

02.01.2020

2020.06.1

T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI'NA
(Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü)
İletilmek Üzere
İSTANBUL VALİLİĞİ ÇEVRE ve ŞEHİRCİLİK İL MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Konu: Kanal İstanbul olarak adlandırılan İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunca yeterli bulunarak nihai kabul edilen Aralık 2019 tarihli ÇED Raporu hakkında özet görüş ve önerimizdir.

“İstanbul İli Küçükçekmece, Avcılar, Arnavutköy, Başakşehir ilçelerinde T.C. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) projesi ile ilgili olarak hazırlanan son şekli verilen ÇED Raporu;

“İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunca yeterli bulunmuş olup, nihai kabul edilmiştir. Komisyonun sonuçlandığı Çevresel Etki Değerlendirme Raporu halkın görüş ve önerilerini almak üzere Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünde ve Bakanlıkta on(10) gün görüşe açılır. Bakanlıkça projeye ilgili karar alma sürecinde bu görüşler de dikkate alınır. Bakanlık halktan gelen görüşler ışığında rapor içeriğinde gerekli eksikliklerin tamamlanmasını, ek çalışmalar yapılmasını ya da İnceleme Değerlendirme Komisyonunun yeniden toplanmasını isteyebilir. Nihai olarak kabul edilen Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu 10 (on) gün halkın görüşüne açılmış olup, görüş ve öneriler için bu süreç içerisinde İSTANBUL Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerine veya Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na müracaat edebilir.” denilerek görüş ve önerileri alınmak üzere **23 Aralık 2019** günü resmi internet sitenizden tüm kamuoyuna duyurulmuştur.

Marmara, Trakya, Karadeniz bölgesi anakarası, kıyı ve denizleri başta olmak üzere giderek tüm coğrafyayı, ekolojik, ekonomik, sosyo politik olarak geri dönülmez bir biçimde olumsuz etkileyecek olan ve bizi üst düzey yetkililer tarafından dahi “çılgınlık” olarak adlandırılan bu girişim hakkında, başta İstanbul olmak üzere tüm Türkiye yurttaşları, büyük bir sorumluluk ve özveriyle Bakanlığınıza görüş, öneri ve itirazlarını iletmeye çalışırken ve de henüz görüş bildirme süreci bitmeden;

Yine Bakanlığınıza ait internet sitesinde ÇED konusu İstanbul Kanalını omurga olarak kabul eden ve söz konusu ÇED raporu eklerindeki uyarılara ve önlemleri dahi umursamadan tüm çevresini “Yeni İstanbul” olarak yapılaşmaya açan ” İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin” 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununun 6. maddesi ile 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesininin 102. maddesi uyarınca İÇDP-17092,26 plan işlem numarası ile 23.12.2019 tarihinde onaylandığı ve 30.12.2019 tarihinden itibaren bir (1) ay (30 gün) süre ile askıya çıkarıldığı bildirilmiş ve bugüne kadar yapılan ÇED süreci hükümsüz kılınmıştır.

Kanal İstanbul Projesi ortaya atıldığından beri 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 sayılmıştır.

Bilimsel niteliği olmayan söylemler, yetersiz ve yönlendirilmiş araştırmalar varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan ve tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisi “Kanal İstanbul Girişimi” hakkında anlaşılabilir akıl bilim ve hukuk dışı bir dayatma ısrarla sürdürülmektedir.

Bu durumun en yakın örneği ise yaşadığımız ÇED süreci ve konusu ÇED raporu eklerindeki uyarıları ve önlemleri dahi umursamadan tüm çevresini “Yeni İstanbul” olarak yapılaşmaya açan ve “sözde” olarak nitelenmeyi hak eden ÇED süreci ve raporlarını hükümsüz kılan son gelişmelerdir.

Öncelikle;

Marmara bölgesinin coğrafi, ekolojik ve jeolojik olarak en hassas ve korunması gereken bölgesinde, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20.75 m derinliğinde, 250 m genişlikte yapılması öngörülen söz konusu “Kanal”; Karadeniz’den Marmara Denizine kadar tüm coğrafyayı onarılmaz ve kestirimiz bir biçimde etkileyecek hasar ve yarılma meydana getirme tehdidi taşımaktadır.

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

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

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

Bu nedenlerle önerilen kanal projesinin Marmara, Trakya, Karadeniz bölgesi anakarası, kıyı ve denizleri başta olmak üzere giderek tüm coğrafyayı, ekolojik, ekonomik, sosyopolitik olarak geri dönüşü mümkün olamayacak biçimde olumsuz etkileyeceği açıktır.

Ancak tartışılmaz bu bilimsel gerçeğe rağmen söz konusu ÇED raporlarında **Proje alanı ve önerilen proje nedeniyle etkilenmesi muhtemel olan çevre olarak; (nüfus, fauna, flora, jeolojik ve hidrojeolojik özellikler, doğal afet durumu, toprak, su, hava, atmosferik koşullar, iklimsel faktörler, mülkiyet durumu, kültür varlığı ve sit özellikleri, peyzaj özellikleri, arazi kullanım durumu, hassasiyet derecesi)**, sadece 3 km. genişliğinde son derece kısıtlı bir alan esas alınmış; ÇED inceleme ve çalışma alanı gerçekleştirilmiştir.

