskısına maruz bırakacaktır.

(3) İstanbul Kanalı Güzergahında Mevcut Olan Diri Faylar, Deprem Hareketini ve Yıkıcı Hasar Olasılığını Artıracaktır;

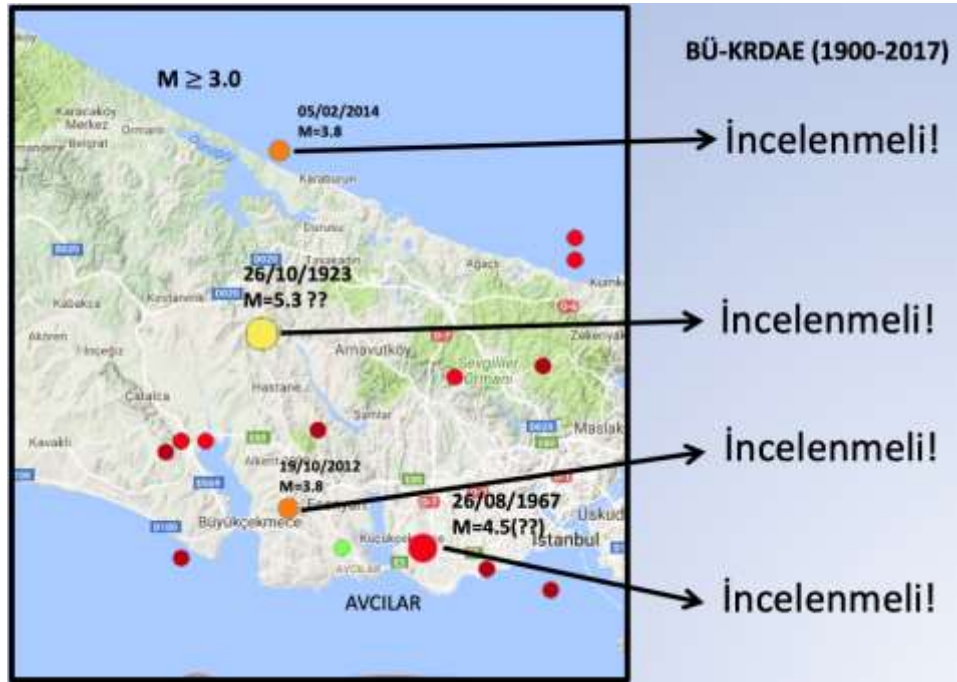
İstanbul’un son 2017 yıllık tarihinde Avrupa ve Anadolu yarımadasındaki yerleşimleri etkileyen M=6.8 veya daha büyük deprem sayısı 44’dür. Bunların çoğu Marmara Denizi’nin kuzey bölümünde olmuştur ve İstanbul’daki yerleşimleri de en fazla etkileyen bu depremlerdir (Şekil 1).

Son 2017 yılda M≥6.8 Büyüklüğünde 44 deprem!



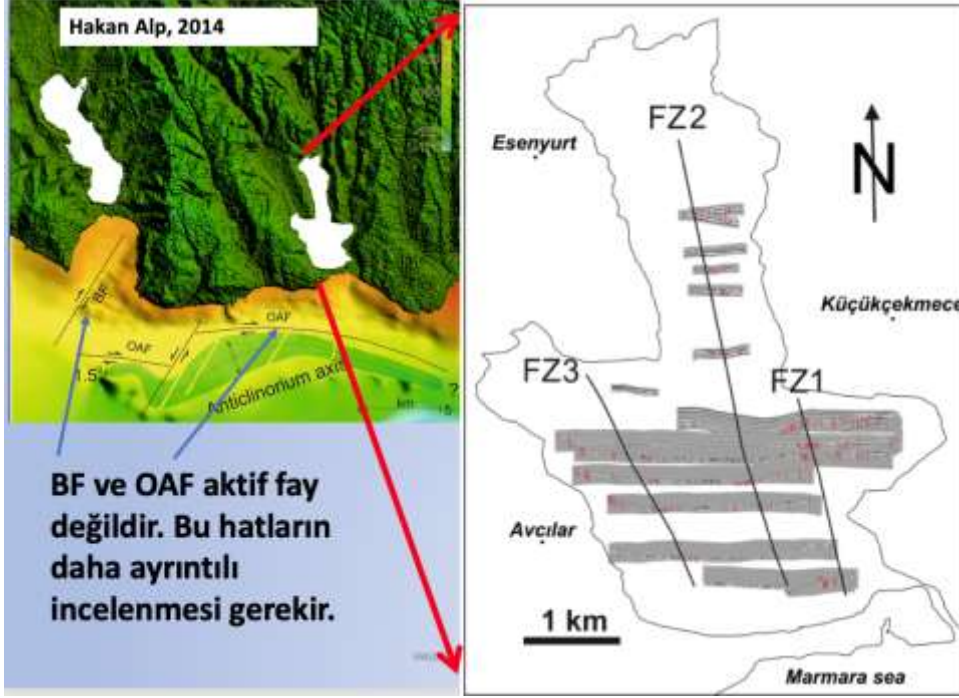
Şekil 1. Kuzey Marmara Fayı

Marmara Denizi'nin kuzeyinde doğu-batı doğrultusunda dizilen bu büyük depremleri yaratan fayın Kuzey Anadolu Fayı'nın Marmara Denizi içerisinde devamı olan Kuzey Marmara Fayı olarak adlandırdığımız kolu olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca, güncel deprem verilerini haritaladığımızda bu fayın halen etkinliğini çok belirgin biçimde sürdürdüğünü ve geçmişteki büyük depremler için enerji biriktirdiğini öngörebiliriz. Avrupa Yakası'nda 1900-2017 yılları arasında büyüklüğü 3.0 ve daha fazla olan depremlerin bölgenin diri fayları açısından yorumlanması gerekir (Şekil 2).

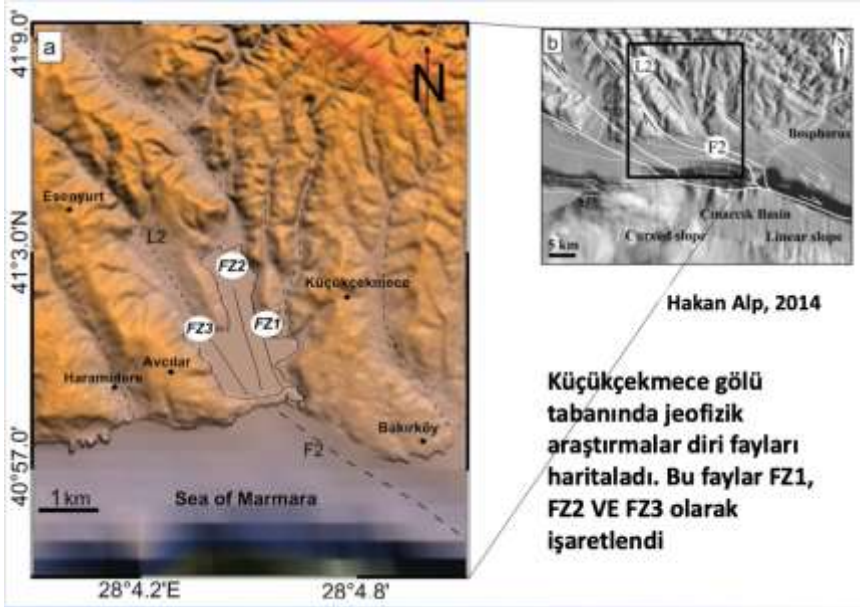


Şekil 2. Avrupa Yakası Fay Hatları

Kanal İstanbul için öngörülen güzergâh üzerinde Küçükçekmece gölü Marmara Denizi giriş/çıkış alanı ve İstanbul'un su gereksinmesinin bir miktarını karşılayan Sazlıdere Barajı var. Bir zamanlar İstanbul'un içme suyu ihtiyacını karşılayan Küçükçekmece Gölü artık bu amaçla kullanılamayacak kadar kirlenmiştir. Marmara Denizi'nin kuzeyinde yaptıkları deniz sismiği araştırmaları sonucunda bir bölümü Küçükçekmece Gölü tabanında olmak üzere kuzey Marmara Denizi tabanında birçok diri fay bulunduğu tespit edilmiştir (Şekil 3 ve Şekil 4).



Şekil 3. Küçükçekmece Gölü İçindeki Fay Hatları



Şekil 4. Küçükçekmece Gölü'ndeki Diri Fay Hatları

Küçükçekmece Gölü'ndeki bu aktif fay hatları Kuzey Marmara Fayı'nın hareketine bağlı olarak orta kuvvetli artı depremler yaratabileceği olasıdır.

- Kanal İstanbul ve çevresindeki diğer büyük inşaat projeleri nedeniyle Avrupa yakasında karada ve Marmara ile Karadeniz'de doğal ve çevresel dengeler geri dönülmez biçimde bozulacaktır.
- Kanal güzergâh yer yapısına ve şev duyarlılığına bağlı olarak heyelan, toprak kaymaları ve sıvılaşma tehlikesi yüksektir.
- İstanbul Kanalı'nı şiddetle etkileyecek en önemli deprem kaynağı kanalın güney bölgesinden 10-12 km uzaktaki deniz tabanında yatan Kuzey Marmara Fayı'nda beklenen büyük depremlerdir.
- İstanbul'un güney bölgelerinin jeolojik-jeofizik yapısı nedeniyle deprem dalgaları aşırı büyümektedir. Bu büyümte değerleri yer yer 10 kat artabilmektedir.
- Kanalın depremler sırasında olabilecek yanal ve düşey hareketlere karşı nasıl tepki vereceği hayati bir araştırma konusudur. Bu yapının deprem sırasında kayması, kırılması veya burulması çok büyük felaketlere neden olabilecektir.
- Kanal İstanbul ve çevresindeki diğer projeler etkisiyle ortaya çıkacak yeni yerleşim alanlarıyla birlikte nüfus yoğunluğu aşırı derecede artacak ve buna bağlı olarak olası bir depremin neden olacağı can ve mal kaybı riski de yükselecektir.
- Kanal kazısı sırasında kaldırılacak 4.5 milyar tona yakın hafriyat nedeniyle alandaki doğal gerilme ve yeraltı gözenek basıncı dengeleri bozulacağından, çeşitli büyüklüklerde tetiklenmiş depremsellik görülebilecektir.
- Küçükçekmece Gölü içerisindeki diri faylar ve bu fayların çevredeki diğer jeolojik olgularla ilişkisi tetiklenmiş depremsellik ihtimalini arttırmaktadır.

(4) İstanbul Kanalı Projesi; sosyo-ekonomik yaşama ve yöre halkının yaşam kalitesine büyük zarar verecektir;

Proje ile, geçimini bugüne değin tarımdan, hayvancılıktan, balıkçılıktan sağlayan yöre halkının ekonomik yapısı dönüştürülecek ve yöre halkı tüm yaşam güvencesini kaybedecektir. Kırsal niteliğini kaybeden alanlarda, yer değiştirmeler kaçınılmaz olarak gerçekleşecek, bugüne değin kır yaşamı içinde varlık bulan nüfus, kent yaşamına uyum sorunları yaşayacaktır.

Bölgede oluşacak yüksek yoğunluklu yeni yapılaşma, alana yaklaşık 2 milyon nüfus çekecek, bölgenin su rezervlerinin azalmasına bağlı olarak, temel yaşam haklarından olan suya erişim hakkı da kısıtlanacaktır.

(5) İstanbul Kanalı Projesi; katılımı olanaklı kılmayan bir projedir;

Türkiye'nin tarım toprakları hızla kentsel arsaya dönüşmekte, çiftçi yoksullaşmakta ve her geçen gün daha fazla borçlu hale gelmektedir. Tarım alanları hızla daralmaktadır. Tarım Alanları; 1987 ile 2002 yılları arasındaki 15 yılda 1 milyon 348 bin hektar (% 5) azalırken, 2002 ile 2017 yılları arasındaki 15 yılda ise 3 milyon 203 bin hektar (% 12) tarım arazisi yok olmuştur. Tarımın istihdamdaki payı 1990'da % 47'den, 2002 yılında % 35, 2016 yılında ise % 20'ye düşmüştür. Ekili alanlarımız 2003'te 29.27.240 ha iken, 2016'da 23.943.053'a düşmüştür. Mera alanları son elli yılda yaklaşık % 50 gerilemiş, 14 milyar ha mera alanı kalmıştır. Hayvancılık uzun bir zamandır hazır yem üzerinden yürütülmektedir. Bu

koşullarda, eli kolu tamamen bağlanmış, toprağından ekmek yiyemez hale gelmiş köylünün İstanbul Kanalı Projesine karşı çıkma olanağı bulunmamaktadır. Bu nedenle, projeyi yerel halka danışma söylemleri, projeyi meşrulaştırmak için boş girişimden başka bir işe yaramayacaktır.

Bununla birlikte projenin etki alanına bakarak, tüm kent ve bölge halkının projeye katılım hakkını dikkate almak gerekmektedir. 27 Mart 2018 tarihinde yapılan ve katılmak isteyen toplumsal kesimlerin büyük bir bölümünün içeriye alınmadığı ÇED toplantısı, meşruluğunu ispatlayamamış, projenin katılım ayağı olması gerektiği gibi gerçekleşmemiştir.

(6) İstanbul Kanalı Bilimsel Teknik ve Standartlar Esas Alınmadan, Fizibilitesi Yapılmadan Ortaya Atılmıştır;

Uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan sorunlar, seyir güvenliğinin sağlanamaması, Kanalın yapım, işletim maliyeti ve geri ödeme süresindeki dengesizlikler nedeniyle Kanal, telafisi imkansız sorunlar doğuracaktır.

Sayılan bu nedenlerle bizler, çevremizin, kentlerimizin, bölgemizin ve insanımızın geleceğini tehdit eden, yaşam haklarını gasp eden bir eko kırım projesi olan İstanbul Kanalı derhal gündemden düşürülmeli ve Kanal bahanesiyle yapılmakta olan arsa ve gayrimenkul spekülasyonlarına son verilmelidir.

TMMOB Yönetim Kurulu