Bu durum ÇED raporunda;

“BÖLÜM II: PROJE YERİ ve ETKİ ALANININ MEVCUT ÇEVRESEL ÖZELLİKLERİ

Proje kapsamında belirlenen 3 km genişliğindeki ÇED İnceleme Alanı içerisinde ilgili literatür ve arazi çalışmaları yapılmıştır. Çevresel Etki Değerlendirmesi çalışmaları sırasında detaylı arazi çalışmaları (flora, fauna, arkeoloji vb.) bu 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde gerçekleştirilecek olup, değerlendirmeler kesinleşen ve şevlendirme çalışmaları ile birlikte en geniş yerinde yaklaşık 2 km'lik genişliğe ulaşan “Çalışma Koridoruna” göre yapılacaktır. Çevre unsurların yanı sıra jeolojik ve jeomorfolojik yapılar ve özellikle inşaat yapılabilirliği dikkate alınarak çalışma koridoru bazı bölgelerde 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde kalacak şekilde genişleyebilecektir. Projenin en geniş yerinde yaklaşık 2 km'ye ulaşan Çalışma Koridoru içerisinde gerçekleştirilmesi beklenmekle birlikte, ÇED sürecinde yer alan detay çalışmalarda çevre ve arazi kısıtları oluşması halinde 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde güzergâh değişiklikleri yapılması muhtemeldir. Proje kapsamında gerçekleştirilecek olan sosyo-ekonomik çalışmalar da yine 3 km'lik ÇED İnceleme Alanı içerisinde yapılacaktır”

Ayrıca raporun aynı bölümünde söz konusu projenin Sosyal Etki Değerlendirme kapsamı ve çalışma alanı önerisi için;

*“Güzergâhın su temini, kanalizasyon ve arıtma tesisleri, tarımsal sulama sistemleri, ulaşım, enerji ve haberleşme altyapılarına etkileri, gürültü ve hava kirliliği gibi çevresel etkileri olumlu/olumsuz, doğrudan/dolaylı, kalıcı/geçici çeşitli sosyal etkilere yol açabilecektir. Kanal İstanbul Projesi ön fizibilite değerlendirmeleri sonucunda projenin sosyal etkilere yol açabilecek unsurları (yerleşim yerlerinin varlığı, nüfus yoğunluğu, altyapı unsurlarının mevcudiyeti, geçim kaynaklarının yoğunluğu gibi)”*denilmesine rağmen değerlendirme kanal aksını kapsayan 1 km’lik 1. tabaka ve bu tabakanın sağında ve solunda yer alan 1’er km’lik alanla sınırlı tutulmuştur.

“Projeden etkilenen nüfus toplam 823.834 kişi olarak görülmektedir. Bu nüfus, projenin geçeceği güzergâhtaki ve yakın çevresindeki yerleşim yerlerinin toplam nüfusedir ve projeden dolaylı olarak etkilenmesi beklenmektedir. Ancak doğrudan etkilenecek, ev, arazi gibi taşınmaz malları kamulaştırılacak olan nüfus çok daha azdır. “ şeklinde geçirilmiş, 27 Mart 2018 tarihinde yapılan ve katılmak isteyen toplumsal kesimlerin büyük bir bölümünün içeriye alınmadığı ÇED toplantısı, gerçekleştirilmiş ve gerçek bir sosyo ekonomik değerlendirme yapılmamıştır.



İçeriğinden bağımsız olarak sadece bu sınır tespitleri açısından dahi hazırlanan raporların son derece yetersiz, yönlendirilmiş ve kabulünün imkânsız olduğunun **kanıtıdır**.

Ayrıca Bakanlığınıza ait internet sitesinde ÇED konusu İstanbul Kanalını omurga olarak kabul eden ve söz konusu ÇED raporu eklerindeki uyarılara ve önlemleri dahi umursamadan tüm çevresini "Yeni İstanbul" olarak yapılaşmaya açan "İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği" esasen ekolojik, ekonomik, hukuksal, sosyal ve bilimsel olarak yetersiz olan çalışmaların tümünü iptal etmiş ve yok hükmüne indirmiştir. Derhal iptal edilmelidir.

Ayrıca ekolojik, ekonomik, sosyal, jeopolitik, uluslararası hukuk ve sözleşmeler açısından son derece büyük ve kestirimsiz etkileri olan bu proje projenin gerekli olup olmadığı tartışılmadan ortaya atıldığından beri hiç bir biçimde hukuksal olarak ait olduğu **Stratejik ÇED** kapsamında değerlendirilmemiş, aslında baştan karar verilmiş ve görsellerle ilan edilen güzergahı meşrulaştırmak üzere nasıl seçildiği anlaşılabilen 5 güzergah ortaya atılmış ve bazı üniversitelerden ve kamu kurumlarından güzergah seçimi yapılması istenerek açık bir yönlendirme yapılmış projenin varlık nedeni araştırma ve inceleme dışı bırakılmıştır.

Kısaca:

- 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. Bilhassa kayaçlarda bulunan kırık ve çatlakların sondajlarla tespiti mümkün olamamaktadır. Kanal açılarak su verdikten sonra bu kırık ve çatlaklardan Terkos gölüne tuzlu suyun girişim yapması, Terkos Gölü su kaynağının elden çıkması ve İstanbul'un büyük bir bölümünün susuz kalması ile neticelenebileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Gerek Terkos gölünün yıllık 140 Milyon m³ gerekse Yıldız dağlarından gelen 235 Milyon m³ ve Sazlıdere Barajından temin edilen 52 Milyon m³ olmak üzere toplam 427 Milyon m³ içme suyunun elden çıkması, İstanbul'un bir anda susuzlukla karşı karşıya getirecektir. (DSİ raporundan)

- Karadeniz'den Marmara Denizi'ne doğru akış sebebiyle Tatlısu akiferleri 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.

- 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. Kalan kısmı da yitirilecektir.
- 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.
- 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.
- 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.
- **Hat boyunca inşa edilecek köprüler, yollar, bağlantı yolları, vs. Kanal güzergâhının yanı sıra, 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 güzergâhı içinde kalan İstanbul'un yaşam kaynakları yüksek yoğunluklu yapılaşmaya açacaktır.**
- Karadeniz'in kıyı coğrafyası bütünüyle bozulacaktır. Marmara Denizi ve Karadeniz kirlenecek, proje deniz ekosistemine, Karadeniz-Marmara dengesine ve iklime önemli etki yapacaktır.
- 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.

- Kazıdan çıkacak milyonlarca metreküp malzemenin ve dip taramaların Karadeniz'e dökülmesi Karadeniz ve Marmara kıyı topografyasını, hava kalitesini (toz ve partikül madde emisyonu), deniz suyu kalitesini, deniz suyu oşinografisini, deniz biyolojisini geri dönüşsüz bir biçimde olumsuz yönde etkileyerek değiştirecektir. 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 işgal eden birçok toksik ve tehlikeli denizel canlı türünün denizlerimize yayılmasını hızlandıracaktır.
- **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 sular zarar görecektir.**
- 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.
- 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. Kanal İstanbul'un yapılma amacı ile ilgili olarak ön ÇED raporunda ifade edilen genel amaç, İstanbul Boğazı'nın seyir emniyetinin sağlanarak çevresinde yaşayan 15 milyondan fazla insanın olası tehlikelerden korunması olarak belirtilmektedir. Bu amacın yerindeliği ile ilgili aşağıda sıralanan bazı gerekçelerin amaç ile uyuşmadığı konusunda düşüncelerimiz bulunmaktadır. Bu gerekçeleri sıralamak gerekirse; a) İstanbul Boğazından geçmekte olan bir gemide, makine arızası veya dümen kitlenmesi gibi gemi teknik kusurları, geminin kontrolsüz kaldığı andan itibaren kazanın oluşumuna dek, boğazın doğal genişliği ve boğazdaki doğal koylar hem gemi kaptanına hem de acil

durum istasyonlarına müdahale edebilmek için yaklaşık olarak 6-10 dakikalık bir zamanı kazandırabilmektedir. Bu gibi kazaya “ramak kala” ile savuşturulmuş birçok kazanın olduğu bilinmektedir. Kanal İstanbul’da ise bu gibi doğal genişliklerin ve kaçış imkânı oluşturabilecek koynların olmadığı her teknik kusurun kaza ile sonuçlanacağı aşıkardır. Bunun sonucu olarak, İstanbul Boğazında gemilerde oluşabilecek “makine arızası”, “dümen kitlenmesi” vb. “teknik kusur yaşanma olma olasılığı” Kanal İstanbul’da doğrudan “kaza olma olasılığı” haline dönüşecek ve bu durum kabul edilmesi mümkün olmayan risk seviyeleri oluşturacaktır.

- 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 yaşam alanları üzerinde öngörülemez tehditler oluşturacaktır.
- 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.
- 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 büyütme 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. Kanal güzergâh yer yapısına ve şev duyarlılığına bağlı olarak heyelan, toprak kaymaları ve sıvılaşma tehlikesi bulunmaktadır.

Sonuç olarak:

Şimdiye kadar açıklanan verilerden dahi; Kanal projesi kapsamında; Terkos 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.

Başta Anayasa ulusal mevzuat olmak üzere konu ile ilgili tüm uluslararası hukuk ve sözleşmelere, kamu yararına, bilim teknik ve şehircilik ilkelerine ve iklim değişikliği kriterlerine aykırı olarak bilimsel teknik ve standartlar esas alınmadan, fizibilitesi dahi yapılmadan ortaya atılan bu projeye ait ÇED Raporları gerek kapsam gerekse içerik olarak hükümsüzdür.

Anayasal görevimiz gereği tekrar ve önemle uyarıyor ve öneriyoruz.

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.

Bilgilerinize sunarız.

Saygılarımızla,

Ali Hacıoğlu
Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi