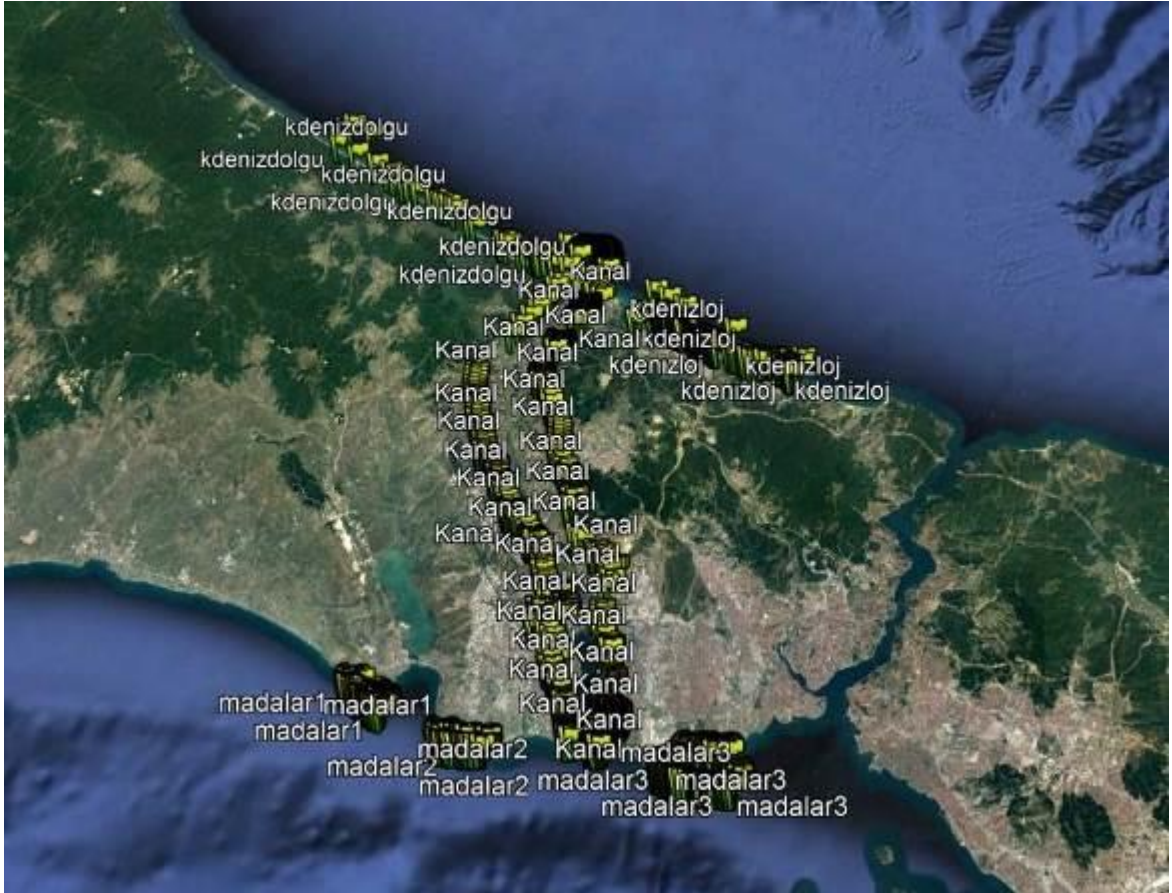




**TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI  
İSTANBUL ŞUBESİ**

# **KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR REZERV ALANLARI TEKNİK İNCELEME RAPORU**





## İÇİNDEKİLER

Önsöz	1
Bölüm 1 - Giriş Ve İçerik Analizi	2
Bölüm 2 - Kanal İstanbul Ve Rezerv Yapı Alanları Projesi Tarihsel Gelişim	2
2.1 Giriş	3
2.2 Süreç	3
2.3 Bölüm Değerlendirmesi	20
Bölüm 3 - Yapılaşmaya Açma Ve Değişim	21
3.1 Güzergah Üzerindeki Arazi Hareketleri Ve Tarihçesi	21
3.2 Fiyat Analizi	21
Bölüm 4 - Bölgenin Demografik Yapısı Ve Değişim	25
4.1 Giriş	25
4.2 Proje Etki Alanları	25
4.3 Proje Alanında Yerleşim Tarihi	27
4.4 Proje Alanında Demografik Veriler	30
Bölüm 5 - Kanal İstanbul Ve Yenişehir Rezerv Alanının Su Havzalarına Etkisi	32
5.1 İstanbul'un Su Tarihi	32
5.2 Proje Alanında Bulunan Ve Kente Su Alınan Su Havzaları	34
5.3 İstanbul'un İklim Yapısının Su Havzalarına Etkisi	37
5.4 Nüfus Ve Yerleşim Alanlarının Artışının Su Havzalarına Etkisi	38
5.5 Bölüm Değerlendirmesi	39
5.6 Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde Yapılan Değişiklik Ve Değerlendirmesi	39
Bölüm 6 - Kanal İstanbul Ve Rezerv Yapı Alanları Projesinin Yaşama Ve Yaşam Alanlarına Etkisi	50
6.1 Küçükçekmece Lagün Havzasının Yapılaşmaya Açılması	50
6.2. Kanal İstanbul Ve Rezerv Yapı Alanları Projesinin Yaşam Alanlarına Ve Yaşama Etkisi	51
Bölüm 7 - İstanbul Boğazından Gemi Geçişleri Ve Doğalgaz Hatlarının Gemi Trafikine Etkisi	60
Bölüm 8 - İşçi Sağlığı Ve İş Güvenliği	65
Bölüm 9 - Ekonomi Politikası	67
Bölüm 10 - Sonuç Ve Değerlendirme	68



## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanları.....	7
Şekil 2. 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu Kapak Görüntüsü.....	8
Şekil 3. 3. Havalimanı Simülasyonu .....	9
Şekil 4. 3. Havalimanı Yapım Sözleşmesi İmza Töreni .....	9
Şekil 5. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı .....	10
Şekil 6. 1. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası.....	11
Şekil 7. 3. Havalimanı İnşaat Aşaması Görünümü.....	12
Şekil 8. Proje Alanı Görünümü .....	14
Şekil 9. 2014-2016 Yılları Arası Proje Alanı İşlem Hacmi.....	15
Şekil 10. Kanal İstanbul Projesi İhalesi Sonuç İlanı .....	16
Şekil 11. Torba Yasa İptali Davası Sonuç Tutanağı.....	17
Şekil 12. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Projesi ÇED Başvuru Dosyası .....	18
Şekil 13. Kanal İstanbul Projesi ÇED’i Bakanlık Duyurusu .....	18
Şekil 14. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünün Çevre Mühendisleri Odası’na Cevabı .....	19
Şekil 15. Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde Düzenlenen Forum.....	20
Şekil 16. İlçe ve Mahalle Bazında Arsa Fiyatları.....	22
Şekil 17. Proje Alanında 2014 – 2016 Yılları Arası Toplam Gayrimenkul Arzı Grafiği .....	23
Şekil 18. Proje Alanında Arz Edilen Gayrimenkullerin Oluşturduğu Yıllık Hacim Grafiği (USD Bazında) .....	24
Şekil 19. 2014-2016 Yılları Arası İşlem Hacmi Toplam Fiyat Haritası .....	25
Şekil 20. Kanal İstanbul Güzergâhı Harita Üzerinde Gösterimi.....	27
<b>Şekil 21.</b> Proje Bölgesinin Tarihi Haritası .....	29
<b>Şekil 22.</b> Bölgede Yaşayan Halkın Kütük Dağılımı .....	30
Şekil 23. Bölgede Yaşayan Halkın Eğitim Düzeyi Dağılımı.....	31
Şekil 24. TBMM 13.10.1992 Oturum Gündemi Su Sıkıntısı Tartışması .....	34
Şekil 25. Sazlıdere Havzası Görünümü .....	35
Şekil 26. Terkos Bölgesi ve Havalimanı Uydu Görüntüsü.....	36
Şekil 27. Avrupa Yakası Su Havzaları ve Drenaj Ağları .....	36
Şekil 28. İstanbul Yıllık Yağış Miktarı Grafiği (1971-2013).....	37
Şekil 29. Proje Alanı Uydu Görüntüsü.....	39
Şekil 30. Hafriyat Toprağı ile Oluşacak Adalar ve Kanal İstanbul’un Küçükçekmece Lagün’ün İçindeki Şematik Konumu.....	53



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Şekil 31. Küçükçekmece Lagünü Sedimenti Özellikleri Araştırma İstasyonları (Üstün B., 2009).....	54
Şekil 32. İstanbul Avrupa Yakası Uydu Görünümü .....	56
Şekil 33. İstanbul İli Arazı Görünümü Haritaları .....	56
Şekil 34. Küçükçekmece Lagünü Deprem Fay Hatları .....	58
Şekil 35. Süzülerek Göç Eden Kuşların Göç Rotaları.....	58
Şekil 36. Yıllara Göre Boğazdan Geçen Gemi Sayısı Grafiği.....	60
Şekil 37. Türk Akımı Gaz Boru Hattı Projesi.....	63
Şekil 38. Montrö Sözleşmesi İmza Anı.....	64
Şekil 39. Süveyş Kanalı Yapımı .....	65
Şekil 40. Panama Kanalı Yapımı .....	65
Şekil 41. İş Cinayetlerinin Yıllara Göre Değişimi.....	66
Şekil 42. 3. Havalimanı Şantiye Alanından Bir Görünüm .....	67



## TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Kanal İstanbul'un Kronolojisi .....	3
Tablo 2. Proje Alanı Nüfus Bilgileri .....	26
Tablo 3. Arnavutköy Mahalleleri Nüfus Bilgileri .....	29
Tablo 4. İlçede Bitirilen Eğitim Düzeyi ve Cinsiyete Göre Nüfus Dağılımı .....	31
Tablo 5. İlçelere Göre Tarım Alanı Kullanımı.....	31
Tablo 6. Proje ÇED İnceleme Alanı Şimdiki Arazi Kullanım Şekli ve Miktarı .....	32
Tablo 7. İlçelere Göre Hayvansal Üretim.....	32
Tablo 8. Su Kullanımı ve Nüfus Artışı.....	33
Tablo 9. Proje Alanında Bulunan Su Rezervlerinin Kapasiteleri.....	36
Tablo 10. SKKY Değişiklik Sonrası Karşılaştırma Tablosu.....	45
Tablo 11. İstanbul Boğazi Gemi Geçiş İstatistik Özeti .....	60
Tablo 12. Boğazdan Geçen Gemi ve Taşınan Yük Projeksiyonu.....	60
Tablo 13. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Yıllara Göre Dağılımı .....	61
Tablo 14. Yıllara Göre İstanbul Boğazından Taşınan LPG ve LNG Miktarı.....	61



### ÖNSÖZ

Merhaba,

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

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

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

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak yakından takip ettiğimiz bu süreçte ÇED başvuru dosyasının yayınlanması ile beraber 5 Ocak 2018 günü çalışma komisyonu kurduk.

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

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

**TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi**



### BÖLÜM 1 - GİRİŞ VE İÇERİK ANALİZİ

Bu çalışmada; Dünya’da ve Türkiye’de ender bulunan lagünlerden biri olan Küçükçekmece Lagünü ve havzasında uygulanmak istenen, 2011 tarihinde ilk açıklaması yapıldıktan sonra yürürlüğe sokulmaya ve meşrulaştırılmaya çalışılan “Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi”nin hakkında düşünülenler, projeden etkilenecek toplumsal kesimlere aktarılacak üzere olabildiğince tüm boyutları ile tartışıldı.

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi” kapsamında yapılmak istenen kanal; yaklaşık 45 km uzunluğunda, 25 m derinliğinde, 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 vararak, Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin arasından Karadeniz’e çıkması planlanmaktadır. Kanal projesi kapsamında; Terkos havzası da dahil 3. havalimanı ve köprü bağlantı yollarından geriye kalan orman alanları, tarım alanları, meralar, havzadaki mahalleler, bir bütün olarak bölge yapı rezerv alanı olarak tasarlanmaktadır.

Bu raporda; kültür varlıkları ve ekosistemi ile özgün bir belleğe sahip Lagün havzasının, siyasi bir proje olarak sermaye birikim alanına sokulma süreci (nasıl başladığını ve sürdürülmekte olduğunu), yapılmak istenen kanalın yaşam alanlarına etkisi olabildiğince farklı boyutları ile irdelendi.

2000’li yıllardan beri Küçükçekmece Lagün<sup>1</sup> Havzası<sup>2</sup> yapılaşmaya açma çabaları, 2008 kapitalizm krizlerinin tarihsel sürecine eşlik eden, iktidar tarafından kentlerin çoğunda yürütülen Kentsel Dönüşüm projeleri, orman eko-sisteminin orman dışı, tarım alanlarının tarım dışı kullanılması için çabalar, yıllarca korunmaya çalışılan sulak alanlar ve etrafının koruma statüsünden çıkarılması, ardından 3. Kent İstanbul yaratma çabaları, kuzey ormanlarının ve havzadaki sulak alanların, ormanların, 3. Köprü ve bağlantı yolları ve 3. Havalimanı yapımında kullanılması, bunların tümünün hayata geçmesi için ardı ardına değiştirilen yasalar, üst ölçek planlar ve 2014-2017 yılları arasında emlak oranındaki artış beraber incelendiğinde adı geçen “Kanal İstanbul ve yapı rezerv alanları” projesinin ne denli planlı, ekonomik ve siyasi bir proje olduğu görülmektedir. İktidar tarafından “çılgın proje” ifadesiyle yürürlüğe sokulmaya çalışılan projenin amacı Lagün havzasında yer alan alanın bütünü, denizi, kıyıları, dereleri, ormanları, Lagünü, tarım alanları ve yerleşim alanları ile birlikte yeni sermaye alanı olarak belirlenmesi, sermaye birikimine sokulması, yapılaşmaya açılmasıdır.

Balkan savaşından sonra Orta Avrupa’dan, mübadeleden sonra Yunanistan’dan, 80’li yıllardan beri ağırlıklı Karadenizden göç alan mahallelerde farklı kültürlerin harmonisi ile yaşayan bölge halkının barınma hakları, 2000’li yıllarda kentsel dönüşümle gasp edilmekte, bölge hızla havalimanı, marina tasarımları, otobanlar, kanal ve rezerv alanları projeleri ile çok katlı lüks yerleşime dönüştürülmektedir. Diğer yandan İstanbul’a devam etmekte olan göç, 3. Havalimanı, 3. Köprü ve bağlantıları ile kuzey ormanları ve su havzalarına doğru kentin fiziki sınırlarını zorlamaktadır.

Kanal planlandığı güzergahta açılırsa, Karadeniz-Marmara arasında deniz akıntısı kara ekosistemini, akiferleri ve havzadaki yüzeysel suları tuzlandırarak, bölgedeki canlıların yaşamını olumsuz etkileyecek, meralarda, otlaklarda, tarlalarda tarım ve hayvancılıktan vaz geçilmek zorunda kalınacaktır. Böylece yapılaşma bu alanlarda daha hızla hayata geçirilecek. Yapılaşma arttıkça ve hızlandıkça; 2000’li yıllarda giderek artmakta olan güvencesiz çalışma koşullarının yarattığı iş cinayetlerinin işçilerin yaşamını tehdit edeceği açıktır.

Marmara Denizi ve deniz canlıları için riskin, karasal ekosistemin karşı karşıya olduğu boyuttan farklı olmayacağı ortadadır.

Kanal İstanbul kapsamında havzada yapılacak kazılar ve müdahaleler sonucunda sadece Küçükçekmece Lagün ve havzası ve Marmara Denizinde ekolojik yıkım yaşanmayacak, bölgenin kültürel ve tarihi belleği, farklı uygarlık izleri de yok olacaktır.

### BÖLÜM 2 - KANAL İSTANBUL VE REZERV YAPI ALANLARI PROJESİ TARİHSEL GELİŞİM

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

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





### 2.1 GİRİŞ

Tablo 1. Kanal İstanbul'un Kronolojisi

KANAL İSTANBUL ve REZERV ALANLARI KRONOLOJİSİ	
27.04.2011	Kanal İstanbul Projesi açıklandı.
6.04.2011	6223 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşların Teşkilat, Görev ve Yetkileri ile Kamu Görevlilerine Yetki Kanunu çıkarıldı.
4.07.2011	Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kurulması ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelelerde değişiklik yapıldı.
16.05.2012	6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununda değişiklik yapıldı.
9.08.2012	Bakanlar Kurulu Karar ile İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesine ilişkin (644 ve 648 sayılı) KHK çıkarıldı.
4.10.2013	İstanbul ili Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı Sınır Revizyonu İlişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Basın Bildirisi yayımlandı.
1.05.2013	İstanbul Bölgesi 3.Havalimanı Nihai ÇED raporu yayımlandı.
3.05.2013	3. Havalimanı ihalesi, Ankara'da gerçekleştirildi. İhale İGA ortaklığı olan OGG ye verildi
17.06.2013	TMMOB 'a bağlı meslek odaları 3. Havaalanı hakkında verilen kararın iptali ve yürütmenin durdurulması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hakkında dava açtı.
19.11.2013	3. Havalimanı Yapım Sözleşmesi imzalandı.
14.02.2014	İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında 13/8/2012 Tarihli ve 2012/3573 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirildiği alan sınırlarının yeniden belirlenmesine ilişkin ekli karar yayımlandı.
2.05.2014	İstanbul Yenişehir Rezerv yapı alanlarının Mikro bölgeleme Etütleri yapıldı.
2.10.2014	3. Havalimanına ve Rezerv alanlarına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları askıya çıkarıldı.
1.05.2015	3. Havalimanı yer teslimi yapıldı.
22.05.2015	Rezerv Yapı Alanına yönelik Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Belediye İştiraki, Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik A.Ş. ile 22/05/2015 tarihinde protokol imzalandı.
<b>30.05.2015</b>	<b>ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul güzergâhına teknik gezi düzenledi.</b>
19.10.2015	3. Havalimanı yüklenici firmaya 4,5 milyar euro kredi verildi.
02.02.2016	ÇED Yönetmeliğindeki değişiklikler Danıştay tarafından iptal edildi.
14.04.2016	6704 Sayılı Torba Kanun yayımlandı.
5.05.2017	İstanbul'daki Rezerv Alanlarda artış gözlemlendi.
14.07.2017	Kanal İstanbul Proje Etütü Hizmetleri İhalesi yapıldı.
28.10.2017	Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
15.11.2017	Su yolu kavramına iptal davası açıldı .
11.12.2017	Kanal İstanbul'un ÇED raporu hazırlandı.
5.12.2017	Kanal İstanbul ÇED'i halk toplantısı ilanı yapıldı.
11.12.2017	ÇED başvurusu iptal edildi. ÇED Raporu geri çekildi.
03.02.2018	<b>ÇMO İstanbul Şubesinde Kanal İstanbul Forumu gerçekleştirildi.</b>
14.02.2018	14 Şubat 2018 Tarihinde Çevre Şehircilik Bakanlığı Tarafından 31-12-2004 Tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16 ncı, 17 nci, 18 inci, 19 uncu ve 20 nci maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.
27.02.2018	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED dosyasını uygun bularak ÇED sürecini yeniden başlattı.

2011 yılında "Çılgın Proje" ismi ile gündeme gelen projenin günümüze kadar gelen süreçte, basında çıkan haber ve duyurular ile kamuya duyurulmadan ilerleyen kısımları incelendiğinde, yıkımın korkunç etkisi ve amacı daha net anlaşılmaktadır. Bu bölümde "Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları" projesinin Kanun, KHK, Yönetmelik ve Kararlarla günümüze kadar gelişmesi anlatılmaktadır.

### 2.2 SÜREÇ





### 27 Nisan 2011 - Kanal İstanbul Projesi Açıklandı

27-04-2011 tarihinde basında ilk açıklamalar yer aldı:

“Başbakan Erdoğan, İstanbul ile ilgili beklenen *Çılgın Proje*'yi açıkladı: “Kanal İstanbul” adıyla İstanbul'a ikinci boğaz geçişi açılacağını söyledi. Erdoğan, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında 45-50 km uzunluğundaki **projenin yerini ve maliyetini gizli tuttu**.”<sup>3</sup>

Projenin amacını ise dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan şöyle tanımladı:

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

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

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

Bunu açıklayacak değilim.3 aşağı 5 yukarı belirlendi.

Etüd çalışmaları 2 yıl sürecek. Süreç açısından projenin değişikliklere uğraması son derece tabidir.

Panama Kanalı ile Süveyş'te, Yunanistan'da Corinth Kanalı ile kıyas dahi kabul etmeyecek yüzyılın en büyük projelerinden biri için bugün kolları sıvıyoruz.”

Bu projenin “çok amaçlı” olmasındaki amaç dikkati çekmemiş, “yüzyılın en büyük projelerinden biri” tanımlaması daha fazla öne çıkmıştır.

Aşağıda birkaç örneğini göreceğiniz ilk tepkiler farklı çevrelerden gelmeye başladı, bu tepkiler genel anlamda anlaşılabilir, amacı tanımlayan tepkilerdi:

“‘Çılgın Proje’ için ‘Yeni imar planlarıyla İstanbul'u ve diğer yerleri soyup soğana çevirenler, şimdi çılgın proje olarak bazı şeylerden bahsediyorlar. Yeni zengin türetme yolları olarak bunlar anlaşılırsa Türkiye'de gidişat ne olur? Yiyenlerle yemeyenlerin kavgasına sebep olur’. (MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli )

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

“Kanal İstanbul'un Marmara'yı yaşanmaz bir atmosfere sokacağı kesin. Bu belki de İstanbul'un benim tabirim ile de İstanbul'un giderek çekilmez ve de çözümlenemez hale gelen problemlerinin de sonu olabilir. Nedeni de basit. İnsanlar devamlı hidrojen sülfür kokan bir yerde yaşamak istemeyecektir.

Problemler keşke burada bitse. Diyelim yaptınız ve yeni bir adayı meydana getirdiniz. Kanalı bir drenaj kanalı olarak düşünün. Halen Istanca dağlarından beslenen akiferlerin kaynağı ile akiferlerin arasına bir set çektiğinizde bu adanın akiferleri nasıl beslenecek. Tatlı su gelmeyeceğine göre buraya gelecek su deniz suyu olacak. Bir başka deyişle bu yeni

<sup>3</sup> <https://www.cnnturk.com/2011/turkiye/04/27/istanbula.ikinci.bogaz.kanal.istanbul/614661.0/index.html>



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

adanın yer altı suyu diye bir konu zaman içerisinde kalmayacak ve sürekli olarak borular ile taşınan suya mahkûm olacak. Yani dışa bağımlı olacak. Bir boruda meydana gelecek aksaklık yaşayanları susuz bırakacak.

*Bu kanal projesi rafa falan kaldırılmamalı tamamen unutulmalıdır.” (02.05.2011, Prof.Dr. Cemal SAYDAM)*

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

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

### **6 Nisan 2011 - Kamu Görevlilerine İlişkin Konularda Yetki Kanunu**

“Kamu Hizmetlerinin Düzenli, Etkin Ve Verimli Bir Şekilde Yürütülmesini Sağlamak Üzere Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Teşkilat, Görev Ve Yetkileri İle Kamu Görevlilerine İlişkin Konularda Yetki Kanunu”

#### **Amaç ve kapsam**

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

**a)** Kamu hizmetlerinin bakanlıklar arasındaki dağılımının yeniden belirlenerek;

**1)** Mevcut bakanlıkların birleştirilmesine veya kaldırılmasına, yeni bakanlıklar kurulmasına, anılan bakanlıkların bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarıyla hiyerarşik ilişkilerine, ”  
6223 sayılı kanun diğer kanun ve kanun hükmündeki kararname(KHK)'lerin yasal dayanağını oluşturmak için çıkarılan bir kanun olduğu daha sonraki aşamalarda anlaşılmaktadır.

### **4 Temmuz 2011 - Kanun Hükmünde Kararname**

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları” ile ilgili yetkilendirme aşamasından sonra yasal süreç uygulama aşamasına geçildi. İlk yasal düzenleme olarak Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görevleri tanımlandı.

“Karar Sayısı: KHK/644

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

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

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

**MADDE 7 -i)** Kıyı ve dolgu alanları ile bu alanların fonksiyonel ve fiziksel olarak devamı niteliğindeki geri sahalarına ilişkin her tür ve ölçekteki etüt, harita ve planları yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak ve bunların uygulanmasını sağlamak.“

### **17 Ağustos 2011 - Kanun Hükmünde Kararname**

2011 yılı genel seçimler öncesi çıkarılan bir diğer KHK ile çevre düzeni yapma, değiştirme ve onama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verildi.

“Karar Sayısı: KHK/648



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

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

**MADDE 1. ç)** Her tür ve ölçekteki fiziki planlara ve bunların uygulanmasına yönelik temel ilke, strateji ve standartları belirlemek ve bunların uygulanmasını sağlamak, Bakanlar Kurulunca yetkilendirilen alanlar ile merkezi idarenin yetkisi içindeki kamu yatırımları, mülkiyeti kamuya ait arsa ve araziler üzerinde yapılacak her türlü yapı, milli güvenliğe dair tesisler, askeri yasak bölgeler, genel sığınak alanları, özel güvenlik bölgeleri, enerji ve telekomünikasyon tesislerine ilişkin etütleri, harita, her tür ve ölçekte çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planlarını, parselasyon planlarını ve değişikliklerini resen yapmak, yaptırmak, onaylamak ve başvuru tarihinden itibaren iki ay içinde yetkili idarelerce ruhsatlandırma yapılmaması halinde resen ruhsat ve yapı kullanma izni vermek.”

### 16 Mayıs 2012 - 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun

Projenin “Çılgın Kanal İstanbul projesi “dışında farklı amaçları olduğu bu kanunla daha da netleşmeye başladı,

“Rezerv yapı alanı” ve “Riskli alan “tanımıyla yeni yerleşim alanlarının belirlenmesinde yetkilendirme “Çevre ve Şehircilik Bakanlığına” verilerek TOKİ devreye sokuldu.

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

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görevleri

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

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

ç) Riskli alan: Zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle can ve mal kaybına yol açma riski taşıyan, Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alanı,

### 9 Ağustos 2012 - BAKANLAR KURULU KARARI İstanbul'da Bulunan Bazı Alanlarda Gerçekleştirilecek Proje Uygulamaları Kapsamında Çevre Ve Şehircilik Bakanlığının Yetkilendirilmesine İlişkin Karar

Kanunun verdiği yetki ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ilk kararını alarak İstanbul'un proje alanlarını belirler Bu alanların içinde; 9.000 Hektar 3. Havalimanı alanı, 25.100 Hektar, Sazlıbosna Havza Alanı, 4.400 Hektar Küçükçekmece Lagün Havzası bulunmaktadır.

“Karar Sayısı: 2012/3573

İstanbul'da bulunan bazı alanlarda gerçekleştirilecek proje uygulamaları kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesine ilişkin ekli Kararın yürürlüğe konulması; adı geçen Bakanlığın 9/8/2012 tarihli ve 12689 sayılı yazısı üzerine, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Karamamenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendine göre, Bakanlar Kurulu'nca 13/8/2012 tarihinde kararlaştırılmıştır.

KARAR

Yetkilendirme

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

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



Yürütme

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

### 4 Ekim 2013 - İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı Sınır Revizyonu İlişkin Basın Bildirisi

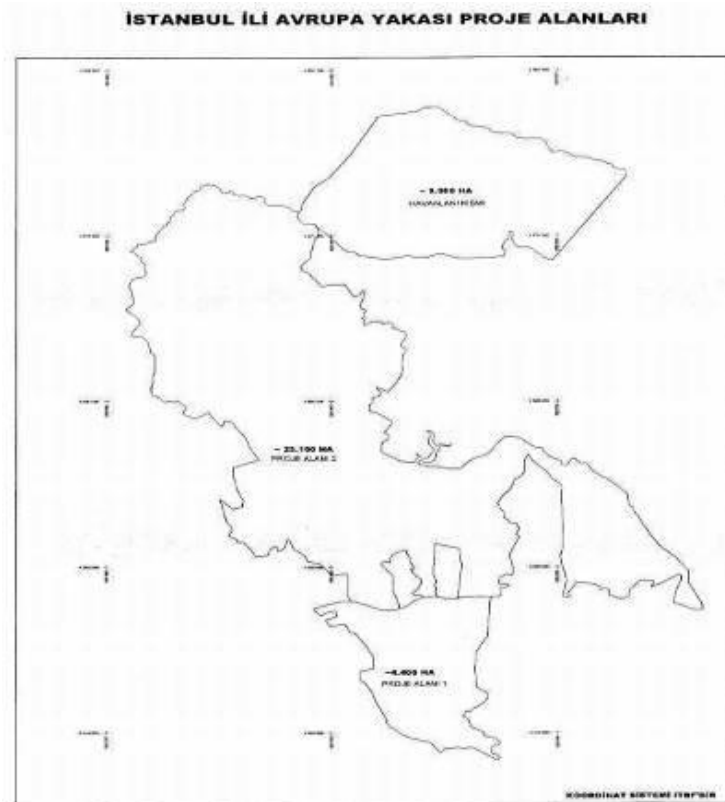
Çevre Şehircilik Bakanlığının “Rezerv Yapı Alanı” basın bildirisi;

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

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

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

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



Şekil 1. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanları

### 1 Mayıs 2013 - İstanbul Bölgesi 3.Havalimanı Nihai Çed Raporu Yayınlandı

*Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Teknik İnceleme Raporu  
Mayıs-2018*



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Mayıs 2013 de 3.Havalimanı Nihai ÇED raporu yayınlandı.

ÇED Raporunda projenin ve projenin hizmet amaçları aşağıdaki gibi tanımlandı;

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

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

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



Şekil 2. 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu Kapak Görüntüsü

### 17 Haziran 2013 – TMMOB'a Bağlı Meslek Odaları Çevre Ve Şehircilik Bakanlığına Dava Açtı

Havaalanı ile ilgili ÇED olumlu kararı öğrenildikten sonra TMMOB'a bağlı meslek odaları 3. Havaalanı hakkında verilen kararın iptali ve yürütmenin durdurulması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hakkında dava açtı.

### 19 Aralık 2013 - 3. Havalimanı İçin İhale, Ankara'da Gerçekleştirildi

3.Havalimanı ihalesi 19 Aralık 2013 Tarihinde yapılarak; İGA'nın yatırımcılarının oluşturduğu Ortak Girişim Grubu' na 22.152.000.000 EURO+ KDV bedelle verildi.





Şekil 3. 3. Havalimanı Simülasyonu

### 19 Aralık 2013 - 3.Havalimanı Sözleşmesi İmzalandı

OGG ile devlet arasındaki sözleşme DHMİ'nin 80. kuruluş yıl dönümünde imzalandı.



Şekil 4. 3. Havalimanı Yapım Sözleşmesi İmza Töreni

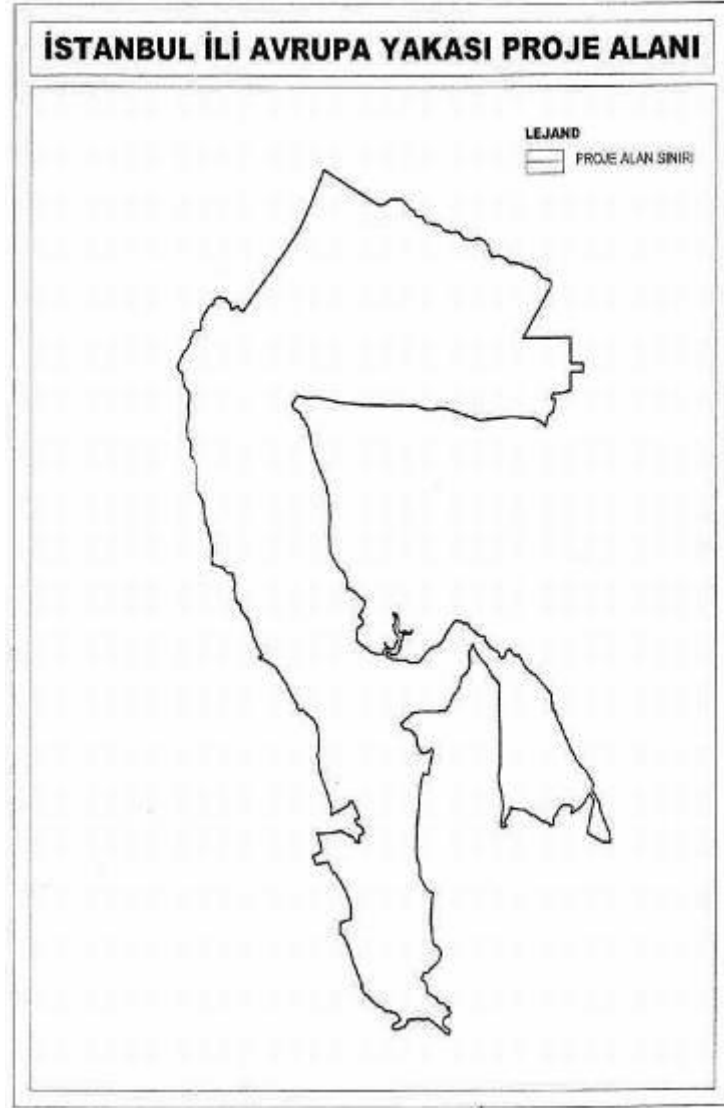
### 14 Şubat 2014 - Proje Uygulamaları Kapsamında Sınırların Yeniden Belirlenmesi Kararı

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

#### Karar Sayısı : 2014/6028

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

KROKİ VE KOORDİNAT LİSTESİ



Şekil 5. İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanı

**2 Mayıs 2014 - İstanbul Yenişehir Rezerv Yapı Alanlarının Mikro Bölgeleme Etütleri Yapıldı**

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

Çevre Şehircilik Bakanlığı Duyurusu;

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

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





### 1. Etap (7598,7532 Hektar)

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

#### **Karelaj – Hücrelendirme;**

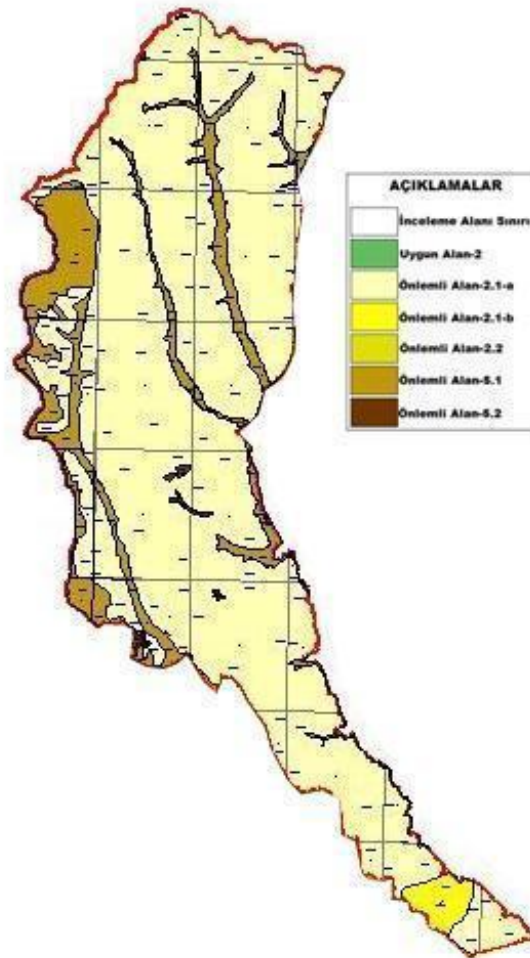
İnceleme alanının daha önceden İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış jeoloji haritaları üzerinde; dolgu birimlerin gözlendiği alanlar 200m\*200m, alüvyon birimlerin gözlendiği alanlar 250m\*250m, diğer tüm birimlerin gözlendiği alanlar ise 500m\*500m olarak karelajlanmıştır. Bu bağlamda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

### 2. Etap (6716,1869 Hektar)

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

#### **Karelaj – Hücrelendirme;**

İnceleme alanının daha önceden İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış jeoloji haritaları üzerinde alüvyon birimlerin gözlendiği alanlar 250m\*250m, diğer tüm birimlerin (Ceylan Fm., Soğucak Fm., Yassıören Üyesi, Koyunbaba Fm., Trakya Fm.) gözlendiği alanlar ise 500m\*500m olarak karelajlanmıştır. İnceleme alanında yapılan ön çalışmada alüvyon birimler 5.730.000 m<sup>2</sup>, diğer birimler ise 61,430.000 m<sup>2</sup> alan kaplamaktadır. Buna göre alüvyon birimlerde 271 adet, diğer birimlerin gözlendiği alanlarda ise 325 adet hücre oluşturulmuştur.”



1. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası

Şekil 6. 1. Etap Yerleşime Uygunluk Haritası



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

2 Ekim 2014 - 3. Havalimanı Ve Rezerv Alanlarına Uygulama İmar Planları Askıya Çıkarıldı

### İLAN İSTANBUL VALİLİĞİ ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK İL MÜDÜRLÜĞÜ

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

1 Mayıs 2015 - 3. Havalimanı Yer Teslimi Yapıldı

DHMİ tarafından İGA'ya tam yer teslimi yapıldı.



Şekil 7. 3. Havalimanı İnşaat Aşaması Görünümü

22 Mayıs 2015 - Rezerv Yapı Alanına Yönelik Protokol İmzalandı

3.Havalimanı inşaatına başladıktan sonra "çok amaçlı proje" nin detayları netleşmeye başladı. **"Rezerv Alanları" kavramından belirlenen bölgede "Yenişehir" projesi olarak doğal alanlar üzerinde yapılaşma netleşmeye başladı.**

"Çok amaçlı proje", "Yenişehir" projesi, olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sunulan havzayı, doğal alanları yapılaşmaya açacak, havzadaki yerleşimleri kentsel dönüşümle sermaye değerlendirmesine açacak olan projeye göre;



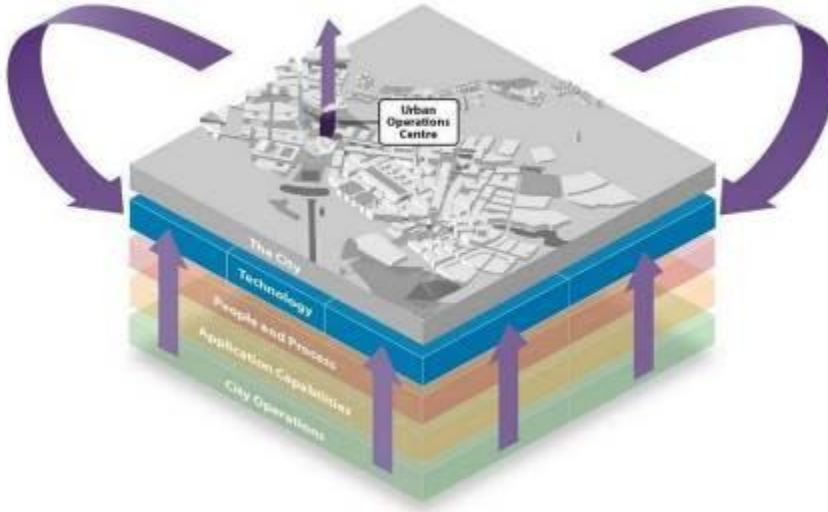
## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

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

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

Ayrıca,

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



### 30 Mayıs 2015 - ÇMO İstanbul Şubesi Kanal İstanbul Güzergâhına Teknik Gezi Düzenledi

**Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 30 Mayıs 2015 tarihinde “Ekolojik Yıkımla Mücadele Etkinlikleri” kapsamında** Kanal İstanbul projesi güzergahında inceleme amacı ile teknik gezi düzenlendi.

Teknik geziye ÇMO İstanbul Şube üyeleri, Maden Mühendisleri Odası üyeleri, HKMO (Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası) üyeleri katıldı, güzergah boyunca detaylı bir inceleme yapıldı.



Şekil 8. Proje Alanı Görünümü

İnceleme değerlendirme raporu ÇMO tarafından hazırlanarak Oda web sayfasında yayınlanmıştır.<sup>4</sup>

### 19 Ekim 2015 - 3. Havalimanı Yüklenici Firmaya 4,5 Milyar Euro Kredi Verildi

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

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

### 2 Şubat 2016 - ÇED Yönetmeliğindeki Değişiklikler Danıştay Tarafından İptal Edildi

Danıştay 14. Daire; meslek örgütleri tarafından açılan, 25.11.2014 Tarih 29186 sayılı resmi gazetede yayınlanan ÇED yönetmeliğindeki değişikliğin iptali davasında, arazi kullanım vasfını değiştiren, doğal alanlar üzerinde madenlerin, otopanların, havalimanlarının yapımını, deniz içi tüp geçitleri, suların vadiler arası taşınımını kolaylaştıracak, kentsel dönüşümü hızlandıracak ÇED yönetmeliğindeki değişiklikleri hukuka ve bilime aykırı bularak durdurdu.

**Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu tarihten sonra verdiği tüm izinlerde ve başlattığı tüm uygulamalarda Danıştay 14. Dairenin aldığı bu kararını sayarak işlevine devam etti.**

### 14 Nisan 2016 - 6704 Sayılı Torba Kanun Yayımlandı

Torba Kanun ile "Su Yolu" tanımı eklenerek "Kanal İstanbul" için yasal düzenlemelere geçildi. Doğal alanlara yapılacak müdahaleler "yasallaştırıldı".

**MADDE 7** – 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununun 5inci maddesine "Bina" tanımından sonra gelmek üzere aşağıdaki tanım eklenmiştir.

"Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir."

**MADDE 8** – 3194 sayılı Kanunun 11 inci maddesinin birinci fıkrasına "yol," ibaresinden sonra gelmek üzere "su yolu" ibaresi eklenmiştir.

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

**MADDE 10** – 3194 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

<sup>4</sup> [http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/aeecfa3ef4a93cc\\_ek.pdf?tipi=78&туру=H&sube=2](http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/aeecfa3ef4a93cc_ek.pdf?tipi=78&туру=H&sube=2)

<sup>5</sup> <http://www.igairport.com/bilgi-merkezi/basin-bultenleri/istanbul-yeni-havalimani-na-alti-bankadan-4-5-milyar-euroluk-kredi>





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

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

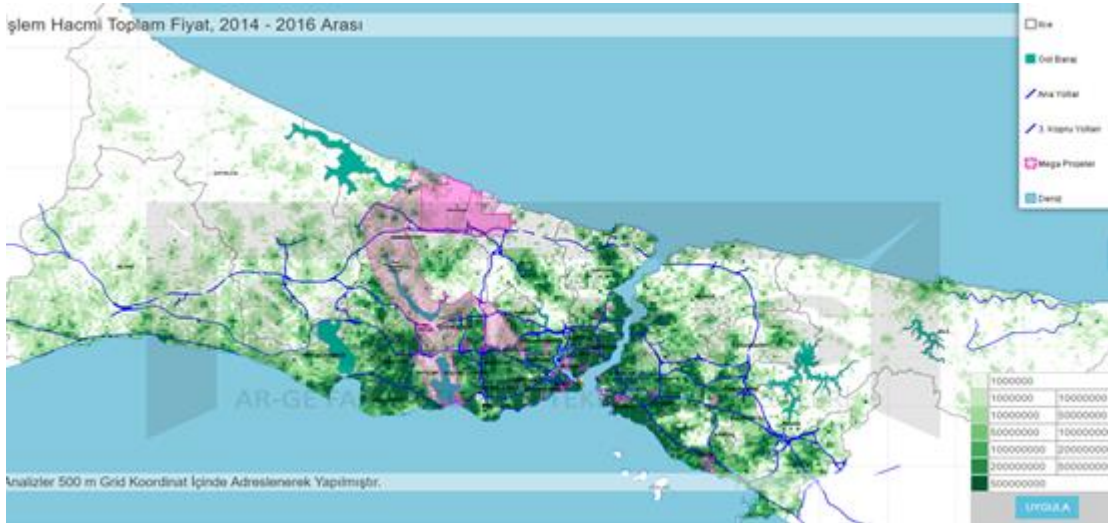
### 05 Mayıs 2017 - İstanbul'daki Rezerv Alanlarında Artış Gözlemlendi

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

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

### 2016'da ticari hacim 3,56 milyar dolar

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



Şekil 9. 2014-2016 Yılları Arası Proje Alanı İşlem Hacmi

### 14 Temmuz 2017 - Kanal İstanbul Proje Etüdü Hizmetleri İhalesi Yapıldı

“Kanal İstanbul” proje ihalesi 10.07.2017 tarihinde onaylanarak, onay tarihinden 4 gün sonra 14.07.2017 tarihinde Madde 21B kapsamında yapıldı.

Bir firmanın katıldığı ihale karar bağlanarak yaklaşık 15 gün sonra sözleşme imzalandı.

Kamu İhale Kanunu'nun 21'inci maddesinin (b) bendinde “Doğal afetler, salgın hastalıklar, can veya mal kaybı tehlikesi gibi ani ve beklenmeyen veya idare tarafından önceden öngörülemeyen olayların ortaya çıkması üzerine ihalenin ivedi olarak yapılmasının zorunlu olması” hallerinde pazarlık usulü ile ihaleye çıkılabileceği hüküm altına alındı.

21B Maddesi ile ihalenin yapılması da anlaşılır bir durum değildir.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

**SONUÇ İLANI**  
**KANAL İSTANBUL PROJESİ ETÜT, PROJE VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ İŞİ**  
**ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞARLIK**

<b>İhale kayıt numarası</b>	: 2017/338709
<b>1- İhalenin</b>	
a) Tarihi	: 14.07.2017
b) Türü	: Hizmet alımı
c) Usulü	: Pazarlık (MD 21 B)
d) Yaklaşık Maliyeti	: 36.695.000,00 TRY
<b>2- İhale konusu hizmetin</b>	
a) Adı	: KANAL İSTANBUL PROJESİ ETÜT, PROJE VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ İŞİ
b) Yapılacağı yer	: İstanbul İli
c) Süresi	: 365 gündür
<b>3- Teklifler</b>	
a) Doküman Satın Alan Sayısı	: 3
b) Dokümanı EKAP üzerinden	: 0
c-imza kullanarak indiren sayısı	
e) Toplam Teklif Sayısı	: 1
d) Toplam Geçerli Teklif Sayısı	: 1
e) Yerli istekli lehine fiyat avantajı uygulaması	: Uygulanmamıştır
<b>4- Sözleşmenin</b>	
a) Tarihi	: 03.08.2017
b) Bedeli	: 34.990.000,00 TRY
c) Süresi	: 03.08.2017 - 02.08.2018
d) Yüklenici	: YÜKSEL PROJE ULUSLARARASI ANONİM ŞİRKETİ
e) Yüklenicinin uyruğu	: Türkiye
Kamuoyuna saygıyla duyurulur.	

**Şekil 10. Kanal İstanbul Projesi İhalesi Sonuç İlanı**

### **Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik**

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

### **“HAVZA YÖNETİM PLANLARININ HAZIRLANMASI, UYGULANMASI VE TAKİBİ YÖNETMELİĞİ”**

#### **15 Kasım 2017 – Su Yolu Kavramına İptal Davası Açıldı**

Türkiye Büyük Millet Meclisi üyeleri Engin ALTAY, Levent GÖK ve Özgür ÖZEL ile birlikte 125 milletvekili (E. 2016/133) 14.04.2016 tarihli torba yasa ile yürürlüğe giren “Su Yolu” uygulamasına ilişkin ve kanun maddesine ilişkin iptal davası açıldı.

İlgili idare mahkemesi yasa maddesinin Anayasaya aykırı olmadığına hüküm vererek iptalin reddine oy birliği ile karar verdi.



15.11.2017 tarihinde OYBİRLİĞİYLE karar verilmiştir.

## VI. HÜKÜM

14.4.2016 tarihli ve 6704 sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un;

A. 7. maddesiyle 3.5.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5. maddesine "Bina" tanımından sonra gelmek üzere eklenen "Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir." tanımının Anayasa'ya aykırı olmadığına ve iptal talebinin REDDİNE, OYBİRLİĞİYLE,

B. 8. maddesiyle 3194 sayılı Kanun'un 11. maddesinin birinci fıkrasına "yol" ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen "su yolu," ibaresinin Anayasa'ya aykırı olmadığına ve iptal talebinin REDDİNE, OYBİRLİĞİYLE,

C. 9. maddesiyle 3194 sayılı Kanun'un 18. maddesinin üçüncü fıkrasına "yol" ibaresinden sonra gelmek üzere eklenen "... su yolu," ibaresinin Anayasa'ya aykırı olmadığına ve iptal talebinin REDDİNE, OYBİRLİĞİYLE,

D. 13. maddesiyle 25.2.1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanunu'na eklenen ek 1. maddede yer alan "...bu Kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın resen kaldırılır..." ibaresinin Anayasa'ya aykırı olmadığına ve iptal talebinin REDDİNE, Osman Alifeyyaz PAKSÜT'ün karşıoyu ve OYÇOKLUĞUYLA,

E. 21. maddesiyle 16.5.2012 tarihli ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'un 3. maddesinin yeniden düzenlenen (7) numaralı fıkrasının Anayasa'ya aykırı olduğuna ve İPTALİNE, Hicabi DURSUN, Muammer TOPAL, Kadir ÖZKAYA, Rıdvan GÜLEÇ, Recai AKYEL ile Yusuf Şevki HAKYEMEZ'in karşıoyları ve OYÇOKLUĞUYLA,

F. 25. maddesiyle 6306 sayılı Kanun'a eklenen ek 1. maddenin (2) numaralı fıkrasının, (a) bendinin ikinci cümlesi ile (b) bendinin Anayasa'ya aykırı olmadıklarına ve iptal taleplerinin REDDİNE, OYBİRLİĞİYLE,

G. 30. maddesiyle 27.6.1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin ek 11. maddesinin birinci fıkrasının değiştirilen (b) bendinde yer alan "...15/1/2012 tarihinden sonra..." ibaresi ile "...ve uzman..." ibarelerinin, Anayasa'ya aykırı olmadıklarına ve iptal taleplerinin REDDİNE, Serdar ÖZGÜLDÜR ile Serruh KALELİ'nin karşıoyları ve OYÇOKLUĞUYLA,

15.11.2017 tarihinde karar verildi.

Şekil 11. Torba Yasa İptali Davası Sonuç Tutanağı

### 11 Aralık 2017 - Kanal İstanbul'un ÇED Raporu Hazırlandı

ÇED Yönetmeliği'nin Ek-1 listesi Madde 9 "Su yolları, limanlar ve tersaneler" kapsamında (a) bendi "1.350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının geçişine izin veren kıta içi su yollarının yapımı ve kıta içi su trafiği için yapılacak olan limanlar", (b) bendi 1.350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının yanaşabileceği ticari amaçlı liman, iskele, rıhtım ve dolmenler ve (e) bendi "yat limanları" proje listeleri içerisinde yer almakta olup, ayrıca proje kapsamında tesis edilmesi planlanan beton santralleri, kıyı dolguları ve dip taraması faaliyetleri ÇED Yönetmeliği'nin Ek-2 listesi Madde 18 "Hazır beton tesisleri, çimento veya diğer bağlayıcı maddeler kullanılarak şekillendirilmiş malzeme üreten tesisler, ön gerilimli beton elemanı, gaz beton, betopan ve benzeri üretim yapan tesisler, (üretim kapasitesi 100 m3/saat ve üzeri) ve Madde 31 "Altyapı tesisleri" (ç) bendi "Denizden 10.000 m2 ve üzerinde alan kazanılması projeleri", (ğ) bendi "Lojistik merkez" ve (m) bendi "50.000 m3 ve üzeri malzeme çıkarılması planlanan dip taraması projeleri" kapsamında yer almakta olup, bu doğrultuda ÇED Başvuru Dosyası hazırlanmıştır." iddiası ile "Kanal İstanbul ve Yapı Rezerv alanları projesi" için denizin taranması, beton santralleri, konteyner ve yat limanları, kıyıların değiştirilmesi dahil Küçükçekmece Lagünü, onu besleyen Sazlıdere, Sazlıdere'nin üzerindeki Sazlıdere Barajı, Karadenize kadar uzanan tarım orman alanları, sulak alanları içine alan bölgedeki tüm dönüşüm yapılaşma için ÇED raporu hazırlandı.





T.C.  
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI  
ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

**KANAL İSTANBUL PROJESİ**  
(KIYI YAPILARI [YAT LİMANLARI, KONTEYNER LİMANLARI  
VE LOJİSTİK MERKEZLER], DENİZDEN ALAN KAZANIMI, DİP  
TARAMASI VE BETON SANTRALLERİ DÂHİL)

**ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİ  
BAŞVURU DOSYASI**

(Çevresel Etki Değerlendirmesi Genel Formatına Göre Hazırlanmıştır.)



**İSTANBUL İLİ, AVCILAR, KÜÇÜKÇEKMECE,  
BAŞAKŞEHİR VE ARNAVUTKÖY İLÇELERİ**



Şekil 12. Kanal İstanbul ve Yenişehir Rezerv Alanları Projesi ÇED Başvuru Dosyası

### 5 Aralık 2017 - Kanal İstanbul ÇED Halk Toplantısı İlanı Yapıldı, Toplantı Yapılmadı

Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından 05.12.2017 tarihinden ÇED raporu Halk Toplantısı ilanı yapılmasına rağmen, toplantı ilanı birkaç gün içinde indirilerek toplantı yapılmadı.

**İSTANBUL İLİ KÜÇÜKÇEKMECE, AVCILAR,  
ARNAVUTKÖY, BAŞAKŞEHİR İLÇESİNDEKİ**

T.C.  
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK  
BAKANLIĞI

05.12.2017

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

Şekil 13. Kanal İstanbul Projesi ÇED'İ Bakanlık Duyurusu



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

### 11 Aralık 2017 - ÇED Başvurusu İptal Edildi

ÇMO tarafından yapılan ÇED süreci Halk Toplantısı bilgi isteme yazısına verilen cevap ile ÇED raporunu geri çekildiği anlaşılmaktadır.



Şekil 14. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün Çevre Mühendisleri Odası'na Cevabı

### 3 Şubat 2018 – ÇMO İstanbul Şubesinde Kanal İstanbul Forumu Düzenlendi

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

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Sekreteri Cevahir Efe AKÇELİK' in açılış konuşması ile başlayan forum çalışma komisyonu adına Çevre Mühendisleri Odası üyesi Hakan TEKİN' in gerçekleştirdiği ön değerlendirme raporu sunusu ile devam etti.



Onlarca Çevre Mühendisinin yanı sıra basın, demokratik kitle örgütleri ve halk tarafından da ilgi duyulan forum soru cevap kısmının ardından son buldu.<sup>6</sup>



Şekil 15. Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde Düzenlenen Forum

**14 Şubat 2018 Tarihinde Çevre Şehircilik Bakanlığı Tarafından 31-12-2004 Tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16 ncı, 17 nci, 18 inci, 19 uncu ve 20 nci maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.**

Yönetmeliğin eski ve yeni durumları incelenerek su havzalarına ve su kaynaklarına beklenen etkileri 5.bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

**27 Şubat 2018 - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED Dosyasını Uygun Bularak ÇED Sürecini Yeniden Başlattı**

Bakanlık, daha önce başvurusu iptal edilip geri çekildiği açıklanan ÇED Dosyası yerine yeni bir ÇED Dosyasını uygun bulunduğunu açıklayarak, ÇED sürecini yeniden başlattığını kamuoyuna bildirmiştir.

### 2.3 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

2011 Yılı Nisan ayında “Çılgın” tanımı ile gündeme gelen projenin, gelişmeler incelendiğinde “Çılgın” ve geri dönüşü olmayan bir yıkım projesi olduğu anlaşılmaktadır.

“İstanbul Boğazını Koruma” amacı ile masum yaklaşımla kamuya sunulan projenin, gerçekte bu masumiyet ile ilgisi olmadığı, açıklamadan bir yıl sonra anlaşılmıştır. Esas amacın; İstanbul’un su havzalarını yok ederek havzaların yapılaşmaya açılması, su havzaları içinde bulunan kaçak “3. Havalimanı projesinin” yasallaştırılması olduğu görülmüştür.

Kanal İstanbul ve Yapı Rezerv Alanları Projesinin Sunumu; yaşanılır bir kent inşa edilmesi, riskli alanların Yenişehir’e taşınması gibi olsa da, gerçeğin bu sunumla ilgisi olmadığı, halkın ve diğer canlıların yaşam kaynaklarının, sermayenin doymak bilmeyen ihtiyacını karşılamak için kullanacağı **bir yıkım projesi** olduğu ortadadır.

Hiçbir bilimsel tabanı olmayan bu proje İstanbul’un yıkım projelerinin “Altın Vuruşu” olup, geridönüşü olmayan bir yola girilmiştir.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak tüm canlıların; yaşam alanlarının ve haklarının savunulması için yıkım projelerine karşı mücadelemizi yılmadan yükselteceğimiz, bu mücadelede bütün ekolojik yıkıma karşı mücadele edenlerle yanyana olacağımız hususunda halkımıza söz veriyoruz.

<sup>6</sup> [http://www.cmo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=97574&tipi=67&sube=2](http://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=97574&tipi=67&sube=2)



### BÖLÜM 3- YAPILAŞMAYA AÇMA VE DEĞİŞİM

#### 3.1 GÜZERGAH ÜZERİNDEKİ ARAZİ HAREKETLERİ VE TARİHÇESİ

Bölgede, proje kamuoyuna açıklanmadan önce dönen spekülasyonlar ile arazilerin pazarlanması çabası içine girilmiştir. Daha önceki dönemde de görülen, iktidarın projelerini gerçekleştirmek için gündem dışı tartışmaları asıl sorun olarak gösterme politikası bu projede de yüzünü göstermiştir.

Bir örnekleme yapmak gerekirse,

Deprem bahane edilerek Marmara Denizine yakın yerleşim alanlarının boşaltılması amacıyla kuzeyde bir cazibe merkezi yaratılmak istenmişti. Bu amaçla Marmara Denizi üzerindeki limanların kuzeyde yapılacak büyük bir limana kaydırılması projesi ortaya atıldı. Kuzeyde yapılacak büyük limanın yeri Karaburun ve Yeniköy beldelerinin tamamı kapsamaktaydı. Marmara'yı kuzeye bağlayacak ana hat ise raylı sistem olacaktı. Ancak raylı sistem sermayenin tercih ettiği bir sistem olmadığından, daha sonra tünelvari özel bir yol tasarımı konuşulmaya başlandı. Kamuoyu bir süre boyunca bu suni gündem ile meşgul edildikten sonra 2006-2007 tarihleri arasında Mera Kanunu değiştirilerek Çatalca ilçesine bağlı köylerin tamamında, öncelikli olarak mera arazilerinin tespiti için Ankara'dan görevlendirme ve ihale yapılarak bu arazilerin hazine adına tescili yapıldı.

Bunun yanında, aynı bölgelerde Hazine adına kayıtlı 10.000 m<sup>2</sup>'den büyük araziler de tespit edildi. Tespit edilen bu araziler üzerine TOKİ'nin şerhi konuldu. Bu Hazine arazilerinin bazıları köylüler tarafından kullanılmaktaydı, Hazine arazilerini kullanan köylüler kullanımlarına karşılık Hazineye bir kira bedeli ödemekteydi. Buna istinaden köylü istediği zaman bu arazilerin satışını talep etme hakkına sahipti. Bu amaçla 4700 ve 4706 sayılı kanunlar çıkarılmıştı. Ancak TOKİ Kanunu çıktıktan sonra bu hak öncelikleri kamu yararı bahane edilerek TOKİ'ye verildi. Bu gün artık şerhli yerlerin TOKİ'ye sorulmadan satılması mümkün değildir.

Süreç bu şekilde devam ederken, Hükümet seçim yatırımı olarak, artık herkesin bildiği KANAL İSTANBUL projesini günlük hayatımıza dahil etti.

İlk sözü edildiğinde güzergah belirsizliği yüzünden hangi arazilerin değer kazanacağı belirsizliğini korudu. Ancak yine de Kınalı diye bir söylenti dolaşmaya başlayınca sözü edilen bölgede hareketlenmeler başladı. Üzerinden fazla zaman geçmeden piyasaya Büyükçekmece dedikodusu yayıldı. Ancak bu söylenti Büyükçekmece Mimar Sinan Köprüsü önüne önce yarısı yapılan sonrasında ise iptal edilen viyadük nedeniyle kendine alıcı bulamadı.

Son olarak ise Küçükçekmece Lagünü, Sazlıbosna Barajı ve Terkos'un doğusundan Karadenize uzanan bir hat Kanal İstanbul güzergahı olarak anılmaya başlandı.

Bu hatta bakıldığında sırasıyla Sazlıbosna Köyü, Dursunköy, Baklalı Köyü, Boyalık Köyü, Tayakadın Köyü, Terkos Beldesi ve Yeniköy'ü güzergah üzerindeki birinci derece doğrudan etkilenecek köy ve yerleşim yerleri olarak görüyoruz. Doğrudan etkilenecek bu köylerin yanında projeden nemalanacak başka köyler de var. Bunlar arasında ise öncelikli olarak etkilenecek olan Yassiören köyüdür. Köyün bir diğer özelliği bir kısmının 1. Derece Tarımsal Arazilerin dışında kalmış olması. Buna ek olarak en büyük mera arazileri Yassiören'de bulunmaktadır.

Yine etkilenecek köylerden bir diğeri ise Çilingir Köyü. Bu köyün çok az bir kısmı bu proje alanının içinde kalmakta, ancak köyün projenin yapılaşma etkisine girmesi ve hatta projenin dedikodusu bile yapılaşmanın artması için yeterli olmaktadır.

#### 3.2 FİYAT ANALİZİ





### 1-Projeden önce

Proje öncesi arazi fiyatlarını etkileyen en önemli faktör *havza sınırı* kavramıydı. Arazinin fiyat kriterleri havza sınırında kalıp kalmadığı, kalıyorsa hangi kategoride değerlendirilmekte olduğu, yerleşim alanlarına yakınlığı ve ulaşım kolaylığı şeklinde sıralanabilir. Proje öncesinde arazilerin yukarıdaki fonksiyonlardan etkilenme derecelerine, havzadaki konumuna göre en yüksek m<sup>2</sup> değeri 30 TL, en düşük değer ise 5-6 TL idi. Proje öncesinde İSKİ dere koruma bantlarını kamulaştırırken başlangıçta 7 TL üzerinden kamulaştırma yapmıştı. Yaklaşık 6 ay içerisinde yapılan itirazlar sonucunda kamulaştırma birim fiyatı 10 TL'ye yükseldi. Fakat projenin dedikodusu yayılmaya başladıktan kısa bir süre sonra fiyatlar önce 15 TL'ye kadar artmış sonrasında ise kamulaştırma işlemine son verilerek İSKİ tarafından koruma havzaları yönetmeliği değiştirilmiştir. Bu yönetmeliğin önemli çıktılarından biri, daha önce 100 metre olan dere koruma bandınının 10 metreye düşürülmesidir.

### 2-Projeden sonra

Proje tam anlamıyla yayıldıktan sonra fiyatlar 3er aylık dilimler halinde sırasıyla 50-60 TL, 80-90 TL, 120-130 TL, 160-180 TL, 200-230 TL, 260-300 TL aralıklarında olacak şekilde artmıştır. İlk artışlar başladığında arsa değerlerinin 180 TL civarında kalacağı düşünülürken Havalimanı projesi de beraberinde ortaya çıkınca rakamlar 250-300 TL aralığında sabitlendi.

Yassiören köyünde ise rakamlar belirtilen fiyatları aratacak nitelikte arttı. Köyde fiyatlar havza ve tarımsal arazi dışında kalan yerlerde minimum 400 TL, maksimum 600 TL civarında seyretmektedir. Bu alanda kalan arazilerin tamamı ya imara açılarak ya da ilk sahipleri tarafından satıldı.

Bu araziler projeden önce köylülerin büyük kısmını oluşturduğu sahiplerdeydi. Bir kısmı bölge emlakçıları tarafından satın alınan arazilerin projeden sonra mal sahibi profile de değişti.

Öncelikle sanayici, kapalı çarşı esnafı, kuyumcular, büyük ve küçük inşaat grupları, serbest bölge işletmecileri ve ihracatçılar, liman işletme firmaları ve bunun gibi sermaye sahipleri bu süreçten ziyadesiyle yararlandılar.<sup>7</sup>

### 3- Kanal İstanbul Bölgesi'nde 7 Kez El Değiştiren Tapular Var!

Oluşturduğu 40 kişilik ekiple gayrimenkul hareketlerini yakından takip eden Türkiye Veri İşleme Merkezi (TUVIMER) Mega Projeler kapsamına giren Kanal İstanbul Bölgesi'nde 7 kez el değiştiren tapuların olduğunu tespit etti. TUVIMER Genel Müdürü İshak Kurtuluş Altun, "Gayrimenkul arzlarını, gelişmeleri anlık raporlayabiliyoruz. Bu projelerin alım satımı hareketine etkisi oluyor. Kanal İstanbul Bölgesi'nde 7 kez el değiştiren tapu var" dedi.

Dünya Gazetesi'nin haberine göre, geçtiğimiz yıl Yıldız Teknik Üniversitesi Teknopark'ta faaliyete başlayan Türkiye Veri İşleme Merkezi (TUVIMER) bünyesindeki ADR Türkiye Gayrimenkul Bilgi Bankası, 40 kişilik ekibiyle başta İstanbul olmak üzere Türkiye'nin gayrimenkul hareketini izliyor. Elde ettiği bulguları işleyerek sorgu çıktıları ile kullanıcılara veri sağlıyor.

Güncel verilerle analiz yapan TUVIMER, piyasaya gayrimenkul arzlarına ait sonuç göstergelerini, İstanbul'da adreslendiği il, ilçe, mahalle, semt, ada, sokak ve noktasal detayları grafik ve harita görselleriyle anlık raporlayabiliyor.

İ. Kurtuluş Altun'un anlatımına göre şirketin amacı dağınık, düzensiz ve karmaşık durumdaki yüksek boyutlu verileri istenilen şekilde düzenlemek ve akıllı hale getirmek.

İlçe	Mahalle	Ort. m2 fiyatı (TL)
Arnavutköy	Baklılı	1.550
Arnavutköy	Çilingir	1.850
Arnavutköy	Dursunköy	2.100
Arnavutköy	Dürusu	4.750
Arnavutköy	Karaburun	3.750
Arnavutköy	Sazlıbosna	3.200
Arnavutköy	Tayakadın	1.650
Arnavutköy	Terkos	2.550
Arnavutköy	Yeniköy	2.600
Avcılar	Denizköşkler	2.650
Avcılar	Firuzköy	2.450
Avcılar	Gümüşpala	2.650
Avcılar	Tahtakale	2.800
Avcılar	Üniversite	2.700
Başakşehir	Altınşehir	2.000
Başakşehir	Şahintepe	2.500
Başakşehir	Şamlar	2.802
Küçükçekmece	Fatih	3.900
Küçükçekmece	İstasyon	2.800
Küçükçekmece	Kanarya	2.300
Küçükçekmece	Yarımburgaz	3.530

\* Veriler TUVIMER'den alınmıştır

Şekil 16. İlçe ve Mahalle Bazında Arsa Fiyatları

<sup>7</sup> <http://haber.tuvimer.com/kanal-istanbul-guzergahinda-370-bin-komsu-olacak/>



### “İstanbul’da gayrimenkul fiyatları Milano ayarında”

İstanbul’da gayrimenkul gelişmeleri hakkında konuştuğumuz İ. Kurtuluş Altun, büyük kamu alt yapı projelerinin emlak fiyatlarına etkisi konusunda şöyle konuştu: “Kanal İstanbul bölgesinde 7 kez el değiştiren tapu var. Bu projelerin alım satımı hareketine etkisi oluyor. Firmalar, kişiler doğru seçim yapmak istiyorlar. Arsa paylaşımında bazı projelerde müteahhit satmış çıkmış. Kalanlar için aidatlar çok yüksek vaatler karşılanmamış. Ayamama kokulu daire ‘dere manzaralı’ diye satılabiliyor. İstanbul’da gayrimenkul fiyatları Milano ayarında. Doğru seçim önemli.”<sup>8</sup>

### 4- Kanal İstanbul Güzergâhına 370 Bin Kişi Komşu Olacak!

Kanal İstanbul için ilk resmi adım Aralık 2017’de atıldı ve ÇED süreci başlatıldı. Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy’den geçecek projenin etki alanında 22 mahalle yer alıyor. Toplam 131 bin 181 konutun yer aldığı bu mahallelerde, 369.222 kişi Kanal İstanbul’a komşu olacak.

İstanbul Boğazı’na alternatif olarak planlanan Kanal İstanbul projesinin güzergâhı ÇED süreci ile belli oldu. Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) süreci başlatılan proje Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy’den geçiyor. Türkiye Veri İşleme Merkezi (TUVİMER) olarak Habertürk Gazetesi ile birlikte güzergâhın etki alanında kalan en yakın 22 mahalleyi inceledi. Sonuçlara göre toplam 131.181 konutun yer aldığı bu mahallelerde, 369.222 kişi yaşıyor. TÜİK 2016 verilerine göre de, projenin geçeceği güzergâhtaki ve yakın çevresindeki yerleşim yerlerinin toplam nüfusu 823.834 kişi olarak hesaplanıyor. TUVİMER verilerine göre bu mahallelerde aynı zamanda toplam 16.338 özel iş yeri bulunuyor. Söz konusu 22 mahalledeki satılık konut fiyatlarını değerlendiren TUVİMER Strateji ve İş Geliştirme Direktörü Ömer Türkoğlu, metrekare fiyatlarının 1.550 TL ile 4.750 TL arasında değiştiğini söyledi.

Gazete Habertürk’ten Erdem Aktürk’ün haberine göre; Türkoğlu, “Metrekare birim fiyatlarının en düşük olduğu mahalle Arnavutköy’e bağlı Baklalı Mahallesi. Burada, ortalama metrekare satış bedeli bin 550 TL olarak hesaplanıyor. Metrekare fiyatı en yüksek mahalle ise 4 bin 750 TL ile yine Arnavutköy’de yer alan Durusu Mahallesi” dedi.

### ARSA FİYATLARI METREKARESİ 300 TL’DEN BAŞLIYOR

Belirtilen güzergâhta yer alan 22 mahalledeki arsa fiyatları incelendiğinde, arsaların ortalama metrekare fiyatları 300 TL’den başlayıp 7.200 TL’lere kadar yükseliyor. Arnavutköy, Baklalı Mahallesi’nde ortalama 300 TL olan arazi fiyatları, Avcılar Gümüşpala’da 7.200 TL’ye kadar yükseliyor. 60 milyar TL yatırım değeri olan Kanal İstanbul’un inşaatının yaklaşık 5 yıl süreceği, ekonomik ömrünün de 100 yıl olacağı öngörülüyor. İnşaat sırasında kanal derinliğine bağlı olarak yaklaşık 1.5 milyar metreküp hafriyat oluşması tahmin ediliyor. Yaklaşık 45 kilometre uzunluğunda olan Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu hattında 23 kilometrekarelik bir alanın kamulaştırılması planlanıyor. Kanal İstanbul’un inşaat aşamasında yaklaşık 5 bin kişinin, işletme aşamasında ise toplam bin kişinin çalışması öngörülüyor.

### 3 YENİ ADA GELİYOR

5 yılda tamamlanması planlanan Kanal İstanbul projesi kapsamında kanal kazısından çıkan malzemeler ile Marmara Denizi’nde kanalın solunda 2 adet, sağında da 1 adet olmak üzere toplam 3 adet ada yapılacak.

*Konut m<sup>2</sup> fiyatı en yüksek mahalle 4.750 TL ile DURUSU*

*Arsa m<sup>2</sup> fiyatı en yüksek mahalle 7.200 TL ile GÜMÜŞPALA*

*En fazla konut 20.738 ile TAHTAKALE’de*

*Konut m<sup>2</sup> fiyatı en düşük mahalle 1.550 TL ile BAKLALI<sup>9</sup>*



Şekil 17. Proje Alanında 2014 – 2016 Yılları Arası Toplam Gayrimenkul Arzi Grafiği



## 5- İstanbul'un Havza Alanları

İstanbul'un cazibe oluşturan havza alanlarındaki gayrimenkul arzında son iki yıldır önemli gelişmeler yaşanıyor. Gayrimenkul arzında işlem hacmi iki yılda iki kat artarken, yıllık ticari hacim iki yılda 2.5 kat artış gösterdi. Havzalarda yapılaşma koruma planı çerçevesinde belli koşullarda yapılabilen. İstanbul havzaları için İSKİ'nin İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde ihtiyaç duyulan içme ve kullanma sularının temin edildiği belediye sınırları dahilinde ve haricinde bulunan yüzey ve yeraltı su kaynaklarının çeşitli yollarla kirlenmesini önüyor. İçmesuyu havzalarında yapılaşma koşulları da, İSKİ İçmesuyu havzaları yönetmeliği kapsamında açıklanıyor. Bu alanlarda Çevre Düzeni Planı ve İmar Planlarının hazırlanması ve hazırlanan planlar doğrultusunda hareket edilmesi gerekiyor.

Dünya sıfır kirlenme esasıyla cazibe ve potansiyel taşıyan alanlarını değerlendirirken İstanbul'un henüz bu durumla tanışmadığı gözlemlenmektedir.

TUVIMER, bu alanda gerçekleştirdiği araştırmasıyla İstanbul'da havza alanlarına yönelik gayrimenkul arzındaki işlem hacminin son iki yılda iki kat arttığını ortaya koyuyor. Araştırmaya göre 2014 yılında 59.146 olan gayrimenkul arzının 2015'te küçük bir düşüşle 54.367'ye, 2016 yılında ise büyük bir sıçramayla 124.842'ye yükseldiği görülüyor.



Şekil 18. Proje Alanında Arz Edilen Gayrimenkullerin Oluşturduğu Yıllık Hacim Grafiği (USD Bazında)

6-

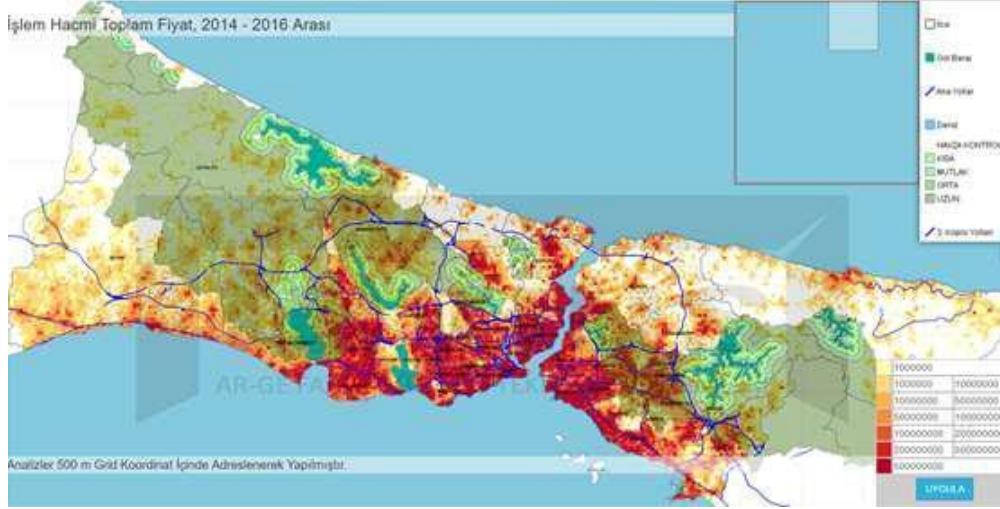
## TİCARİ HACİM İKİ YILDA 2.5 KAT ARTTI

TUVIMER'in araştırması, havza alanlarında arz edilen gayrimenkullerin oluşturduğu yıllık ticari hacmin 2014 yılında 8.99 milyar dolardan 2015'te 16.4 milyar dolara, 2016 yılında ise 24.81 milyar dolara yükseldiğini de belirliyor. Eldeki verilere göre İstanbul'un havza alanlarında arz edilen gayrimenkullerin parasal değeri ve ekonomik hacminin son iki yılda iki buçuk kat artış gösterdiği görülüyor.





Cazibe oluşturan havzalardaki gayrimenkul hareketliliğinin havza kuşakları açısından izlenmesi son derece önemlidir. Her bir kuşakta farklı kısıtlar bulunması nedeniyle bilgilerin doğru bir şekilde ortaya konulması ve kamuoyuna aktarımı sağlanmalıdır.



Şekil 19. 2014-2016 Yılları Arası İşlem Hacmi Toplam Fiyat Haritası

## BÖLÜM 4 - BÖLGENİN DEMOGRAFİK YAPISI VE DEĞİŞİM

### 4.1 GİRİŞ

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi” açıklandığı andan itibaren bölgedeki insan ve ekosistemlere, yaşam alanlarına etkisi de hızla anlaşılmaya başlanmıştır. Proje tamamlanamasa bile havzada başlayan müdahalelerle bölgenin yapısı tamamen değişecektir.

Küçükçekmece Lagün Havzasının demografik yapısının da değişeceği proje ruhundan anlaşılmaktadır. Bu bölümde, bölgede yüzyıllardan beri yaşayan halkın yaşam koşulları, nitelikleri ve değişimi incelenmiştir.

### 4.2 PROJE ETKİ ALANLARI

2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile İstanbul ili, Avrupa Yakası'nda yaklaşık 42.000 ha.'lık alan “**Rezerv Yapı Alanı**” olarak belirlenmiştir.

Rezerv Yapı alanı; Arnavutköy, Başakşehir, Küçükçekmece, Avcılar, Çatalca ilçelerini etkilemektedir.

3. Havalimanı'nın tamamı Arnavutköy ilçesinin sınırları içinde kalmaktadır. Rezerv alanı ise “Kanal İstanbul” güzergâhında bulunan Arnavutköy (28,6 km), Küçükçekmece (7 km), Başakşehir (6,5 km) ve Avcılar (3,1 km) ilçe sınırlarını içine almaktadır.

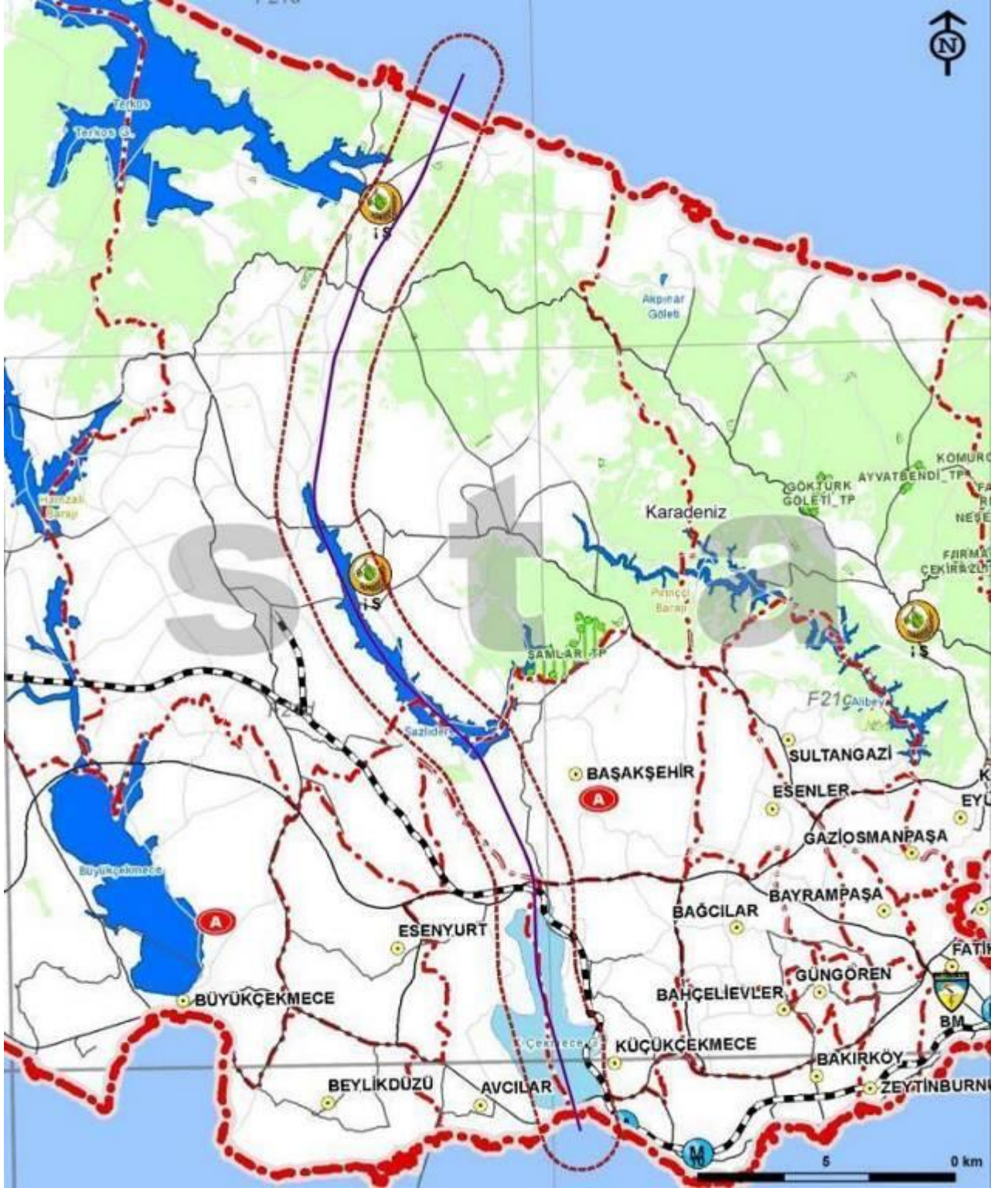
“Kanal İstanbul Projesi” için seçilen yaklaşık 45 km uzunluğundaki Küçükçekmece Sazlıdere - Durusu güzergâhı; İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi, göl/deniz ara kesitinde başlayıp Altınşehir ve Şahintepe mahallelerinden geçerek Küçükçekmece ve Sazlıdere Barajları üzerinden Sazlıbosna ve Dursunköy mahallelerinin yakın mesafesinden geçerek Arnavutköy'ün batısına varmakta, Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin yakınlarından Karadeniz'e çıkmaktadır.



**Tablo 2.** Proje Alanı Nüfus Bilgileri (TÜİK, 2016)

Yerleşim	Kadın	Erkek	Toplam Nüfus
Küçükçekmece	381.539	385.070	766.609
Altınşehir	6.883	7.412	14.295
Şahintepe	17.121	18.226	35.347
Sazlıbosna	578	598	1.176
Dursunköy	224	232	456
Baklalı	399	416	815
Tayakadın	1.270	2.132	3.402
Terkos	490	469	959
Durusu	383	392	775
<b>Toplam</b>	<b>408.887</b>	<b>414.947</b>	<b>823.834</b>

*Kaynak: TÜİK, ADNKS Sonuçları, 2016*



Şekil 20. Kanal İstanbul Güzergâhı Harita Üzerinde Gösterimi

#### 4.3 PROJE ALANINDA YERLEŞİM TARİHİ

Arnavutköy sınırları içinde en eski yerleşim birimi Sazlıbosna-Kayabaşı yolunun doğusunda, Filiboz Viranlığı (Filiboz Çiftliği) olarak adlandırılan antik Filiboz şehridir.

Bugünkü Durusu (Terkos) semtinin tarihçesi 1000 yıl öncesine kadar uzanmaktadır. Terkos Gölü'nün içinde yer aldığı Çatalca ilçesi ve çevresi Doğu Roma İmparatorluğu döneminde eski bir Trak yerleşimidir. Terkos ve çevresi çok eski





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

zamanlardan beri geniş orman alanlarıyla kaplı olduğu için bu bölgelerin Doğu Roma ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde önemli bir av merkezi olarak kullanıldığı bilinmektedir. Durusu Gölü kenarındaki, Doğu Roma döneminde inşa edilen Trikos Kalesi İstanbul'un ön savunma hatlarından birini oluşturmaktaydı. Zamanla Cenevizlilerin eline geçen kale, 1452 yılında II. Mehmet (Fatih) tarafından fethedilmiştir.

Arnavutköy, geç Roma döneminde İstanbul'a su tedarik eden ana isale hatlarından birinin geçtiği bölgedir. Roma İmparatoru Konstantin tarafından yapımına başlandığı ve sonraki hükümdarlar tarafından devam ettirilerek tamamlandığı düşünülen isale hattının, Kırklareli'nin Vize ilçesi yakınlarından başladığı ve 242 km uzunluğa sahip olduğu düşünülmektedir. İsale hattı Vize, Saray, Istranca, Aydınlar, Gümüşpınar, Çiftlikköy, Kalfaköy ve Dağyenice üzerinden Terkos Gölü'nün güneyinden geçerek Tayakadın'a ulaşmaktaydı. Sonrasında Alibeyköy Deresi'nin sağ kıyısından devam ederek Cebeciköy ve Küçükköy'ü geçip Edirnekapı'nın 200 m kadar güneyinden şehre girmektedir. İsale hattının üzerinde halen yarı yıkık veya yalnız temelleri kalmış 40 kadar su kemeri vardır. Yaklaşık 1000 yıl devamlı olarak kullanılan su ikmal sistemi, muhtemelen depremlerin yarattığı hasarlar yüzünden XII. yüzyılda terk edilmiştir.

İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak amacıyla, Terkos Gölü kıyısına 1855-1857 yılları arasında bir terfi merkezi ve pompa istasyonu kurulmuş, temin edilen su Terkos Su Kumpanyası tarafından artırılarak şehre verilmeye başlanmıştır. Söz konusu tesisler, günümüzde, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi tarafından "Su Müzesi"ne dönüştürülmüştür.

Arnavutköy (Arnautköi) adı, Osmanlı arşivlerinde ve zamanın haritalarında 19. yüzyılın ortalarından itibaren geçmektedir. Eski dönemlerde bu bölgede yaşayan Arnavut bir köylünün, Arnavutköy'ün isim babası olduğu düşünülmektedir. Şöyle ki; bölge en eski dönemlerden bu yana Edirne'ye ve dolayısıyla Avrupa'ya gidiş güzergâhı üzerinde yer almıştır. Yol üzerinde oluşu ve burada bir Arnavut'un yaşamasından dolayı, bu güzergâhtan geçenler zamanla bu mevkiye Arnavut'un Köyü ismini takmışlardır. Bu isim zaman içinde önce Arnavutköy'üne, daha sonra da Arnavutköy'e dönüşmüştür.

Arnavutköy ve çevresinin nüfusunda son yüzyıl içinde üç büyük değişim yaşanmıştır. Bunlardan ilki Balkan Savaşları sırasında Bulgaristan, Kosova ve Makedonya'dan yapılan göçlerdir. Nitekim Terkos, Tayakadın ve İmrahor köylerine Balkan Harbi'nden itibaren Demirhisar, Toyran, Selanik, Tikveş ve Priştine'den gelen muhacirler ve mülteciler yerleştirilmiştir.

Bölgenin nüfus yapısındaki ikinci büyük değişim 1923 yılında, Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan Nüfus Mübadelesi Antlaşması sonunda ortaya çıkmıştır. Mübadele ile birlikte Yunanistan'ın Drama ilindeki Türkler, Arnavutköy ve etrafındaki köylere yerleştirilmiştir. Mübadele sonrasında Arnavutköy'deki hane sayısı 350'ye ulaşmıştır."

Üçüncü büyük değişim ise Arnavutköy'ün belde olmasından sonraki süreçte yaşanmıştır. Yıllar itibariyle Türkiye genelindeki iç göçten Arnavutköy de etkilenmiş ve giderek büyük bir merkez haline gelmiştir.

Arnavutköy, Osmanlı Dönemi'nde Çatalca Sancağı'na ve daha sonra Çatalca Nahiyesi'ne bağlıdır. Cumhuriyet Dönemi'nde önce Eyüp ilçesine bağlı bir köy iken, Gaziosmanpaşa'nın 1963 yılında ilçe haline gelmesiyle buraya bağlanmış, 1987 yılında ise Gaziosmanpaşa ilçesine bağlı belde statüsünü kazanmıştır. Günümüzde Arnavutköy ilçesi sınırları içinde kalan Hadımköy 1969, Durusu 1989, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve Taşoluk ise 1994 yılında belde statüsü kazanmıştır.

5747 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte Arnavutköy ilçesi sınırları içinde kalan, orman köyleri hariç olmak üzere, diğer bütün köylerin tüzel kişiliği kaldırılmış ve mahalleye dönüştürülmüştür. Orman köyü statüsünü koruyan köyler ise şunlardır: Baklalı, Balabanburun, Boyalık, Hacımaşlı, Karaburun, Tayakadın, Yassıören, Yeniköy.

Bölgede yaşam tarihi uzun yıllar öncesine dayanmaktadır. Son yıllarda bölgede arsa ve konut satışları artmış ve profilde değişiklikler meydana gelmiştir. Özellikle "Yenişehir" ve "Kanal İstanbul" projeleri ile demografik profilin tamamının değişeceği anlaşılmaktadır.



Şekil 21. Proje Bölgesinin Tarihi Haritası

Tablo 3. Arnavutköy Mahalleleri Nüfus Bilgileri (TÜİK, 2017)

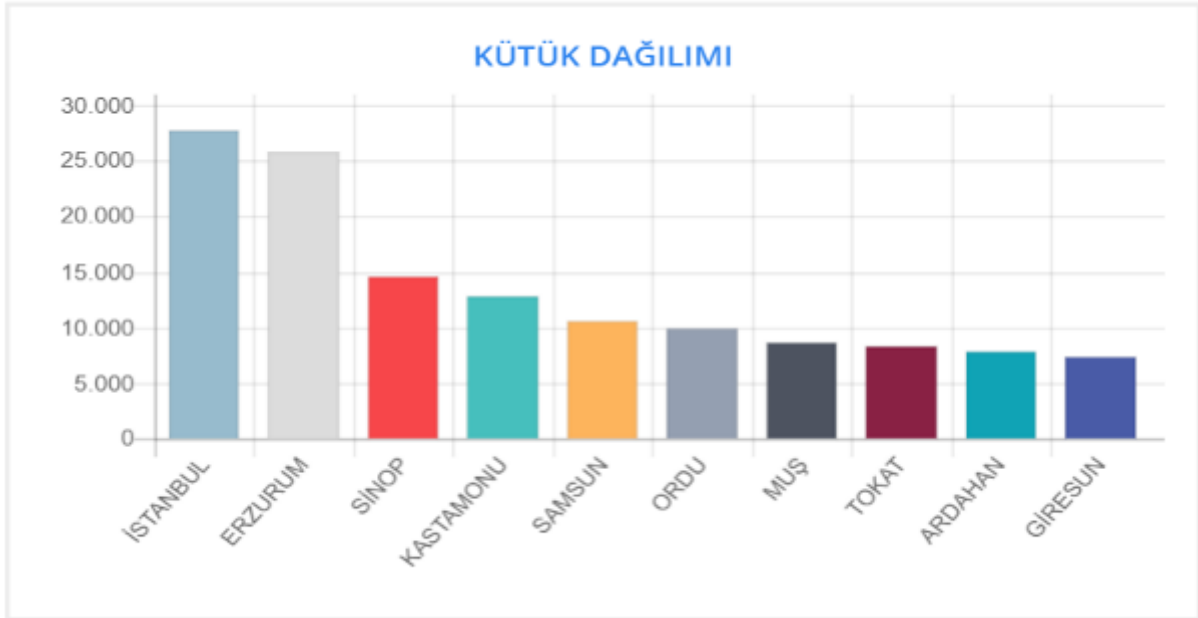
MAHALLE ADI	ERKEK	KADIN	TOPLAM
ADNAN MENDERES	2.110	1.886	3.996
ANADOLU	17.006	16.171	33.177
ARNAVUTKÖY MERKEZ	9.475	9.220	18.695
ATATÜRK	4.025	3.701	7.726
BAKLALI	427	398	825
BALABAN	223	190	413
BOĞAZKÖY İSTİKLAL	5.092	4.833	9.925
BOLLUCA	3.616	3.368	6.984
BOYALIK	348	326	674
ÇİLİNGİR	534	538	1.072
DELİKLİKAYA	2.531	2.326	4.857
DURSUNKÖY	244	220	464
DURUSU	395	397	792
FATİH	1.311	1.173	2.484
HACIMAŞLI	286	265	551
HADIMKÖY	11.006	10.592	21.598
HARAÇÇI	4.348	3.949	8.297
HASTANE	4.242	3.963	8.205
HİCRET	1.580	1.506	3.086
İMRAHOR	5.290	4.762	10.052
İSLAMBAYIR	9.679	9.153	18.832
KARABURUN	810	711	1.521
KARLIBAYIR	4.356	3.952	8.308
MAREŞAL FEVZİ ÇAKMAK	2.329	2.282	4.611
MAVİGÖL	3.811	3.601	7.412
MEHMET AKİF ERSOY	3.222	3.127	6.349



MUSTAFA KEMAL PAŞA	6.407	6.178	12.585
NENEHATUN	4.315	4.029	8.344
ÖMERLİ	3.698	3.120	6.818
SAZLIBOSNA	585	564	1.149
TAŞOLUK	3.036	2.780	5.816
TAYAKADIN	3.949	1.293	5.242
TERKOS	460	475	935
YASSIÖREN	282	279	561
YAVUZ SELİM	5.840	5.377	11.217
YENİKÖY	705	692	1.397
YEŞİLBAYIR	304	296	600
YUNUS EMRE	8.293	7.792	16.085

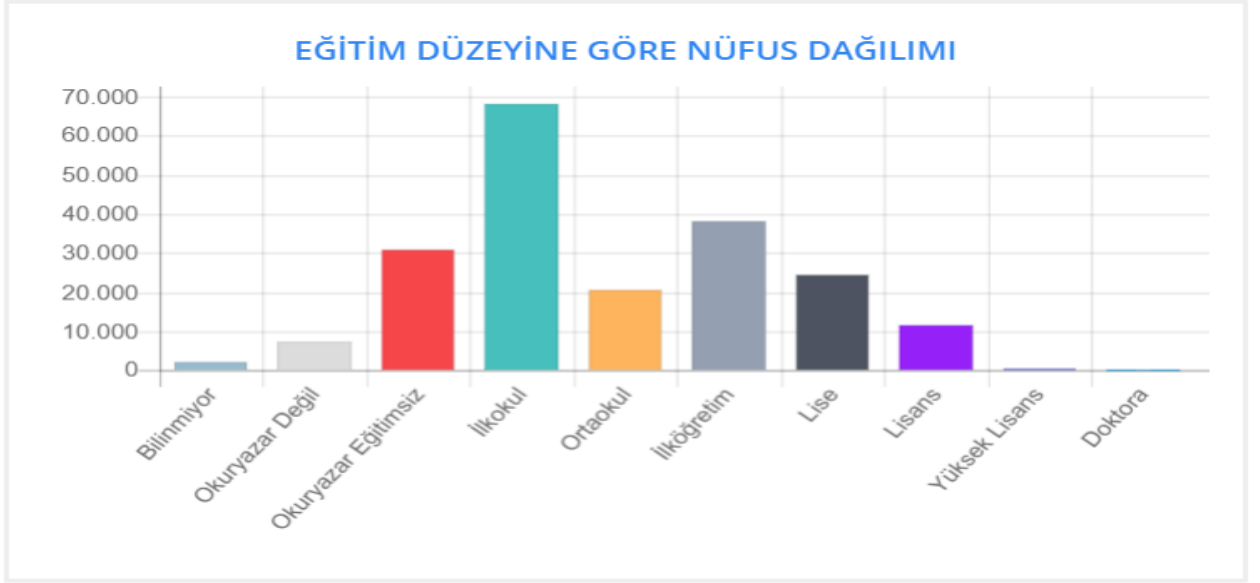
#### 4.3 PROJE ALANINDA DEMOGRAFİK VERİLER

Bölgede yaşayan halkı karakterize eden bilgiler incelendiğinde, genel çoğunluğunun yerleşim tarihinin eski yıllara dayanması nedeni ile yerel halk olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 22. Bölgede Yaşayan Halkın Kütük Dağılımı <sup>10</sup>

<sup>10</sup> <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>



Şekil 23. Bölgede Yaşayan Halkın Eğitim Düzeyi Dağılımı<sup>11</sup>

Tablo 4. İlçede Bitirilen Eğitim Düzeyi ve Cinsiyete Göre Nüfus Dağılımı (+15) (TÜİK, 2013)

İlçe	Bitirilen eğitim düzeyi	Toplam	Erkek	Kadın
Arnavutköy	Okuma yazma bilmeyen	6 882	1 359	5 523
	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	11 708	4 333	7 375
	İlkokul mezunu	45 467	20 367	25 100
	İlköğretim mezunu	41 918	25 033	16 885
	Ortaokul veya dengi okul mezunu	5 931	3 832	2 099
	Lise veya dengi okul mezunu	19 726	12 307	7 419
	Yüksekokul veya fakülte mezunu	7 969	4 721	3 248
	Yüksek lisans mezunu	452	295	157
	Doktora mezunu	93	57	36
	Bilinmeyen	8 519	4 517	4 002
<b>Toplam</b>		<b>148 665</b>	<b>76 821</b>	<b>71 844</b>

Bölgede tarım önemli bir yaşam kaynağıdır. İlçede işlenen tarım alanları, İstanbul'un işlenen toplam alanlarının %13'üne denk düşmektedir. Bu oran bölgenin İstanbul'un en önemli tarım alanı olduğunu göstermektedir.

Tablo 5. İlçelere Göre Tarım Alanı Kullanımı (TÜİK, 2013)

	İşlenen tarım alanı							Uzun ömürlü bitkiler			
	Toplam işlenen tarım alanı ve uzun ömürlü bitkiler alanı	Toplam işlenen tarım alanı	Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin alanı		Sebze bahçeleri alanı	Şües Bitkileri	Diğer meyveler, içecek ve baharat bitkileri alanı	Zeytin ağaçlarının kapladığı alan		Yem bitkileri alanı	
			Ekilen	Nadas				Bag alanı	Yem bitkileri alanı		
TR Türkiye	23 810 672	20 578 637	15 618 059	4 147 587	808 488	4 504	3 232 035	1 937 416	488 792	825 827	1 875 271
TR100 İstanbul	70 899	68 191	64 342	180	3 620	49	2 707	2 662	45	-	5 337
Arnavutköy	8 578	8 457	8 123	53	281	-	119	100	19	-	720
Avcılar	294	294	294	-	-	-	-	-	-	-	-
Başakşehir	1 098	1 098	1 088	-	10	-	-	-	-	-	382
Büyükkçekmece	4 707	4 701	4 362	-	339	-	6	6	-	-	30
Çatalca	12 279	12 218	11 525	-	691	1	61	60	-	-	1 617

<sup>11</sup> <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>





**Tablo 6.** Proje ÇED İnceleme Alanı Şimdiki Arazi Kullanım Şekli ve Miktarı<sup>12</sup>

Şimdiki Arazi Kullanımı	Alan (ha)	Alan (%)
Ada	15,54	0,12%
Çayır	448,71	3,46%
Fundalık	771,80	5,95%
Göl	1.470,25	11,33%
Mera	641,74	4,94%
<b>Kuru Tarım (Nadassız)</b>	<b>7.915,96</b>	<b>61,00%</b>
Orman	445,30	3,43%
Kıyı Kumulları	68,93	0,53%
<b>Yerleşim Yeri</b>	<b>1.199,72</b>	<b>9,24%</b>

Hayvancılıkta ise oran daha da artmaktadır. Bölge halkının yaşam kaynağının toprak ve hayvancılık olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 7.** İlçelere Göre Hayvansal Üretim, 2013<sup>13</sup>

	Sığır sayısı (Baş)	Koyun sayısı (Baş)	Keçi sayısı (Baş)	Süt üretimi (Ton)	Bal üretimi (Ton)	Kümes hayvanları sayısı (Adet)
<b>TR Türkiye</b>	14 415 257	29 284 247	9 225 548	18 223 713	94 694	270 202 034
<b>TR100 İstanbul</b>	67 454	74 229	14 221	87 300	719	1 726 053
<b>Arnavutköv</b>	14 934	12 400	597	21 002	25	11 590
<b>Avcılar</b>	490	750	-	233	-	-
<b>Başakşehir</b>	3 009	3 005	985	6 225	22	1 845
<b>Büyükçekmece</b>	1 720	11 150	670	2 268	8	6 905
<b>Çatalca</b>	12 835	13 250	1 500	18 876	76	4 250

## BÖLÜM 5 - KANAL İSTANBUL VE YENİŞEHİR REZERV ALANININ SU HAVZALARINA ETKİSİ

Dünyadaki toplam su miktarı 1.400 milyon km<sup>3</sup> olup; bu suyun %97'si denizlerdeki ve okyanuslardaki tuzlu su, %3'ü ise tatlı sudur. Toplam tatlı suyun ancak %0,08'i insanlar tarafından kullanılabilir. Doğrudan kullanabileceğimiz tatlı su kaynaklarının dağılımı ise; %0,5 göller ve akarsular, yaklaşık %95-%96'sı ise yeraltı akiferlerinde bulunmaktadır.

Kanal projesinin etki alanı içinde bulunan ve İstanbul'a içme suyu sağlayan tesislerin su toplama havzaları (Ömerli (608,7 km<sup>2</sup>), Elmalı (83,4 km<sup>2</sup>), Darlık (207,2 km<sup>2</sup>), Alibeyköy (158,9 km<sup>2</sup>), Terkos (736,2 km<sup>2</sup>), Sazlıdere (168,7 km<sup>2</sup>) ve Büyükçekmece (631,7 km<sup>2</sup>)) İstanbul il yüz ölçümünün (5.400 km<sup>2</sup>) %46'sı kadar bir alanı kaplamaktadır.

Kanal İstanbul ve rezerv alanlarının yapılaşmaya açılması ile bu bölgede bulunan su havzalarının ve tatlı su rezervlerinin yok olacağı bilinmektedir. Proje alanında bulunan Sazlıdere ve Terkos havzası İstanbul'a halen su veren en önemli su rezervi olup bu proje ile yok olma aşamasına gelecektir.

Sulak alanların önemi ve projenin sucul ekosistem üzerindeki yıkım etkisi bu bölümde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

### 5.1 İSTANBUL'UN SU TARİHİ

Su ihtiyacını karşılamak için İstanbul tarihinde sürekli planlamalar yapılmış; su kemerleri, bentler, sarnıçlar, ayazmalar, çeşmeler, hamamlar İstanbul'un su kültürünü oluşturan mimari anıtlar olarak bugüne ulaşmıştır.

<sup>12</sup> <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

<sup>13</sup> <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

M.S. 120 yıllarında Roma devrinde yapılan isale hatları şehir surlarının batısındaki arazilerden gelmekteydi. M.S 370 yıllarında yapılan Bozdoğan Kemerü üzerinden geçen galerilerin, bugünkü İstanbul Üniversitesi bahçesindeki Nymphaeum Maximum'a su verdiği bilinmektedir. M.S 390 Belgrad Ormanlarından gelen büyük isale tesisleri Teodosius döneminde yapılmıştır.

Bizans devrinde yapılan üstü kapalı sarnıçların sayısı yetmiş geçmişti. Bunların en ünlüleri Yerebatan Sarayı ve Binbirdirek Sarnıcı'dır. Bizanslıların en önemli su kaynağı sarnıçlar olmuştur.1204 yılındaki Latin kuşatmasından sonra şehir içi su şebekesi de tahrip edilmiş ve Bizans su ihtiyacının tamamını sarnıçlardan temin etmiş ve bu dönemde su sıkıntısı çekilmemiştir. Üstü kapalı sarnıçların su kapasitesi yaklaşık 200 bin, açık sarnıçların ise 800 bin metreküp civarındaydı. Yani Bizans devrinde şehirde yılda 1 milyon metreküp su depolanabiliyordu.

İstanbul'un fethinden sonra, Bizans devrinden kalan sarnıçlar Müslüman halk tarafından kullanılmamış, açık sarnıçlar zaman içinde çukur bostanlar haline gelmiştir.

Fetihten sonra İstanbul'un nüfusunun 40 bin civarında, Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise 170 bin civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemde İstanbul büyük bir su sıkıntısıyla karşı karşıya kalmıştır.

Mimar Sinan'ın eserlerinden biri olan Kırkçeşme Tesisleri 1554 - 1564 yılları arasında inşa edilmiştir. Yine bu dönem irili ufaklı 33 kemerden, bentlerden ve yan tesislerden oluşan, 300 çeşmeyi besleyen 55 kilometre uzunluğundaki tarihsel su yolu inşa edilmiştir. Kemerlerden beş tanesi; Kovukkemer, Paşa Kemerü, Uzunkemer, Mağlova Kemerü ve Güzelcekemer, anıtsal değer taşıyan bu eserler, bugüne kadar ulaşmıştır. Osmanlı döneminde oluşturulan su sistemlerinin yıllık verimi 3 buçuk milyon metreküpe ulaşmıştır.

1965 yılına gelindiğinde ise İstanbul'un nüfusu iki milyonu aşarken su sistemlerinin verimi ancak 82,5 milyon metreküpe çıkarılabılmış, Osmanlı dönemi tesislerine sadece Terkos Gölü tesisleri, Elmalı rezervuarı ve Kartal tesisleri eklenebilmiştir.

1971'de İstanbul'un içme suyu rezervi konusunda ilk Master plan çalışması DAMOC Konsorsiyumu tarafından hazırlanmıştır. On bir su rezervi belirlenmiş ve bunlardan beş tanesi; Ömerli, Darlık, Alibeyköy, Büyükçekmece ve Terkos geliştirilip işletmeye alınırken; İsaköy ve Sungurlu sistemlerinden jeolojik sorunlar sebebiyle, Küçükçekmece'den su kalitesinin düşük olması nedeniyle, Tavşanlı ve Pendik sistemlerinden ise verimleri düşük olduğu gerekçesi ile vazgeçilmiştir. Daha sonra (1991-1996 yılları arasında) ise Sazlıdere'nin suyunu tutmak için Sazlıdere Barajı inşa edilmiştir.

1990'lı yıllara gelindiğinde İstanbul'da nüfus artışına bağlı olarak su sıkıntısı ortaya çıkmıştır. 1985-1990 yıllarında %25 nüfus artışı ile su ihtiyacı artarken, kent halkı uzun yıllar susuz günler yaşamıştır.

**Tablo 8. Su Kullanımı ve Nüfus Artışı**

	Avrupa Yakası (m <sup>3</sup> /yıl)	Asya Yakası (m <sup>3</sup> /yıl)	Toplam (m <sup>3</sup> /yıl)	Şehir Nüfusu
1932	11.521.734	2.379.093	12.900.827	713.420
1952	40.185.906	4.501.094	44.687.000	1.043.000
1962	64.613.585	12.907.415	77.526.000	1.555.000
1972	102.283.450	18.319.550	120.609.000	2.545.000
1995	195.661.202	108.692.000	304.353.202	8.200.000
1999	299.200.000	40.000.000	339.200.000	10.000.000

İstanbul'da yaşanan su problemi TBMM'ye de taşınmış, 13.10.1992 tarihli TBMM oturumunda İstanbul'da yaşanan su sıkıntısı gündemi görüşülerek, çözüm getirmek için yapılan master plan çerçevesinde yatırımların sürmekte olduğu bilgisi verilmiştir.



**T.B.M.M. 13 . 10 . 1992**

Barajlarımızın toplam kapasitesi 735 milyon metreküptür. Henüz yağmurların yağmamasına rağmen, bu kapasitenin 485 milyon metreküpü mevcut olup, İstanbulumuzun iki yıllık su ihtiyacı karşılanabilecek durumdadır. Herhangi bir su kesintisinin olması -mücbir sebepler dışında- mümkün değildir. 2000'li yılların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak, bir master plan çerçevesinde yatırımlara başlanmıştır.

Sazlıdere Barajı, Istranca dereleri ve Yeşil Vadi regülatörlerinin yapımı sürmektedir. Eskimiş tüm su ve kanalizasyon şebekesi elden geçirilmektedir; yenilenmesi gereken yenilenmekte, hiç şebekesi olmayan yerlere, yeni şebekeler döşenmektedir.

Bugün, su hizmetleri, gecekondulara kadar ulaşmaktadır. Ne acıdır ki, bu hizmet bile, "gecekondulaşmayı teşvik ediyor" diye muhalefet tarafından eleştirilmektedir. Daha önce de ifade ettiğim gibi, gecekondulaşmanın nedenleri başka yerdedir. Böyle bir gerekçeyle bu kesimlere su verilmemesi, çağdaş bir işkencedir.

**Şekil 24.** TBMM 13.10.1992 Oturum Gündemi Su Sıkıntısı Tartışması

Bu dönemde Istranca Dereleri'nden su temini amacı ile; 100 milyon m<sup>3</sup>/yıl kapasiteli Kazandere Barajı ve 11,3 milyon m<sup>3</sup>/yıl kapasiteli Kuzuludere barajı inşa edilmiştir.

2003 yılında DSI tarafından suların en az 49 yıllığına kullanım hakkını şirketlere devredecek olan ve suyun ticarileştirilmesinin ilk aşaması olan kullanım hakkı anlaşması ve Yönetmeliği çıkarılırken, derelerin sularının kullanım hakkı şirketlere devredilirken diğer taraftan 2007 yılında; "Cumhuriyet tarihinin en büyük içmesuyu temin projesi" ve "İstanbul'un 200 yıllık susuzluk yarasına deva olacak" olarak tanımlanan ve şehre ilk aşamada yılda 268 milyon metreküp ilave su sağlaması hedeflenen Melen projesi hayata geçirilmiştir.

Tarih boyunca su, İstanbul için planlanması gereken en önemli yaşam kaynağı olarak görülmesine rağmen uzun vadeli su planlaması yapılmamış; özellikle de son yıllarda bilim-teknik temelinden uzak, geçici çözümler üretilerek bugüne gelinmiştir.

Giderek artan su ihtiyacı ve kuraklığın yanı sıra sucul sistemlerin sermaye birikimine açılmasının, yeraltı ve yerüstü sularının ticarileştirilmesinin sonucu olarak önümüzdeki dönemde susuz yılların ve sağlıksız su kullanımının başlayacağı açıkça görülmektedir.

## 5.2 PROJE ALANINDA BULUNAN VE KENTE SU ALINAN SU HAVZALARI

### SAZLIDERE BARAJI VE HAVZASI

Sazlıdere Havzası'nın toplam drenaj alanı; havza doğu-batı yönünde 20 km uzunluğa, kuzey-güney yönünde ise 9 km genişliğe sahip olup ,toplam alan 168,7 km<sup>2</sup>'dir. Bu alan içerisinde tarım arazileri ve meralar, yerleşim ve sanayi alanları, ormanlık alanlar ve baraj alanı bulunmaktadır. Sazlıdere Havzasının yağış alanı; doğuda Küçükçekmece Lagünü'ne dökülen Hasanoğlu Deresinin, kuzeyde Terkos Gölü'nün, batıda ise yine Küçükçekmece Lagününe dökülen Ispartakule Deresinin yağış alanları ile çevrilidir.

Sazlıdere Barajı, içme suyu üretmek amacıyla 1991-1996 yılları arasında inşa edilmiştir. Kaya gövde dolgu tipi olan barajın gövde hacmi 1.880.000 m<sup>3</sup>, akarsu yatağından yüksekliği 48,00 m normal su kotunda göl hacmi 91,60 hm<sup>3</sup>, normal su kotunda göl alanı 11,81 km<sup>2</sup>'dir. Baraj yıllık 55 hm<sup>3</sup>'lük içme suyu kapasitesine sahiptir. Bu değer İstanbulun su ihtiyacının yaklaşık %10,21 ine denk düşmektedir.



Şekil 25. Sazlıdere Havzası Görünümü

Sazlıdere Havzası'nda toplanan sular, terfi merkezi ve isale hatları ile İkitelli Fatih Sultan Mehmet Han Arıtım Tesis'i'nde iletilmektedir.

### TERKOS GÖLÜ ve HAVZASI

Terkos; yükselen Karadeniz sularının karaya doğru ilerleyip bir koy meydana getirmesiyle başlamıştır. Koy zaman içinde kıyı seti ile denizin bağlantısının kesilmesiyle göle dönüşmüştür.

Terkos gölü İstanbul'un yaklaşık 40 km kuzeybatısında yer alan ve en derin noktası -5.00 m olan bir göldür. 1883 yılında, Istranca Deresinin Terkos Gölü kenarından Karadeniz'e açılan ağız bir regülatörle kapatılarak göl kotu +3,25 m'ye yükseltilmiş; Terkos, İstanbul'un içme ve kullanma suyu için su rezervi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

1972 yılında kapaklı bir regülatör yapılarak en yüksek kotu +4.50 m'ye çıkarılmıştır. Fındık Dere, Deli Yunus deresi ve çok sayıda akar su ile beslenen Terkos'un, 39 km<sup>2</sup> su alanı olup en derin yeri 11 metredir.

Terkos Havzası; yaklaşık olarak 736,2 km<sup>2</sup> alanı olan ve İstanbul'un yaklaşık %20'lik su ihtiyacını karşılayan ikinci büyük havzasıdır. Havza sınırları içerisinde Çatalca ilçesine bağlı 18 yerleşim alanı bulunmaktadır.

Terkos Gölü, su potansiyeli ile İstanbul çevresindeki tatlı su rezervlerinin %20'sine sahiptir. Şehir kullanım suyunun önemli bir bölümünü karşılamaktadır. Terkos Gölü'nden gelen sular Terkos-Kağıthane iletim hattı ile İstanbul'a dağıtılmaktadır.

Havzada yapılan su analiz sonucuna göre toplam; 21 adet parametrenin 17 adedinin 1. sınıf, 2 adedinin 2. sınıf, 2 adedinin ise 3. sınıf su kalitesinde olduğu belirlenmiştir. Yüzeysel Su Kalitesi Yönetimi Yönetmeliğine göre mevcut su kalitesi 1. sınıf olarak nitelendirilebilir.

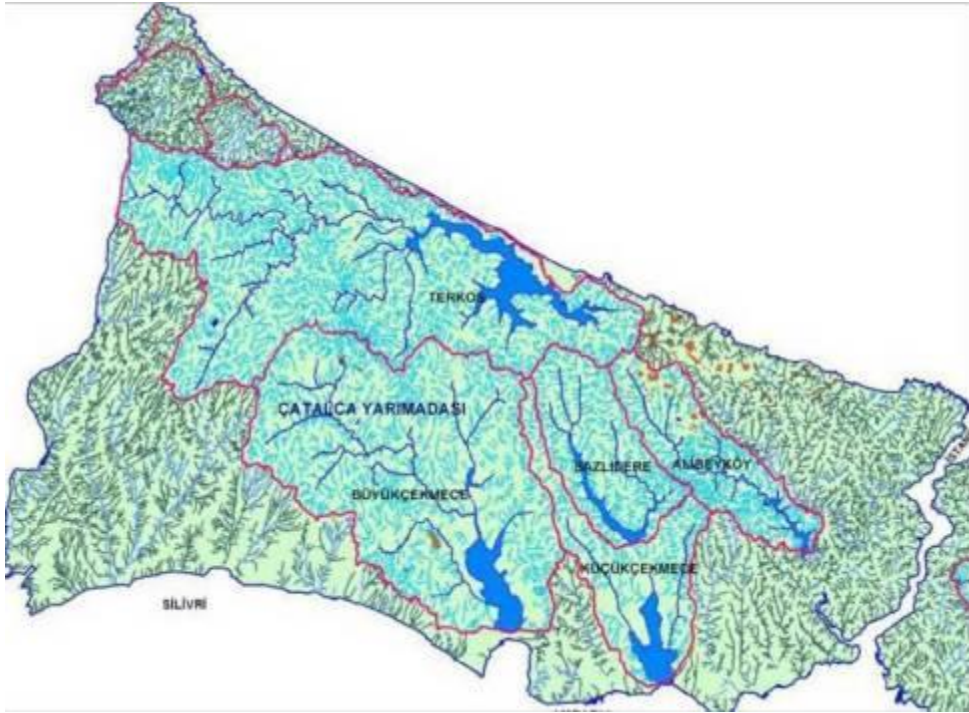
Terkos Gölünü besleyen dereler,

Kanlıyazma Deresi ve Yeniköy Deresi, Ustuluk Deresi, Çeko Deresi Kolları, Tayakadın Deresi, Sinanköprü Taşlıbayır Deresi, Malakçı Deresi, Kaptan Çayırı Deresi, Ana Dere, Derin Dere, Fitirgan Dere, Koca Dere, Sivas Köy Deresi, Eğrek Dere, Suluklu Dere ve Keçikerme Deresi Yolu, Kurt Deresi, Ayazma Dere, Karaca Köy Deresi, Istranca Deresi, Pınar Dere ve Belgrat Dere, Ceviz Dere, Sinir Dere, Karasu Deresi (ve 3 kolu), Balçık Dere, Çatalcakaya Dere, Şeytan Dere, Kacı Dere, Binkılıç Dere, Büyükdere, Molla Hüseyin Deresi, Karatina Deresi, Arı Dere, Tumba Dere, Mekan Dere, Kısa Dere, Çeşme Deresi, Kürk Dere, Ceviz Dere, Karamandıra Dere, Sukarışığı Dere, Mandıra Dere, Şeytan Dere, Istranca Dere, Dışbudaklık Deresi ve Dingil Dere, Kürek Dere, Gümüşparası Dere, Taşlıgeçit Deresi, Kuru Dere, Kütüklü Dere, Mürverçeşme Dere, Şişka Dere kollarıdır.





Şekil 26. Terkos Bölgesi ve Havalimanı Uydu Görüntüsü



Şekil 27. Avrupa Yakası Su Havzaları ve Drenaj Ağları

Tablo 9. Proje Alanında Bulunan Su Rezervlerinin Kapasiteleri

İSTANBUL SU REZERVLERİ				
Su Rezervi	Yıllık kapasite	Azami Biriktirme Hacmi	Oran	Kapasite Gün
	(Milyon metreküp)	(Milyon metreküp)		
Terkos Barajı	142	162	18,68%	60
Alibeyköy Barajı	36	34	3,93%	13
Büyükçekmece Barajı	100	149	17,15%	55
Sazlıdere Barajı	55	89	10,21%	33



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

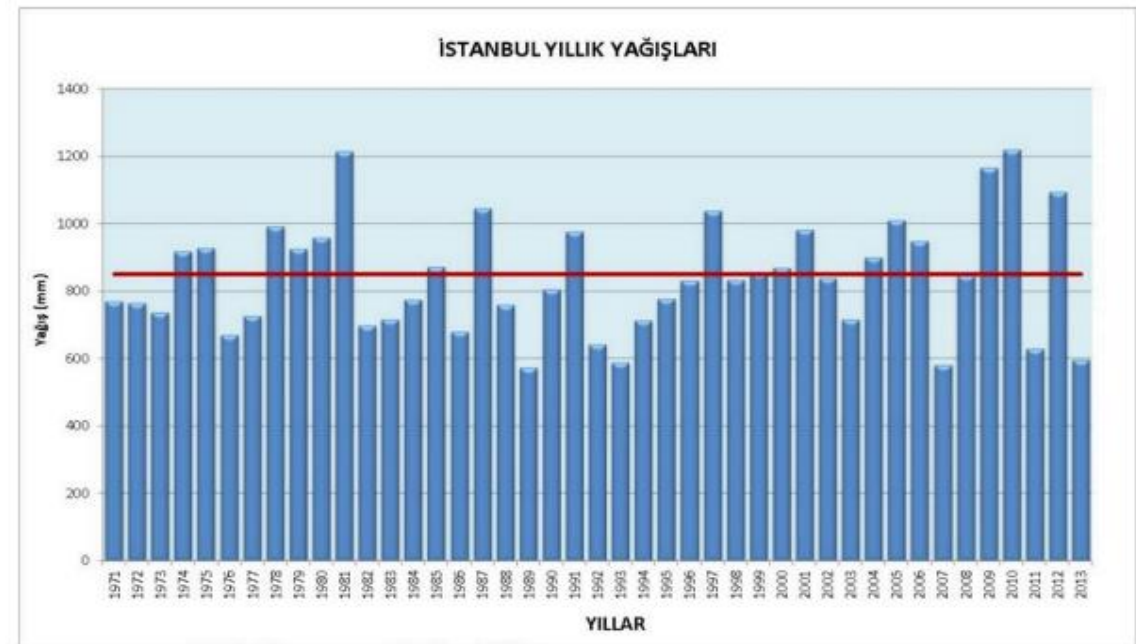
Istrancalar	75	6	0,72%	2
Kazandere Barajı	100	17	2,01%	6
Pabuçdere Barajı	60	59	6,73%	22
<b>Toplam</b>	<b>568</b>	<b>516</b>	<b>59,42%</b>	<b>191</b>
<b>Toplam</b>	<b>1085</b>	<b>869</b>	<b>100,00%</b>	<b>322</b>
Günlük Su tüketimi ortalama 2.700.000 m <sup>3</sup> olarak hesaplamalar yapılmıştır				
Melen 1 ve 2 Regülatörleri	575	-	2007-2014	213

### 5.3 İSTANBUL'UN İKLİM YAPISININ SU HAVZALARINA ETKİSİ

İstanbul iklimi Akdeniz, Karadeniz, Balkan ve Anadolu kara ikliminin etkisindedir. Kışın Akdeniz'den gelen ılık lodoslar, Balkanlar üzerinden gelen soğuk veya Karadeniz'den gelen yağışlar etkilidir.

Yıllık ortalama sıcaklığı 13,5°C'dir. Yıllık yağış miktarı ise 720-788 mm'dir. Yağışların % 40'ı kış, % 20'si ilkbahar aylarında olur. Genel olarak yazlar sıcak ve kurak, kışlar yağışlı ve ılık geçer. Sıcaklık bir yıl boyunca -14°C ile +41,5°C arasında seyreder. Kar yağışlı gün 10 civarındadır.

Havzalar; dereler ve yağışlardan gelen sular ile beslenmekte olup yağışlar İstanbul sucul sistemleri için önemlidir. İstanbul'da 1971 ile 2013 yılları arasında görülen yağış miktarları verisi Şekil 29 ile verilmiştir. Buna göre 2013 yılında düşen yağış miktarı ortalama değer yaklaşık % 27 altındadır.



Şekil 28. İstanbul Yıllık Yağış Miktarı Grafiği (1971-2013)

İstanbul'da son on yılda görülen Ocak-Ağustos dönemi yağış toplamları karşılaştırmasına göre 2013 yılı yağış miktarının ortalama değer altında kaldığı görülmektedir.

İstanbul'un su sağlayan, Yıldız Dağlarından Melen havzasına kadar olan bölgede ısınma olmasına karşın yıllık yağışların 40-50 mm/yıl kadar artmış olması sağanak yağışların miktarının artması ile ilgilidir. Sağanak yağışlar hızlı bir yüzey akışına dönüştükleri için uygun koşullar sağlanmadığından, (betonlaşmanın artması, orman ve bitki dokusunun yok edilmesi) sağanakların sucul sisteme ve yaşama katkısı olmamaktadır.

İstanbul ve yakın çevresindeki meteoroloji istasyonlarının ölçmeleri değerlendirildiğinde; yıllık ortalama sıcaklıkların 0,1-0,7 C°/yıl arttığı görülmektedir, Yaz aylarındaki bu sıcaklık artışları önemli miktarda buharlaşmaya ve su kaybına sebep olmaktadır.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Güncel küresel değerlendirmelere göre, küresel ortalama yüzey sıcaklıklarında geçen yüzyılda yaklaşık 0,4-0,8 C°'lik bir artış olmuştur. İklim modelleri, küresel ortalama yüzey sıcaklığında 2100 yılına kadar 1990'a göre 1 ile 3,5 C° arasında bir artış olacağını ve bu artışa bağlı olarak da iklimde gözlenen değişikliklerin süreceğini öngörmektedir." (İBB İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu- 13.02.2009)

"Dünya yüzeyinde sıcaklığın 1 ila 3 derece arasında artması; hidrolojik döngünün değişmesi, enerji temin güvenliği ve su kaynaklarının hacminde ve kalitesinde azalma, kara ve deniz buzullarının erimesi, kar ve buz örtüsünün alansal daralması, deniz seviyesinin yükselmesi, kıyı ekosistemlerinin olumsuz etkilenmesi, kuraklık ve sele maruz kalan bölgelerde tarım ve mera alanlarında azalma, iklim kuşaklarının yer değiştirmesi ve yüksek sıcaklıklara bağlı salgın hastalıkların ve zararlıların artması gibi dünya ölçeğinde sosyo-ekonomik sektörleri, ekolojik sistemleri ve insan yaşamını doğrudan etkileyecek önemli değişiklikler öngörülmektedir." (İBB-İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu- 13.02.2009)

"İklim değişikliği ve deniz seviyesindeki yükselme; kıyıda ve kıyı habitatında erozyon, tatlı su akiferlerinde ve haliçlerinde tuzluluk artışı, kıyı alanlarında kimyasal ve mikrobiyolojik kirlenme ve kıyı taşkınlarında artışa yol açması beklenmektedir." (İBB-İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu- 13.02.2009)

"Yağış rejiminin değişmesi ve kuraklık ile temiz içme suyu temini daha da güçleşecektir." (İBB-İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu- 13.02.2009)

"Yağış rejiminin değişmesi ve kuraklık ile tarımsal ve içme amaçlı temiz su gereksinimi artacaktır." (İBB-İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu- 13.02.2009)

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nde (İDÇS) belirtilen şartlar dikkate alındığında, iklim değişikliklerinden su havzalarının korunmasının ve geliştirilmesi gerekliliği daha da önem kazanmaktadır

### 5.4 NÜFUS VE YERLEŞİM ALANLARININ ARTIŞININ SU HAVZALARINA ETKİSİ

"3. Köprü", "3. Havalimanı" ve "Kanal İstanbul" projeleri, kente yeni yerleşim alanları kazandırmaya yönelik kentsel dönüşüm planlamasının bir kısmını oluşturmaktadır. İstanbul'a var olan göçü hızlandıran ve kentin fiziki sınırlarını zorlayan bu projelerin etki alanları kaçınılmaz olarak su havzaları ve orman alanlarıdır.

İstanbul'da kentin yayılması 1950'li yıllara kadar Marmara Denizi kenarında yoğunlaşırken, 1980'li yıllardan sonra köprü ve yan yolların yapılması ile birlikte TEM çevresindeki Gaziosmanpaşa, Ümraniye, Sultanbeyli, Arnavutköy, Sultangazi ilçelerinde hızlı nüfus ve yapılaşma artışı meydana gelmiştir.

1985-1990 yılları arasında İstanbul'un nüfusu ve yerleşim alanlarının genişlemesinde olağandışı bir artış olmuştur. Kent nüfusu %23 artarken, aynı yıllarda Sultanbeyli'nde artış oranı %2100 mertebesinde olmuştur. Su havzalarında artarak devam eden bu yapılaşma, zamanla havzaların kirlenmesine ve içme suyu havzası olma özelliğini kaybetmesine neden olmuştur.

2. Köprü'nün yapılması ile İstanbul'un Elmalı ve Ömerli havzalarında kaçak yapılaşma artmış olup, bugün yapıların dörtte üçünün ruhsatsız olduğu Sultanbeyli'de, 600 bin kişi Ömerli Havzası içinde yaşamaktadır. Her köprünün başka bir köprü ihtiyacını doğurduğu İstanbul'da; yeni köprüler ve yollar, yeni yerleşim birimlerini ve göçleri arttırmakta; ormansız, iklimi kötüleşmiş, tıklım tıklım dolu bir şehir yaratılmaktadır.

"2023 yılı için İstanbul İli toplam nüfusu, mevcut dinamiklerin ve eğilimlerin devam etmesi durumunda 22-25 milyon arasında olacağı hesaplanmıştır. Ancak sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde, doğal eşik analizi, nüfusa bağlı çalışma alanı ve konut alanı hesaplamalarının sonucunda, İstanbul'un bu seviyede bir nüfusu kaldıramayacağı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda, İstanbul'un nüfusu 16 milyon olarak belirlenmiştir. Bu nüfus, İstanbul'da doğal eşiklerin çok sınırlı olarak aşıldığı, yeterli seviyelerde ve nitelikte donatı alanı karşılayabilecek ve deprensellik açısından rasyonel yerleşme Yoğunluklarının getirilebileceği bir plan senaryosunun sonucudur."

13.08.2012 tarihinde kararlaştırılan 08.09.2012 tarih ve 12689 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı;

"İstanbul'da bulunan ve ekli kroki ile listede sınır ve koordinatları gösterilen alanın, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapılar tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, 644





sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Karamamenin İkinci Maddesinin Birinci Fıkrasının (ç) Bendi Kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yetkilendirilmiştir.”



Şekil 29. Proje Alanı Uydu Görüntüsü

Söz konusu İstanbul çevre düzeni planında başına düşen nüfus 200 kişidir. Bu da ortalama olarak, proje alanına gelecek nüfusun 200 kişi /ha yoğunluk üzerinden; proje 1 ve 2 Alanlarında beklenen nüfus artışının 6.300.000 kişi olacağı anlaşılmaktadır.

### 5.5 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Su bütün canlıların vazgeçilmez yaşam varlığıdır. Kente su sağlayan havzaların her geçen gün tahrip edildiği günümüzde “ithal”, başka vadilerden taşınan su ile kentin su ihtiyacını çözmeye çalışan anlayış, Melen projesinin çare olmadığını bilmekte ve Sakarya Nehrinin 4.sınıf suyunu kente verme gibi çözümler planlanmaktadır. Günümüzde kentin su ihtiyacının %70’i, İstanbul dışındaki sulardan sağlanmaktadır.

Sermayenin bitmez tükenmez ihtiyaçları için su havzalarını korumak, geliştirmek yerine, yok ederek yapılaşmaya açmaya çalışmak, başka kentlerin su havzalarını kaynak olarak görmek, elbette ki mevcut anlayışın uygulamaya koyacağı bir durumdur.

Bu anlayış ne bilimseldir ne de halkın kabul edeceği bir durumdur.

### 5.6 SU KİRLİLİĞİ KONTROLÜ YÖNETMELİĞİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİK VE DEĞERLENDİRMESİ

14 Şubat 2018 tarihinde Çevre Şehircilik Bakanlığı Tarafından 31.12.2004 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16ncı, 17nci, 18inci, 19uncu ve 20nci maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu çalışmada; yönetmeliğin eski ve yeni durumları incelenerek su havzalarına, su rezervlerine beklenen etkiler değerlendirilmiştir.

#### 1-A-Resmi Gazete Değişiklik Yayını

“Çevre ve Şehircilik Bakanlığı “ Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılarak 14 Şubat 2018 Tarihli 30332 sayılı Resmi gazete yayınlanmıştır.

### SU KİRLİLİĞİ KONTROLÜ YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

**MADDE 1** – 31/12/2004 tarihli ve 25687 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinin 16’ncı, 17’nci, 18 inci, 19 uncu ve 20’nci maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.

**MADDE 2** – Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 3** – Bu Yönetmelik hükümlerini Çevre ve Şehircilik Bakanı yürütür.

Değişiklik Kısa bir metinden oluşmakta olup yönetmeliğin esasını oluşturan maddelerin yürürlükten kaldırılmasını içermektedir.

### 1-B-SKKY İlgili Maddeler

#### İçme ve Kullanma Suyu Temin Edilen Kıta içi Yüzeysel Sularla İlgili Kirletme Yasakları

**Madde 16** — İçme ve kullanma suyu rezervuarlarının ve benzeri su kaynaklarının korunmasında, kaynağın ve havzasının özellikleri bilimsel çalışmalar ile değerlendirilerek, koruma alanlarının tanımı ve koruma esasları ile ilgili olarak her kaynak ve havzasına ilişkin özel hükümler getirilinceye kadar aşağıda verilen genel ilkeler ve koruma alanları geçerlidir. Özel hükümler Bakanlıkça veya Bakanlıkla koordineli olarak ilgili valiliklerce yapılır/yaptırılır. Özel hükümlerin ilgili imar planlarında ve çevre düzeni planında aynen yer alması ve idare tarafından uygulanması esastır.

a) İçme ve kullanma suyu rezervuarına atık su deşarj edilemez. Su kaynağını besleyen akar ve kuru derelere ise su kalitesini değiştirecek şekilde atık su deşarjına izin verilmez.

b) Her türlü katı atık ve artıklar bu tür su kaynaklarına atılamaz ve atılmasına izin verilemez.

c) Akaryakıt ile çalışan kayık, motor ve benzeri araçların kullanılmasına izin verilmez. Yelkenli, kürekli veya akümülatör ile çalışan vasıtalara ve sallara izin verilebilir.

Ancak, göl yüzey alanının çok büyük olması nedeniyle yöre halkının; güvenlik, toplu taşıma, su ürünleri çıkarılması gibi gerekli ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, akaryakıt ile çalışacak su araçlarının kullanılmasına su alma yapısına 300 metreden daha yakın olmamak şartıyla Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüne izin verilebilir. Bu amaçla kullanılacak araçlarda oluşabilecek her türlü atıksu ve sintine suyunun arıtıldıktan sonra bile içme ve kullanma suyu rezervuarına boşaltılması yasaktır.

d) İçme ve kullanma suyu rezervuarlarının su toplama havzaları içinde bulunan devlete, belediyelere ve kamuya ait araziler koruma alanları için verilen kısıtlamalara tabidir. Ancak askeri tesisler için bu kısıtlamalar, Millî Savunma Bakanlığı ile Bakanlıkça ayrıca belirlenir.

e) Yüzme, balık tutma, avlanma, piknik yapmaya, su alma noktasına 300 metreden daha yakın olan yerlerde izin verilemez.

f) İçme ve kullanma suyu temin edilen rezervuarlarda ihale yoluyla balık avı yapılması, su ürünleri çıkarılması ve yetiştiriciliğinin yapılması yasaktır. Ancak, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüne ekonomik bölge oluşturulan rezervuarlarda Bakanlık ve Tarım ve Köy İşleri Bakanlığından olumlu görüş almak kaydıyla, ihale yoluyla balık avı yapılmasına ve su ürünleri çıkarılmasına izin verilebilir

g) Derelerden kum ve çakıl çıkarılması amacıyla kum ocağı açılmasına izin verilmez.

#### Mutlak Koruma Alanı

**Madde 17** — Mutlak koruma alanı, içme ve kullanma suyu rezervuarının maksimum su seviyesinden itibaren 100 m genişlikteki şerit, mutlak koruma alanıdır. Söz konusu alanın sınırının su toplama havzası sınırını aşması halinde, mutlak koruma alanı havza sınırında son bulur. Bu alanda aşağıda belirtilen koruma tedbirleri alınır,

a) Koruma alanı içinde kalan bölge, su tutma yapısını halihazırda yapan veya yapacak idarece kamulaştırılır. Doğal göllerde ise kamulaştırma suyu kullanan idare/idarelerce yapılır. Mevcut içme ve kullanma suyu amaçlı yapay ve doğal göllerin mutlak koruma alanının kamulaştırılması suyu kullanan idare veya idarelerce yapılır.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

- b) İçme ve kullanma suyu projesine ve mevcut yapıların kanalizasyon sistemlerine ait mecburi teknik tesisler hariç olmak üzere, bu alanda hiçbir yapı yapılamaz. Bu alanda kalan mevcut yapılar dondurulmuştur.
- c) Çevre düzeni planına uyularak, bu alan içinde gölden faydalanma, piknik, yüzme, balık tutma ve avlanma ihtiyaçları için cepler teşkil edilir. Bu cepler su alma yapısına 300 metreden daha yakın olamaz.
- d) Kamulaştırmayı yapan idarece gerekli görülen yerlerde alan çitle çevrilir veya koruma alanı teşkil edilir.

### Kısa Mesafeli Koruma Alanı

**Madde 18** — Kısa mesafeli koruma alanı, içme ve kullanma suyu rezervuarlarının mutlak koruma alanı sınırından itibaren 900 m genişliğindeki şerittir. Söz konusu alan sınırının, su toplama havzası sınırını aşması halinde, kısa mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur. Kısa mesafeli koruma alanı içinde ;

- a) Turizm, iskan ve sanayi yerleşmelerine izin verilemez.
- b) Her türlü katı atık ve artıkların depolanmasına ve atılmasına izin verilemez.
- c) Bu Yönetmeliğin 17 nci maddesinin (b) bendinde anılan mecburi teknik tesisler ile 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamına giren uygulamalar dışında hafriyat yapılamaz.
- d) Sıvı ve katı yakıt depolarına izin verilemez. Bu alanda kalan mevcut yapılar dondurulmuştur.

Dondurulan binalarda mevcut oturma alanında değişiklik yapmamak, kullanım maksadını değiştirmemek ve dış cephede mimari değişiklik yapmamak şartıyla gerekli tadilat ve bakım yapılabilir.

- e) Bu alanın rekreasyon ve piknik amacıyla kullanılmasına dönük kamu yararlı ve günü birlik turizm ihtiyacına cevap verecek, sökülüp takılabilir elemanlardan meydana gelen, geçici nitelikte kır kahvesi, büfe gibi yapılara, suyu kullanan idarece onanmış çevre düzeni ve uygulama planlarına ve plan kararlarına uygun olarak izin verilebilir.
- f) Bu alanda yapılacak ifrazlardan sonra elde edilecek her parsel 10000 m<sup>2</sup> den küçük olamaz. (e) bendinde belirtilen nitelikteki yapıların kapalı kısımlarının toplam alanı her parselde 100 m<sup>2</sup>'yi geçemez.
- g) (e) bendinde belirtilen yapıların atık suları, Sağlık Bakanlığının 13/3/1971 tarihli ve 13783 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren, Lağım Mecrası İnşası Mümkün Olmayan Yerlerde Yapılacak Çukurlara Ait Yönetmelik hükümlerine göre yapılacak olan sızdırmaz nitelikteki fosseptiklerde toplanır ve atıksu altyapı tesisine verilir.
- h) Suni gübre ve tarım ilaçları kullanmamak şartıyla, hayvancılık ile ilgili yapılar hariç olmak üzere kontrollü otlatmaya ve diğer tarımsal faaliyetlere Tarım ve Köy İşleri Bakanlığının kontrol ve denetiminde izin verilir. Ayrıca erozyonu azaltıcı metotların uygulanması esastır.
- i) Zorunlu hallerde, imar planı gereği yapılacak yolların bu alandan geçecek olan kısımlarında sadece ulaşım ile ilgili işlevlerine gerekli tedbirlerin alınması şartı ile izin verilebilir. Dinlenme tesisi, akaryakıt istasyonu ve benzeri tesisler yapılamaz.
- j) Bu alanda 4/9/1988 tarihinden veya kaynağın içme ve kullanma suyu kapsamına alındığı tarihten önce mevcut olan yerleşim ve sanayi tesislerinden kaynaklanan atık suların havza dışına çıkartılması esastır.

### Orta Mesafeli Koruma Alanı

**Madde 19** — Orta mesafeli koruma alanı içme ve kullanma suyu rezervuarlarının kısa mesafeli koruma alanı sınırından itibaren 1 kilometre genişliğindeki şerittir. Söz konusu alan sınırının su toplama havzası sınırını aşması halinde, orta mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur. Bu alandaki koruma tedbirleri aşağıda belirtilmiştir ;

- a) Bu alanda hiçbir sanayi kuruluşuna ve iskana izin verilemez.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

b) Bu alanda yapılacak ifrazlardan sonra elde edilecek her parsel 5000 m<sup>2</sup> den küçük olamaz. Bu parsellerin tapu ve kadastro veya tapulama haritasında bulunan bir yola, yapılan ifrazdan sonra en az 25 metre cephesi bulunması mecburidir.

c) Bu alanda bulunan parsellerde sıhhi ve estetik mahzur bulunmadığı takdirde; parsel sathının %5 inden fazla yer işgal etmemek, inşaat alanları toplamı 2 katta 250 m<sup>2</sup> yi, saçak seviyelerinin tabii zeminden yüksekliği h = 6.50 metreyi aşmamak, yola ve parsel sınırlarına 5 metreden fazla yaklaşmamak şartı ile, bir ailenin oturmasına mahsus bağ veya sayfiye evleri yapılmasına izin verilebilir.

Bu alanda ayrıca, yerleşik halkın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla entegre tesis niteliğinde olmayan mandıra, kümes, ahır, ağıl, su ve yem depoları, hububat depoları, gübre ve silaj çukurları, arhaneler ve un değirmenleri gibi konut dışı yapılara, mahreç aldığı yola 10 metreden, parsel hudutlarına 5 metreden fazla yaklaşmamak ve inşaat alanı kat sayısı % 40 ı ve yapı yüksekliği h = 6.50 metreyi geçmemek şartı ile suyu kullanan idarece izin verilebilir. Beton temel ve çelik seralar yaklaşma mesafelerine uyulmak şartı ile inşaat alanı katsayısına tabi değildir.

Beton temel ve çelik çatı dışındaki basit örtü mahiyetindeki seralar ise yukarıda belirtilen çekme mesafeleri ve inşaat alanı katsayısına tabi değildir. Bu tesisler hakkında başka bir amaçla kullanılmayacağı hususunda tesis sahiplerince Valiliğe noter tasdikli yazılı taahhütte bulunulması ve uygun görüşünün alınması gerekmektedir. Bu maddede anılan yapılar ilgili Bakanlık ve kuruluşlarca hazırlanmış bulunan 1/50 veya 1/100 ölçekli tip projeler üzerinden yapılabilir. Ayrıca tüm yapıların imar mevzuatına uygun olarak yapılması gerekir.

d) (c) bendinde belirtilen tesislerin atıksuları, ancak teknik usuller tebliğinde verilen sulama suyu kalite kriterlerine uygun olarak arıtıldıktan sonra sulamada kullanılabilir

e) Bu alanda galeri yöntemi ile patlatmalar, kırma, eleme, yıkama, cevher hazırlama ve zenginleştirme işlemleri yapılamaz. Madenlerin çıkarılmasına; sağlık açısından sakınca bulunmaması, mevcut su miktar ve kalitesini bozmayacak ve alıcı ortama atıksu deşarjı oluşturmayacak şekilde çıkartılması, faaliyet sonunda arazinin doğaya geri kazandırılarak terk edileceği hususunda faaliyet sahiplerince noter tasdikli, yazılı taahhütte bulunulması şartları ile Bakanlığa izin verilebilir.

f) Bu alanda suni gübre ve tarım ilaçları kullanılamaz.

g) Bu alanda hiçbir surette katı atık ve artıkların depolanmasına ve atılmasına izin verilemez.

h) İmar planı gereği yapılacak yolların bu alandan geçirilecek kısımlarında sadece ulaşım ile ilgili fonksiyonlarına izin verilir. Akaryakıt istasyonu yapılamaz.

ı) Bu alanda 4/9/1988 tarihinden veya kaynağın içme ve kullanma suyu kapsamına alındığı tarihten önce mevcut olan yerleşim ve sanayi tesislerinden kaynaklanan atık suların havza dışına çıkartılması esastır.

### Uzun Mesafeli Koruma Alanı

**Madde 20** — İçme ve kullanma suyu rezervuarının yukarıda tanımlanan koruma alanlarının dışında kalan su toplama havzasının tümü uzun mesafeli koruma alanıdır. Bu alanda aşağıda belirtilen tedbirler alınır.

a) Bu alanın, orta mesafeli koruma alanı sınırından itibaren yatay olarak 3 kilometre genişliğindeki kısmında tamamen kuru tipte çalışan, tehlikeli atık üretmeyen ve endüstriyel atıksu oluşturmayan sanayi kuruluşlarına izin verilebilir. Bu tesislerden kaynaklanacak katı atık ve hava emisyonunun rezervuarın kalitesini etkilemeyecek ölçüde ve şekilde uygun bertarafının sağlanması gerekir. Çöp depolama alanlarına ve bertaraf tesislerine izin verilmez. Turizm ve iskana 19 uncu maddede belirlendiği şekilde izin verilir.

Bu alanda galeri yöntemi patlatmalar, kimyasal ve metalurjik zenginleştirme işlemleri yapılamaz. Madenlerin çıkarılmasına; sağlık açısından sakınca bulunmaması, mevcut su kalitesini bozmayacak şekilde çıkartılması, faaliyet sonunda arazinin doğaya geri kazandırılarak terk edileceği hususunda faaliyet sahiplerince Bakanlığa noter tasdikli yazılı taahhütte bulunulması şartları ile izin verilebilir.

Bu alandaki faaliyetlerden oluşan atıksuların; Yönetmelikteki ilgili sektörün alıcı ortama deşarj standartlarını sağlayarak havza dışına çıkartılması ya da geri dönüşümlü olarak kullanılması şartıyla izin verilebilir. Ancak teknik ve ekonomik açıdan mümkün olmayan durumlarda atık suların ileri arıtma teknolojileri kullanılıp Sınıf I su kalitesine getirilmesi şartıyla havza içine deşarjına Bakanlığın uygun görüşü alınarak izin verilebilir.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

b) (a) bendinde belirtilen alanın bittiği yerden itibaren su toplama havzasının sınırına kadar olan alandaki faaliyetlere, oluşan atıksuların Yönetmelikteki Tablo 5 ten Tablo 21 e kadar olan deşarj standartlarını sağlayarak havza dışına çıkarılması veya geri dönüşümlü olarak kullanılması şartıyla izin verilebilir. Ancak teknik ve ekonomik açıdan mümkün olmayan durumlarda, atık suların ileri arıtma teknolojileri kullanılarak Sınıf II su kalitesine getirilmesi şartıyla havza içine deşarjına izin verilebilir.

Bu alanda çöp depolama ve bertaraf alanlarının kurulması Bakanlığın uygun görüşü alınarak yapılabilir. Ancak, 4/9/1988 tarihinden veya kaynağın içme ve kullanma suyu kaynağı kapsamına alındığı tarihten önce mevcut olan, uzun mesafeli koruma alanındaki yerleşimlerin atıksularının ileri arıtma teknolojileri kullanarak Sınıf III su kalitesine getirilmesi şartıyla havza içine deşarjına izin verilebilir.

İçme ve kullanma suyu temin edilen su kaynaklarının su toplama alanlarının çok büyük olması veya akış yukarısında başka bir baraj bulunması gibi sebeplerden dolayı uzun mesafeli koruma alan sınırı Bakanlıkça kısıtlanabilir.

### 1-C-Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Duyurusu:

#### **Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Yürürlüğe Girdi.**

**15 Şubat 2018**

Bilindiği üzere, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile 645 sayılı Orman ve Su İşleri Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile yer alan görev, yetki ve sorumluluklar kapsamında, içme ve kullanma suyu havzalarının korunmasına ilişkin genel prensiplerin Orman ve Su İşleri Bakanlığınca çıkarılacak bir yönetmelikle düzenleneceği konusunda Bakanlığımız ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı arasında mutabakata varılmıştır.

Bu doğrultuda, Bakanlığımız ve Orman ve Su İşleri Bakanlığınca hazırlanan “İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmelik” 28.10.2017 tarihli ve 30224 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu yönetmelikte, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan bütün yerüstü ve yeraltı suyu kaynaklarının kalitesinin ve miktarının korunmasına ve iyileştirilmesine ilişkin usul ve esaslar, içme ve kullanma suyu havzalarında yapılaşma yasak ve şartları, tarım ve hayvancılık, endüstriyel faaliyetler, çevresel altyapı tesislerinin kurulması gibi havzada gerçekleştirilecek her türlü faaliyete ilişkin uygulama esasları ile içme ve kullanma suyu temin edilen yeraltı suları için genel koruma esaslarına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

Bu kapsamda, ulusal mevzuatta mükerrerliğin önlenmesi ve uygulamada yeknesaklığın sağlanması amacıyla da Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği’nde, içme ve kullanma suyu havzalarının korunmasına ilişkin 16-20nci maddelerin çıkarılması suretiyle değişiklik yapılması gereği hâsıl olmuştur.

Sonuç itibarıyla, Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği’nin Mülga 16-20nci maddelerinde düzenlenen tüm hususlar, içme ve kullanma suyu havzalarının korunmasına yönelik alınması gereken önlemlerin tamamını içerecek şekilde İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmelik’te yeniden düzenlendiğinden, uygulamada herhangi bir boşluk bulunmamaktadır.

#### **1-D-Su Havzalarının Korunması ve Yönetim Planlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (28 Ekim 2017-Resmi Gazete Sayı 30224)**

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

#### **“HAVZA YÖNETİM PLANLARININ HAZIRLANMASI, UYGULANMASI VE TAKİBİ YÖNETMELİĞİ”**





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

**MADDE 1/ s)** Havza yönetim planı: Bir havzadaki su kaynaklarının ve canlı hayatının korunmasını, geliştirilmesini ve bozulmamasını sağlamak üzere, su kaynakları için sürdürülebilir bir koruma-kullanma dengesi gözetilerek katılımcı bir yaklaşımla havzanın tamamını esas alarak hazırlanan planı,

**MADDE 5 – (1)** Su kaynaklarının havza bazında kalite ve miktarının bütüncül yaklaşımla sürdürülebilir bir şekilde geliştirilmesi, iyileştirilmesi, korunması ve ihtiyaç önceliklerine uygun olarak kullanılmasının sağlanmasında;

a) Katılımcı yaklaşımın uygulanması,

b) Havzaların su potansiyelinin öncelikle havza içinde kullanılması,

d) Su kaynaklarının, insan ve diğer canlı ihtiyaçlarına yönelik ekolojik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara göre en uygun şekilde kullanılması, içme ve kullanma, çevresel su ihtiyacı, tarımsal sulama, su ürünleri istihali, enerji üretimi ve sanayi suyu, ticaret, turizm, rekreasyon, taşıma, ulaşım ile sair su ihtiyaçlarının verilen sıralama önceliğine göre karşılanması,

e) Su ile ilgili bütün mevzuat, plan ve faaliyetlere karar verilmeden önce, insan ve diğer canlı ihtiyaçlarına yönelik ekolojik, sosyal ve ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi,

**MADDE 13 – (1)** Havza su tahsis planları, su kaynaklarının içme ve kullanma, çevresel su ihtiyacı, zirai sulama, enerji ve sanayi gibi temel sektörler başta olmak üzere havza bazında paylaşımının sağlanması, geleceğe yönelik planlanması ve her sektörün ihtiyacı olan suyun adil bir şekilde karşılanması maksatlarıyla, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlık tarafından bütün havzalar için ayrı ayrı hazırlanır.

**MADDE 14 (7)** Havza su tahsis planları en geç altı yılda bir revize edilir.

### 1-E-İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmelik (28 Ekim 2017-Resmi Gazete Sayı 30224)

**MADDE 5-c)** İçme-kullanma suyu havzası koruma planının hazırlanmasında katılımcı bir yaklaşımın benimsenmesi ve bu planların nehir havza yönetim planı ile bütünleştirilmesi,

**MADDE 6 -(2)** İçme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan yerüstü ve yeraltı suyu kaynaklarına başka bir su kaynağından aktarma yapılması durumunda, su alınan ve su aktarılan havzalar için münferit veya müşterek içme-kullanma suyu havzası koruma planı hazırlanır. İçme-kullanma suyu havzası koruma planı hazırlanıncaya kadar başka bir su kaynağından aktarma yapılması durumunda su alınan havza için uygulanacak hükümler Bakanlıkça belirlenir.

a) Büyükşehir belediyelerine içme-kullanma suyu temin edilen yerüstü suyu kaynakları için koruma planları, büyükşehir belediyeleri su ve kanalizasyon idareleri genel müdürlüklerince hazırlanır veya hazırlatılır ve Bakanlığa sunulur.

h) 31/12/2004 tarihli ve 25687 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğine göre tabii göl, gölet ve rezervuarlar için oluşturulan özel hükümler ile içme-kullanma suyu temin edilen yeraltı su kaynakları için oluşturulan ve ilanı yapılan koruma alanları, içme-kullanma suyu havzası koruma planı hazırlanıncaya kadar geçerliliğini korur.

**MADDE 9 – (1)** Mutlak koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, maksimum su seviyesinden itibaren yatayda 300 metre genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alanın sınırının içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, mutlak koruma alanı, havza sınırında son bulur.

**MADDE 10 – (1)** Kısa mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, mutlak koruma alanı sınırından itibaren yatayda 700 metre genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alan sınırının, içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, kısa mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.

**MADDE 11 – (1)** Orta mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, kısa mesafeli koruma alanı sınırından itibaren yatayda 1000 metre genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alan sınırının, içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, orta mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.

**MADDE 12 – (1)** Uzun mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin mutlak, kısa ve orta mesafeli koruma alanlarının dışında kalan içme-kullanma suyu havzasının bütünüdür.



**GEÇİCİ MADDE 1-2)** Yerüstü suyu kaynakları için içme-kullanma suyu havzaları koruma planları, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden itibaren **en geç beş yıl içinde hazırlanarak Bakanlığa sunulur**. İçme-kullanma suyu temin edilen yerüstü suyu kaynaklarına ilişkin koruma planının beş yıl içinde hazırlanmaması durumunda ve içme-kullanma suyu temin edilmesi planlanan yerüstü suyu kaynaklarına ilişkin koruma planlarının hazırlanmasına ise planlama raporu ile eşzamanlı olarak başlanılmaması durumunda, içme-kullanma suyu havzası koruma planı Bakanlıkça hazırlanır veya hazırlatılır, bedeli içme-kullanma suyunu kullanan idareden tahsil edilir.

### 1-F-Orman ve Su İşleri Bakanlığı Tarafından Hazırlanan Ulusal Havza Yönetim Stratejisinde (2014-2023)

**“Havza:** Doğal sınırları içinde, iklim, jeoloji, topoğrafya, toprak, flora ve faunanın sular ile etkileşim içinde olduğu, suyun ayırım çizgisinden denize aktığı noktaya, kapalı havzalarda ise suyun toplandığı nihai noktaya göre suyun toplanma alanıdır.”

**“Havza Yönetim Kurulu:** Havza düzeyinde önemli havza yönetim kararlarının ortaklaşa alınması, uygulama sonuçlarının izlenmesi, değerlendirilmesi ve eşgüdümün sağlanması ile ilgili çalışmaları gerçekleştirmek üzere, havza yöresindeki ilgili kamu kurumları ile diğer paydaşlardan (STK’lar, bilim kuruluşları, yerel yönetimler, vb.) oluşan kuruldur. “

**“Sürdürülebilir Kalkınma:** Yaşam kalitesinin, çevredeki yaşamı destekleyici doğal sistemlerin taşıma kapasitesi içerisinde kalacak şekilde iyileştirilmesidir”

“Uluslararası standartlara göre, şu andaki teknik ve ekonomik kullanılabilir yenilenebilir su miktarı kişi başına yıllık 1.500-1.700 m<sup>3</sup> ile Türkiye “su stresi” yaşayan bir ülke olarak değerlendirilmektedir. Türkiye topraklarının büyük bir bölümü yarı kurak iklim kuşağında yer almakta, bazı bölgelerde yağış yılda beş veya altı ay ile sınırlı kalmaktadır. İklim değişikliğinin de etkisiyle, su yönetimi Türkiye için büyük önem taşıyan bir konudur. “

“Havza yönetimi küresel olarak iklim değişikliğine uyum için çok önemli “her koşulda uygulamaya değer” bir yaklaşım olarak kabul edilmektedir. Havza yönetimi hidrolojik rejim üzerindeki potansiyel iklim değişikliği etkileri ile kaynakların çeşitli kullanımları arasında bir bağlantı kurarak, planlayıcıların ve karar vericilerin yatırımları olası iklim etkilerine dayanıklı hale gelecek şekilde belirlemelerine yardımcı olacaktır”

### 1-G-28/4/1926 Tarih 831 Sular Hakkında Kanun

“Ek Madde 2 -Bir köy veya köy halkının müşterek ihtiyacına mahsus suların kaynakları kendi sınırı dışında ise yukarıdaki maddede yazılı yumuşları köy ihtiyar meclisi yapar.”

“Ek Madde 7- İçme suları kaynaklarında zarar verecek ve sıhhat şartlarını bozacak şekilde tarla açmak ve hayvan bırakmak ve sulamak belediye veya ihtiyar meclisleri tarafından yasak edilebilir”

## 2-KARŞILAŞTIRMA

Tablo 10. SKKY Değişiklik Sonrası Karşılaştırma Tablosu

ESKİ DURUM (31/12/2004 RG 25687)	YENİ DURUM ( 28.10 2017 RG 30224)
<b>Mutlak Koruma Alanı</b>	<b>Mutlak koruma alanı</b>
<b>Madde 17 — Mutlak koruma alanı, içme ve kullanma</b>	<b>MADDE 9 – (1) Mutlak koruma alanı, içme-kullanma</b>



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

<p>suyu rezervuarının maksimum su seviyesinden itibaren <b>100 m</b> genişlikteki şerit, mutlak koruma alanıdır. Söz konusu alanın sınırının su toplama havzası sınırını aşması halinde, mutlak koruma alanı havza sınırında son bulur. Bu alanda aşağıda belirtilen koruma tedbirleri alınır,</p>	<p>suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, maksimum su seviyesinden itibaren yatayda <b>300 metre</b> genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alanın sınırının içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, mutlak koruma alanı, havza sınırında son bulur.</p>
<p><b>Kısa Mesafeli Koruma Alanı</b></p> <p><b>Madde 18</b> — Kısa mesafeli koruma alanı, içme ve kullanma suyu rezervuarlarının mutlak koruma alanı sınırından itibaren 900 m genişliğindeki şerittir. Söz konusu alan sınırının, su toplama havzası sınırını aşması halinde, kısa mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.</p> <p>e) Bu alanın rekreasyon ve piknik amacıyla kullanılmasına dönük kamu yararlı ve günü birlik turizm ihtiyacına cevap verecek, sökülüp takılabilir elemanlardan meydana gelen, geçici nitelikte kır kahvesi, büfe gibi yapılara, suyu kullanan idarece onanmış çevre düzeni ve uygulama planlarına ve plan kararlarına uygun olarak izin verilebilir.</p> <p>f) Bu alanda yapılacak ifrazlardan sonra elde edilecek her parsel 10000 m2 den küçük olamaz. (e) bendinde belirtilen nitelikteki yapıların kapalı kısımlarının toplam alanı her parselde 100 m2 yi geçemez.</p> <p>h) Suni gübre ve tarım ilaçları kullanmamak şartıyla, hayvancılık ile ilgili yapılar hariç olmak üzere kontrollü otlatmaya ve diğer tarımsal faaliyetlere Tarım ve Köyşleri Bakanlığının kontrol ve denetiminde izin verilir. Ayrıca erozyonu azaltıcı metodların uygulanması esastır.</p> <p>i) Zorunlu hallerde, imar planı gereği yapılacak yolların bu alandan geçecek olan kısımlarında sadece ulaşım ile ilgili işlevlerine gerekli tedbirlerin alınması şartı ile izin verilebilir. Dinlenme tesisi, akaryakıt istasyonu ve benzeri tesisler yapılamaz.</p>	<p><b>Kısa mesafeli koruma alanı</b></p> <p><b>MADDE 10</b> – (1) Kısa mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, mutlak koruma alanı sınırından itibaren yatayda 700 metre genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alan sınırının, içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, kısa mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.</p> <p>(3) Köy yerleşik alanı ve civarı sınırları içerisinde ve köy gelişme ihtiyacına yönelik köy nüfusuna kayıtlı ve köyde sürekli ikamet edenler için barınma ihtiyacını karşılamak amacı ile yapılacak yapılar, köyün genel ihtiyaçlarına yönelik yapılacak köy konağı, ibadethane, okul, spor alanı, harman yeri, pazar yeri, sağlık ocağı, sağlık evi, PTT, karakol, bakkal gibi yapılara ve ifraz uygulamalarına; imar planı veya köy yerleşme planı yapılmış ise bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki plan hükümlerine göre; imar planı veya köy yerleşme planı yapılmamış ise plansız Alanlar İmar Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde izin verilebilir.</p> <p>(4) Bu alanda belediye sınırı ve belediye mücavir alan sınırları içinde, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki imar planları geçerlidir, imar planlarının gelişme alanındaki yapılaşmamış kısımların iptaline yönelik revizyon yapılır. İçme-kullanma suyu havzası koruma planı hazırlanıncaya kadar bu planlar kapsamında yoğunluk artırıcı veya kirlilik artırıcı kullanım değişikliğine yönelik imar değişikliği yapılamaz. Ancak 6360 sayılı Kanun çerçevesinde köy statüsünde iken belediye sınırları içine alınarak mahalle statüsüne geçen kırsal yerleşim alanlarının mahalle olarak bağlandığı tarihteki nüfusları ve bu nüfusların doğal artışı için ihtiyaç duyulan yapılaşmaya izin verilebilir.</p> <p>(14) Mevcut yol güzergâhlarında bakım ve onarım çalışmaları, su kalitesini ve miktarını olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılabilir.</p>
<p><b>Orta Mesafeli Koruma Alanı</b></p> <p><b>Madde 19</b> — Orta mesafeli koruma alanı içme ve kullanma suyu rezervuarlarının kısa mesafeli koruma</p>	<p><b>Orta mesafeli koruma alanı</b></p> <p><b>MADDE 11</b> – (1) Orta mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi</p>



alanı sınırından itibaren **1 kilometre** genişliğindeki şerittir. Söz konusu alan sınırının su toplama havzası sınırını aşması halinde, orta mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur. Bu alandaki koruma tedbirleri aşağıda belirtilmiştir;

**a) Bu alanda hiçbir sanayi kuruluşuna ve iskana izin verilemez.**

b) Bu alanda yapılacak ifrazlardan sonra elde edilecek her parsel 5000 m2 den küçük olamaz. Bu parsellerin tapu ve kadastro veya tapulama haritasında bulunan bir yola, yapılan ifrazdan sonra en az 25 metre cephesi bulunması mecburidir.

c) Bu alanda bulunan parsellerde sıhhi ve estetik mahzur bulunmadığı takdirde; parsel sathının %5 inden fazla yer işgal etmemek, inşaat alanları toplamı 2 katta 250 m2 yi, saçak seviyelerinin tabii zeminden yüksekliği  $h = 6.50$  metreyi aşmamak, yola ve parsel sınırlarına 5 metreden fazla yaklaşmamak şartı ile, bir ailenin oturmasına mahsus bağ veya sayfiye evleri yapılmasına izin verilebilir.

Bu alanda ayrıca, yerleşik halkın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla entegre tesis niteliğinde olmayan mandıra, kümes, ahır, ağıl, su ve yem depoları, hububat depoları, gübre ve silaj çukurları, arıhaneler ve un değirmenleri gibi konut dışı yapılara, mahreç aldığı yola 10 metreden, parsel hudutlarına 5 metreden fazla yaklaşmamak ve inşaat alanı kat sayısı % 40 ı ve yapı yüksekliği  $h = 6.50$  metreyi geçmemek şartı ile suyu kullanan idarece izin verilebilir. Beton temel ve çelik seralar yaklaşma mesafelerine uyulmak şartı ile inşaat alanı katsayısına tabi değildir.

Beton temel ve çelik çatı dışındaki basit örtü mahiyetindeki seralar ise yukarıda belirtilen çekme mesafeleri ve inşaat alanı katsayısına tabi değildir. Bu tesisler hakkında başka bir amaçla kullanılmayacağı hususunda tesis sahiplerince Valiliğe noter tasdikli yazılı taahhütte bulunulması ve uygun görüşünün alınması gerekmektedir. Bu maddede anılan yapılar ilgili Bakanlık ve kuruluşlarca hazırlanmış bulunan 1/50 veya 1/100 ölçekli tip projeler üzerinden yapılabilir. Ayrıca tüm yapıların imar mevzuatına uygun olarak yapılması gerekir.

e) Bu alanda galeri yöntemi ile patlatmalar, kırma, eleme, yıkama, cevher hazırlama ve zenginleştirme işlemleri yapılamaz.

**f) Bu alanda suni gübre ve tarım ilaçları kullanılamaz.**

planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin, kısa mesafeli koruma alanı sınırından itibaren yatayda **1000 metre** genişliğindeki kara alanıdır. Söz konusu alan sınırının, içme-kullanma suyu havzası sınırını aşması hâlinde, orta mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.

(2) Mevcut yapılar aynen korunur. Ancak, insan sağlığı ve çevrede telafisi mümkün olmayan neticelere yol açabilecek faaliyetlerin gerçekleştirildiği tesisler, tehlikeli atık bertaraf tesisi, tehlikeli madde deposu ve benzeri mevcut yapılar kaldırılır. Yapı inşaat alanında değişiklik yapmamak ve kullanım amacını değiştirmemek şartıyla gerekli bakım ve onarım yapılabilir.

(3) Köy yerleşik alanı ve civarı sınırları içerisinde ve köy gelişme ihtiyacına yönelik köy nüfusuna kayıtlı ve köyde sürekli ikamet edenler için barınma ihtiyacını karşılamak amacı ile yapılacak yapılar, köyün genel ihtiyaçlarına yönelik yapılacak köy konağı, ibadethane, okul, spor alanı, harman yeri, pazar yeri, sağlık ocağı, sağlık evi, PTT, karakol, bakkal gibi yapılara ve ifraz uygulamalarına; imar planı veya köy yerleşme planı yapılmış ise bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki plan hükümlerine göre; imar planı veya köy yerleşme planı yapılmamış ise Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde izin verilebilir.

(4) Bu alanda belediye sınırı ve belediye mücavir alan sınırları içinde, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki imar planları aynen geçerlidir. İçme-kullanma suyu havzası koruma planı hazırlanıncaya kadar bu planlar kapsamında yoğunluk arttırıcı veya kirlilik arttırıcı kullanım değişikliğine yönelik imar değişikliği yapılamaz. Ancak 6360 sayılı Kanun çerçevesinde köy statüsünde iken belediye sınırları içine alınarak mahalle statüsüne geçen kırsal yerleşim alanlarının mahalle olarak bağlandığı tarihteki nüfusları ve bu nüfusların doğal artışı için ihtiyaç duyulan yapılaşmaya izin verilebilir.

**(5) Yeni sanayi tesisi kurulmasına izin verilmez.**

(10) Tarım alanlarında, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının kontrolünde organik tarım faaliyetlerine veya iyi tarım uygulamalarına geçilmesi teşvik edilir.

(11) Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının kontrolünde hayvancılık faaliyetlerine ve olatmaya izin verilir.

(13) Mevcut yol güzergâhlarında bakım ve onarım ile genişletme çalışmaları, su kalitesini ve miktarını





	<p>olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılabilir.</p> <p>(14) 4/6/1985 tarihli ve 3213 sayılı Maden Kanunu çerçevesinde madencilik faaliyetlerine izin verilir.</p> <p>(15) Güneş ve rüzgâr enerji santrali kurulmasına Bakanlığın ilgili düzenleyici işlemlerinde yer alan hükümlerin sağlanması şartıyla izin verilebilir.</p>
--	--

<p><b>Uzun Mesafeli Koruma Alanı</b></p> <p><b>Madde 20</b> — İçme ve kullanma suyu rezervuarının yukarıda tanımlanan koruma alanlarının dışında kalan su toplama havzasının tümü uzun mesafeli koruma alanıdır. Bu alanda aşağıda belirtilen tedbirler alınır.</p> <p>a) Bu alanın, orta mesafeli koruma alanı sınırından itibaren yatay olarak 3 kilometre genişliğindeki kısmında tamamen kuru tipte çalışan, tehlikeli atık üretmeyen ve endüstriyel atıksu oluşturmayan sanayi kuruluşlarına izin verilebilir. Bu tesislerden kaynaklanacak katı atık ve hava emisyonunun rezervuarın kalitesini etkilemeyecek ölçüde ve şekilde uygun bertarafının sağlanması gerekir. Çöp depolama alanlarına ve bertaraf tesislerine izin verilmez. Turizm ve iskana 19 uncu maddede belirlendiği şekilde izin verilir.</p> <p>Bu alanda galeri yöntemi patlatmalar, kimyasal ve metalurjik zenginleştirme işlemleri yapılamaz. Madenlerin çıkarılmasına; sağlık açısından sakınca bulunmaması, mevcut su kalitesini bozmayacak şekilde çıkartılması, faaliyet sonunda arazinin doğaya geri kazandırılarak terk edileceği hususunda faaliyet sahiplerince Bakanlığa noter tasdikli yazılı taahhütte bulunulması şartları ile izin verilebilir.</p> <p>Bu alandaki faaliyetlerden oluşan atıksuların; Yönetmelikteki ilgili sektörün alıcı ortama deşarj standartlarını sağlayarak havza dışına çıkartılması ya da geri dönüşümlü olarak kullanılması şartıyla izin verilebilir. Ancak teknik ve ekonomik açıdan mümkün olmayan durumlarda atık suların ileri arıtma teknolojileri kullanılıp Sınıf I su kalitesine getirilmesi şartıyla havza içine deşarjına Bakanlığın uygun görüşü alınarak izin verilebilir.</p> <p>Bu alanda çöp depolama ve bertaraf alanlarının kurulması Bakanlığın uygun görüşü alınarak yapılabilir. Ancak, 4/9/1988 tarihinden veya kaynağın içme ve kullanma suyu kaynağı kapsamına alındığı tarihten önce mevcut olan, uzun mesafeli koruma alanındaki yerleşimlerin atıksularının ileri arıtma teknolojileri kullanarak Sınıf III su kalitesine getirilmesi şartıyla havza içine deşarjına izin</p>	<p><b>Uzun mesafeli koruma alanı</b></p> <p><b>MADDE 12</b> – (1) Uzun mesafeli koruma alanı, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan tabii göl, baraj gölü ve göletlerin mutlak, kısa ve orta mesafeli koruma alanlarının dışında kalan içme-kullanma suyu havzasının bütünüdür.</p> <p>(2) Köy yerleşik alanı ve civarı sınırları içerisinde, köy gelişme ihtiyacına yönelik barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla yapılacak yapılar ile köyün genel ihtiyaçlarına yönelik yapılacak sosyal ve ticari tesisler kapsamındaki köy konağı, ibadethane, okul, spor alanı, harman yeri, pazar yeri, sağlık ocağı, sağlık evi, PTT, karakol, ticarethane, mezarlık gibi yapılara ve ifraz uygulamalarına, imar planı veya köy yerleşim planı yapılmış ise bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki imar planı hükümlerine göre; imar planı veya köy yerleşim planı yapılmamış ise Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde izin verilir.</p> <p>(3) İskân dışı alanlarda yapılacak yapılara ve ifraz uygulamalarına Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde izin verilir. Bu alandaki tarım arazileri için yapılacak ifraz uygulamalarında 5403 sayılı Kanun hükümleri esas alınır.</p> <p>(4) Bu alanda belediye sınırı ve belediye mücavir alan sınırları içinde, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükteki imar planları aynen geçerlidir. Mevcut imar planlarında; su kalitesi ve miktarını olumsuz yönde etkilememesi, gerekli çevresel altyapı ve kirlenme kontrolü tedbirlerinin yerine getirilmesi şartıyla ve Bakanlık ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görüşleri ile değişiklik yapılabilir.</p> <p>(6) Maksimum su seviyesinden itibaren yatayda 2000 ile 5000 metre arasında kalan kısımlarda, tehlikeli atık ve madde üretmeyen ve depolamayan, endüstriyel atıksu oluşturmayan sanayi tesislerine izin verilebilir. Maksimum su seviyesinden itibaren yatayda 5000 metreden sonra yeni sanayi tesislerine, yedinci fıkrada belirtilen şartların yerine getirilmesi durumunda izin verilebilir.</p> <p>(8) Uzun mesafeli koruma alanınının, maksimum su</p>
---	---



<p>verilebilir.</p> <p>İçme ve kullanma suyu temin edilen su kaynaklarının su toplama alanlarının çok büyük olması veya akış yukarısında başka bir baraj bulunması gibi sebeplerden dolayı uzun mesafeli koruma alan sınırı Bakanlıkça kısıtlanabilir.</p>	<p>seviyesinden itibaren yatayda 5000 metreden daha uzakta olan kısımlarında, 26/3/2010 tarihli ve 27533 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Atıkların Düzenli Depolanmasına Dair Yönetmelik hükümlerine uygun olarak inşa edilmesi ve işletilmesi şartlarıyla düzenli katı atık depolama ve bertaraf alanlarına Çevre ve Şehircilik Bakanlığının uygun görüşü ile izin verilir. Oluşacak sızıntı suları havza dışındaki arıtma ile sonlanan atıksu altyapı tesisine verilir. Ancak sızıntı sularının teknik ve ekonomik sebeplerle havza dışına çıkarılmasının mümkün olmadığı durumlarda, içme-kullanma suyu kaynağının su kalitesini olumsuz yönde etkilemeyecek seviyede ileri arıtmadan geçirilerek deşarjına, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından izin verilir.</p> <p>(9) Tarım alanlarında, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının kontrolünde organik tarım faaliyetlerine veya tarımsal faaliyetlerin İyi Tarım Uygulamaları Koduna uygun olarak yapılması teşvik edilir.</p> <p>(10) Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının kontrolünde hayvancılık faaliyetlerine ve olatmaya izin verilir.</p> <p>(12) Mevcut yol güzergâhlarında bakım, onarım ve genişletme çalışmaları ile yeni karayolu yapımına su kalitesini ve miktarını olumsuz etkilemeyecek şekilde izin verilebilir. Karayolu altyapılarının korunması amacıyla ihtiyaç duyulan istinat duvarı, menfez gibi sanat yapıları yapılabilir.</p> <p>(13) 3213 sayılı Kanun çerçevesinde madencilik faaliyetlerine izin verilir.</p> <p>(14) Güneş ve rüzgâr enerji santrali kurulmasına Bakanlığın düzenleyici işlemlerinde yer alan hükümlerin sağlanması şartıyla izin verilebilir.</p>
--	---

### Değerlendirme

31.12.2004 Tarih ve 25687 Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren “**SU KİRLİLİĞİ KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ**” 14 Şubat 2018 Tarihli 30332 sayılı Resmi gazetede 16, 17, 18, 19 ve 20. Maddeler yürürlükten kaldırılarak değiştirilmiştir.

Temel amacı “*Ülkenin yeraltı ve yerüstü su kaynakları potansiyelinin korunması ve en iyi bir biçimde kullanımının sağlanması için, su kirlenmesinin önlenmesini sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu bir şekilde gerçekleştirmek üzere gerekli olan hukuki ve teknik esasları belirlemek*” olan yönetmelikte kaldırılan maddeler; yaşam kaynağımız olan su havzalarının korunmasına ilişkin maddelerdir.

Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada, ‘Orman ve Su İşleri Bakanlığınca hazırlanan “İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmelik” gerekçe gösterilerek yasada boşluk oluşmayacağı’ni belirtilmektedir.

Bu yönetmelik değişikliğinin geri dönüşü mümkün olmayan sonuçları ortaya çıkaracağı açıktır.

Su havzalarının insan ve diğer canlıların yaşam kaynağı olduğu gerçeğini sermayenin umursamadığı anlaşılmaktadır.



“Yönetmelik değişikliği neleri getirecek?” sorusu üzerine;

Bir taraftan ‘2070 yılına kadar su problemimiz yok’ diyen, diğer taraftan su havzalarını TOKİ'nin inisiyatifine bırakan, suları ticarileştiren, su havzalarını şirketlerin kullanımına açan anlayış, diğer taraftan sucul sistemlerin geri dönüşü olmayan kirlenmesinin ve yok edilmesinin önünü açmaktadır.

Çevre politikalarını *kirleten öder* yani “parası olan kirletir” prensibi ile oluşturan sermaye, sonunda su rezervlerinin korunması ilkesini de ortadan kaldırarak, suları ve su havzalarını pervasızca, toplum yararından uzak ve kar amaçlı bir şekilde kullanmaya çalışmaktadır.

Havzalarda her türlü yapılaşma ve havzaların kullanımının önü açılmaktadır. İlk yaklaşımda “Kanal İstanbul” projesinin önü açılıyor şeklinde yorumlansa da; Yönetmeliğin ülkenin bütün havzaları için geçerli olduğu gerçeği göz önüne alındığında yıkımın boyutu anlaşılır hale gelmektedir.

Suların ve sucul sistemlerin korunması tüm canlılar için ve onlardan biri olan insanların yaşamı için en önemli ilkedir. Sermayenin doymak bilmeyen emek sömürüsü yanında tüm canlı yaşamına ait olan ekolojik yaşam alanlarını da kullanma eğilimi ve isteği, yaşam hukukuna aykırıdır ve kabul edilebilir, sürdürülebilir bir durum değildir.

Su havzaları yaşam hakkı dikkate alınarak korunmalı, halkın görüşü alınmadan, ekosistemleri korumayan siyasi kararlardan vazgeçilmeli, su havzaları ile ilgili planlamalar korumayı temel esas alınarak ve halkla birlikte yapılmalıdır.

## **BÖLÜM 6 - KANAL İSTANBUL VE REZERV YAPI ALANLARI PROJESİNİN YAŞAMA VE YAŞAM ALANLARINA ETKİSİ**

### **6.1 KÜÇÜKÇEKMECE LAGÜN HAVZASININ YAPILAŞMAYA AÇILMASI**

#### **Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesinin Uygulanacağı Küçükçekmece Lagün Havzasının Özellikleri**



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesinde”<sup>14</sup> kanalın boyu 45 km, eni yüzeyde 250 m, tabanda 125 m ve derinliği 25 m olarak tasarlanmaktadır. Denizden Lagün girişi genişletilerek başlatılacak olan kanal, Lagünün içinden geçirilerek, Sazlıdereyi genişletip derinleştirilerek, Sazlıdere baraj gölünün içinden geçirecek Durusu (Terkos) gölünün doğusuna varıp 3. Havalimanı sahasının batısından 35 km karasal alan yarılarak Karadeniz’e ulaştırılacaktır.

Proje alanında var olan 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 ve yeraltı akışları ile tatlı suyla beslenmektedir. Marmara Denizinden ise lagüne tuzlu su girmektedir.

Küçükçekmece Lagünü ve lagünü besleyen dereler deniz canlılarının üreme alanıdır. Deniz canlıları lagün boğazından geçerek derelere ulaşmakta, yumurtalarını bırakarak üremelerini sürdürmektedir. Küçükçekmece Lagün Havzası göçmen kuşların göç yolu üstündedir, göçmenlerin barınma ve dinlenme alanı, kuzeyindeki ormanlar ve sulak alanlar ise yaban hayvanlarının yaşam alanıdır.

En derin yeri lagünün orta noktasında ve max. 21 m’dir. Lagünle ilgili araştırmalar<sup>15</sup> ve sediment yapısı<sup>16</sup> Lagünün MS 200 yıllarında var olduğunu kanıtlamaktadır.

### Yapılaşma Süreci

Küçükçekmece Lagün Havzası İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulunun 2010 yılında arka arkaya aldığı kararlarla, **sit alanı** olma özelliğini adım adım yitirerek, 2011 yılında çıkarılan Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilerini belirleyen 648 sayılı KHK ile yapılaşmaya<sup>17</sup> açıldı. Bu dönemde durdurulan Küçükçekmece Lagün Havzasında yapılan arkeolojik kazılar; yalnızca İstanbul’un MÖ 667 yılından sonra eksik kalan 4000 yıllık tarihsel boşluklarını tamamlayacak veriler sunması açısından değil, tüm Trakya’da ilk kez Hitit izlerini sunan bölge olması açısından da bilim dünyasında oldukça heyecan yaratmakta idi.

27 Nisan 2011 tarihinde Haliç Kongre Merkezi’nde dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından Kanal İstanbul projesi açıklandı.

İktidar tarafından Küçükçekmece Lagün Havzasında “Kanal İstanbul Yapı Rezerv Alanı” projesinin sözü edilmeye başladığı andan itibaren, bölgede emlak değerleri hızla arttı. Dönüşüm hızlandı.

2004 yılında bölgede başlatılan kentsel dönüşüm uygulamaları 2011’den itibaren hızlandırıldı. Küçükçekmece Lagün havzasındaki ilçelerde özellikle lagünün kıyısını, dereleri gören kısımlarda iki katlı bahçe içindeki evlerin yerini çok katlı gökdelenler, gettolar almaya başladı. İlçelerde kentsel dönüşümle mücadele etmeye çalışan, evini barkını terk etmek istemeyenlerin suları, elektrikleri kesilerek, ilçe belediyeleri tarafından evlerinden zorla çıkarılmaya (örneğin Avcılar Ambarlı Mahallesi’nde 15.08.2015 tarihinde zorla yıkım<sup>18</sup>) çalışıldı.

## 6.2 KANAL İSTANBUL VE REZERV YAPI ALANLARI PROJESİNİN YAŞAM ALANLARINA YAŞAMA ETKİSİ

### Karasal Ekosistemde Tuzlanma

<sup>14</sup> Kanal İstanbul Projesi ÇED raporu

<sup>15</sup> Küçükçekmece Lagünü’nde (İstanbul) “Küçük Buzul Çağı” ve “Orta Çağ İllik Dönemi” çökel kayıtları, 2011, Ön S. A., Çağatay N., Sakıncı M., İTÜ dergisi Cilt 10 Sayı4 , 131-140

<sup>16</sup> Küçükçekmece Lagününde Limnolojik Özellikler ve Sediment Taşınımının Araştırılması 2007, İstanbul, YTÜ Kıyı Liman Mühendisliği Programı, Yüksek Lisans Tezi

<sup>17</sup> İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu 07.01.2010 tarih ve 1100 sayılı kararı ile bölgenin arkeolojik sit haritasını çıkarmış, Küçükçekmece Göl Havzası bölgesinin bazı parsellerini 1. Derece, bazı parsellerini de 3. Derece sit alanı olarak ilan etmiştir.

09.12.2010 tarih ve 1362-3 sayılı karar ile aynı kurum tarafından 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı edilmiş olan 4434, 4435, 5951, 5955 numaralı parsellerin bir kısmının 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı kapsamında çıkarılmasına karar verilmiştir.

Doğal ve Arkeolojik Sit Alanlarının korunmasını sağlayan yasal dayanaklar özellikle 2000’li yılların başından ve günümüze kadar süren düzenlemelerle giderek işlevsizleştirilmiştir. 2011 yılında çıkarılan 648 sayılı Kanun Hükmünde Karamame ile Doğal ve Arkeolojik Sit Alanlarında yapılaşmanın önünün açılmıştır.

<sup>18</sup> Bakanlar Kurulu’nun 2005’te ‘afet risk alanı’ ilan ettiği İstanbul avcılar’ın ambarlı mahallesi’nde iki binanın daha yıkılmasına başlandı, 2 binanın da su ve elektriği kesildi. kendilerine hiçbir bedel ödenmeden tapulu, iskanlı, ruhsatlı evlerinin yıkılması için terk etmelerinin istendiğini belirten mahalle sakinleri aynı yerde türkiye elektrik iletişim a.ş.’a (teias) ait 380 bin volt ambarlı-yenibosna yüksek gerilim yer altı kablo projesi hat döşenme çalışmaları yapılmaya başlandı. semt sakinlerinin evlerinde endişeli bekleyişi ise sürmekte <http://www.hurriyet.com.tr/avcilar-ambarlida-binalarin-yikimina-baslandi-semt-sakinleri-tepkili-29799597>





Karadenizden Marmara'ya – Marmaradan Karadeniz'e alt ve üst tuzlu su akıntısı oluşurken;

- Tatlısu akiferleri ve karasal ekosistem tuzlanacak
- Tarım ve hayvancılık yapılamaz hale gelecek
- Sadece İstanbul ve çevresi değil, Trakya'ya kadar tatlı suların beslediği tarım alanları ve karasal ekosistem geri alınamaz şekilde bozulacak, yıkıma uğrayacak,
- Küçükçekmece Lagün havzası kadar Trakya Bölgesi de ekolojik olarak olumsuz etkilenecektir.

“Kanal İstanbul ve Yapı Rezerv Alanları Projesi”nin uygulandığı bölgenin jeomorfolojik yapısı gereği kayganlaşma riski yüksektir, özellikle havzanın batı kısmı heyelan bölgesidir. Kanal kazısı sonucunda tuzlu suyun akiferlere, yeraltı katmanlarına girişi ile havzada heyelan riski artacaktır.

### **Kanal Yapımı Sırasında Sediment Taşınımının Ekosisteme Etkileri**

#### **Akıntı Etkisi**

Kanalda oluşacak akıntı lagünün kalan dip çamurunu da kazıyarak Marmara Denizine taşıyacaktır. Kıyıları giderek aşınacak, göçükler oluşacaktır.

Akıntıyla taşınacak olan sedimentler, kanal yapımı sırasında çıkarılacak ve Marmara Denizine dökülecek olan, (ada oluşturulacağı iddia edilen) kazı toprağı (hafriyat toprağı ve sedimenti) ile; sediment yapıda 1993 yılından beri tutunan (Bakır, Çinko, Kadmiyum vb) ağır metaller, radyonukleidler deniz ekosistemi için toksisite<sup>19</sup> yaratacak ve deniz canlıları zehirlenecek, Marmara Denizi kirlenecek, giderek canlılığın olmadığı bir ekosisteme dönüşecek, çölleşecektir.

**“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları” Projesi** var olan yerleşimler için her an ölüm demektir.

- Patlayıcıların kullanılması süresince bölgede yıkımlar yaşanabilir.
- Sürekli tuzlu suyun karasal yeraltı katmanlarına girişi, karasal alana sızması sonucunda 2000 yılı şubatında Çakmakdere bölgesinde yaşanan toprak kayması sonucunda olduğu gibi kanalın çevresindeki evler, apartmanlar, gökdelenler her an kayarak içinde yaşayanlar için riskli süreçler yaratabilir.

#### **Kazının ve Oluşacak Sediment Taşınımının Etkisi**

Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi için hazırlanan ÇED raporuna göre öngörülen hafriyat miktarı 1,5 milyar m<sup>3</sup> civarındadır. Ayrıca 115 milyon m<sup>3</sup> dip taraması malzemesinin çıkması öngörülmektedir. ÇED başvuru dosyasında öngörülen bu hafriyat malzemesinin taşınması, depolanması ve bertarafı ile ilgili herhangi bir bilimsel hesaplama bulunmamaktadır. Sadece dolgu malzemesi olarak kullanılacak alanlar belirtilmiştir. Bu alanlarla ilgili olarak 3 farklı alternatif ile Marmara denizinde 3 adet ada oluşturulacağı belirtilmektedir. Yapılan çalışmalar ve uzman kişilerden alınan görüşler sonucunda ÇED raporunda belirtilen hafriyat miktarının, gerçekte oluşabilecek hafriyat miktarına göre daha az belirtildiği düşünülmektedir. ÇED başvuru dosyasında belirtilen hafriyat miktarı ortalama bir özgül ağırlıkla hesaplanırsa hafriyatın yaklaşık 2.550 milyon<sup>20</sup> ton olacağı (Özgül Ağırlık=1,700 kg/m<sup>3</sup>) öngörülmektedir.

#### **Kazının / Hafriyatın Etkileri**

Hazırlanan her iki ÇED Raporunda da Kanal yapımı sırasında karasal alandan çıkan toprak, dere ve lagün sedimenti (hafriyat) ile Marmara Denizi'nde oluşturulacak dolgunun (Şekil 1'de gösterilen adaların<sup>21</sup>) yaratacağı etki, kirlilik, Marmara Denizine ve tüm havzada yaşama vereceği zararlar yok sayılmaktadır.

<sup>19</sup> zehirlilik etkisi

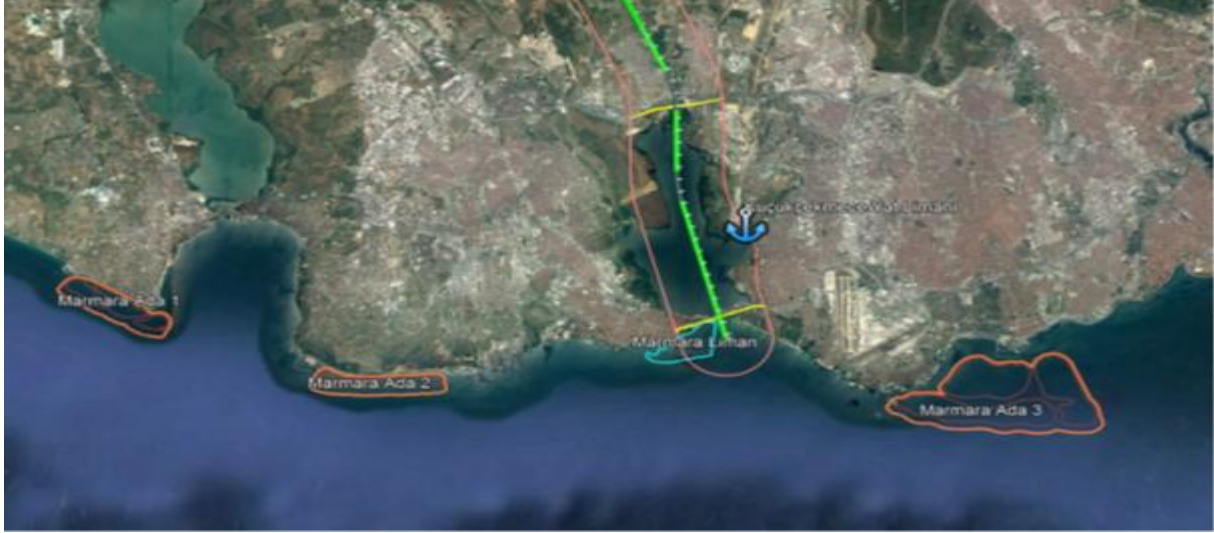
<sup>20</sup> Kantarcı D., Kanal İstanbul Ekolojik Değerlendirme Raporu; Şubat 2018

<sup>21</sup> Şirket tarafından hazırlanan ÇED Raporuna göre;



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Kanal İstanbul Projesi süresince ve sonrasında oluşacak ekolojik yıkım bir yana, sadece kanal kazısı ve oluşan hafriyatın etkisinin değerlendirilmesi, hafriyata ilişkin taşıma esnasında meydana gelebilecek çevre kirliliği (hava, ağır metal ve gürültü kirliliği), yapımı esnasında oluşacak işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin risklere karşı alınabilecek tedbirler, kazı alanlarının ağır metal kirliliğine yönelik herhangi bir çalışma dahi ÇED başvuru raporunda bulunmamaktadır. Olası etkileri ve en olası önlemleri, çalışmalarını içermeyen bu rapora Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen onay da (ÇED olumlu kararı da) anlaşılacak gibi değildir.



Şekil 30. Hafriyat Toprağı ile Oluşacak Adalar ve Kanal İstanbul'un Küçükçekmece Lagün'ün İçindeki Şematik Konumu

### Kanal Yapımı Sırasında Çıkacak Hafriyatın Taşınımı, Özellikleri ve Etkileri

Şirket tarafından sunulan iki ÇED başvuru dosyası da incelendiğinde;

- Kazı sırasında çıkacağı varsayılan 1 milyar 385 milyon m<sup>3</sup> hafriyatın Sazlıdere Barajı ile Karadeniz arasındaki karasal alandan ve dere yamaçlarından çıkarılacağı,
- Lagünden, barajın tabanından ve derelerin tabanından ise toplam 115 milyon m<sup>3</sup> materyal (ağırlıklı sediment) çıkarılıp, Marmara Denizine döküleceği (ada yapımı için olası hafriyat) anlaşılmaktadır.

### Kazı sırasında ve çıkan materyalin taşınması sırasında çıkan tozuma etkisi

ÇED raporunda belirtilen verilerin doğru olduğunu varsayarsak 1,5 milyar m<sup>3</sup> hafriyatın karşılığı;

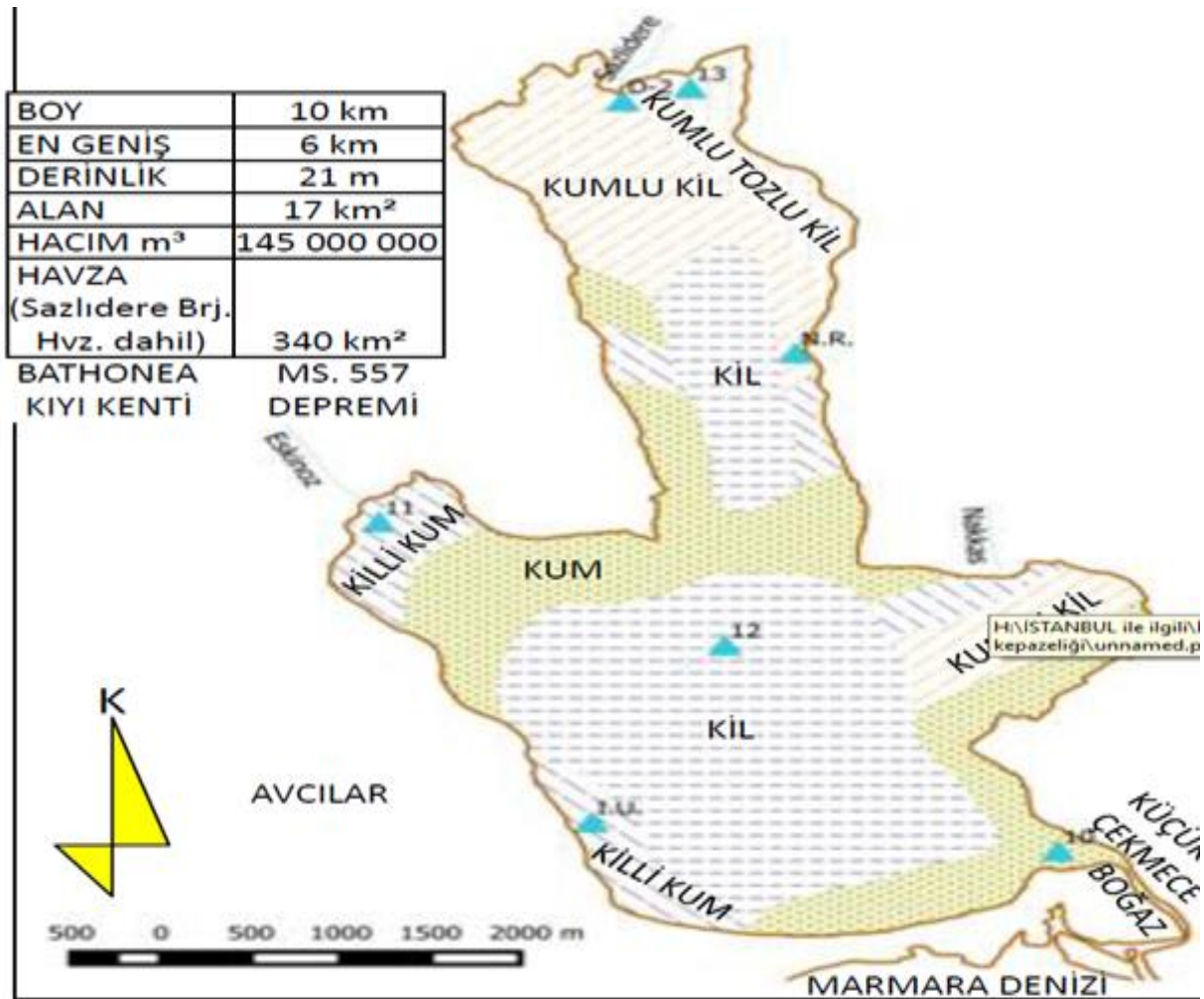
- Maden mühendisliği hesap yöntemlerine göre (%40'nın delme patlatma yöntemiyle yapılacağı varsayımı göre) 600 milyon m<sup>3</sup> kayacın patlatılması demektir.
- Patlatmanın sonucunda çevredeki evlerde yıkımların oluşması, yörede yaşayanların barınma güvencelerinin yok olması olasılığı vardır.
- Bunun için 300.000 ton anfo, 3.300 ton dinamit gereklidir.
- Bir senede ortalama 600 taş ocağı açmak, işletmek, bu işletmeler süresince ilave patlayıcı kullanmak, mevcut ekosistemin yıkımı ve ilave kirlilik yükü demektir.

Patlayıcı kullanılan bölgelerde, hafriyatın taşındığı hat üzerinde hakim rüzgarların taşıdığı partikül maddenin toksisitesi ve yaşamı tehdit eden etkisi tüm doğal sistemi ve canlıları en az 5 yıl (kazı ve hafriyat taşıma süresince sürekli) etkileyecektir.

Marmara Denizi'nde planlanan adaların özellikleri: 1. Grup Marmara Adaları: 3 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 58 ha, 2. ada yaklaşık 85 ha ve 3. ada yaklaşık 43 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 186 ha, 2. Grup Marmara Adaları: 4 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 67 ha, 2. ada yaklaşık 45 ha, 3. ada yaklaşık 18 ha ve 4. ada yaklaşık 25 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 155 ha ve 3. Grup Marmara Adaları: 3 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 34 ha, 2. ada yaklaşık 30 ha ve 3. ada yaklaşık 40 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 104 ha olarak sıralanabilir.

Orman ve Su İşleri Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğüne bağlı Florya Meteoroloji İstasyonunun 2010-2018 (Şubat ve Mart) arası aylık rüzgar ölçümlerine göre rüzgar ; KD'dan (%37,2 8 yıl içinde esme oranı ile) 2,7m/s hızla, KKD'dan (%31,9) 2,53m/s, GB'dan (%19,2), 2,69 m/s, GGB'dan (%4,2) 2,45m/s, K'den (%4,3) 2,68m/s, KKB'dan (%2,1) 2,75m/s, DKD'dan (%1) 3,7m/s ile esmektedir. Görüldüğü gibi rüzgarın yönü değişse de hakim rüzgar KD ve KKD olsa da rüzgarların şiddeti birbirine çok yakındır. Çok seyrek görülmüş olan DKD rüzgarı 2,45-2,75 m/s (8,82km/saat- 9,9 km/saat) arasındadır. Kazının havzanın en kuzey bölgesinde yapılması durumunda bile çıkacak partiküler madde (toz) salınımı havzayı kirletip Marmara Denizine 4,5- 5 saatte ulaşacağı açıkça görülmektedir.

Kanal yapımı, taş ocağı açma, yapılaşma için doğal alanlarda patlatma, kazma, araca yükleme ve taşıma sırasında açığa çıkan kirlenici materyal (partiküler madde) bölgede esmekte olan rüzgarlar ile saatte 8,82-9,9 km taşınarak havzanın hemen hemen tamamına sürüklenecek ve yaşamı yıkıma sürükleyecektir. Açığa çıkan partikül maddeler, 5 yıl boyunca sürekli salınacağı için, canlıların solunumunu olumsuz etkileyecek, içinde taşıdığı elementler (metalik yapıda anyonlar/katyonlar) ile etkileri yaşayanlar için toksik seviyeye kadar ulaşabilecektir.



Şekil 31. Küçükçekmece Lagünü Sedimenti Özellikleri Araştırma İstasyonları (Üstün B., 2009)<sup>22</sup>

Küçükçekmece Lagününde 2000 yılından başlayarak yapılan araştırmada (Üstün B., 2009), lagün ve lagünü besleyen derelerin sularında ve sedimentte (çamurda) ağırlıklı olarak Mg, Cr, Mn, Fe, Zn ve Cu metal kompleksleri tespit edilmiştir. **Mg:** 11 ve 13 noktalarında suda Mg değerleri artmıştır. Sediment analizleri ise Mg'un tüm izleme noktalarında dip çamurunda biriktiğini göstermektedir.

**Cr:** Cr değerlerinde genel olarak Mart ve Ağustos aylarında suda artış olmuştur. 10 numaralı noktada ise 2006 aralık ayından başlayarak kış süresince artış devam etmiştir. 10 numaralı noktada dip çamurunda da Cr değerlerinde artış

<sup>22</sup> Üstün B. ve arkadaşları. 2009, Tübitak 105Y116



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

belirlenmiştir

**Mn:** Suda nadir olarak bulunan Mn tüm izleme istasyonlarından alınan çamur örneklerinde sudan daha yoğun olarak ölçülmüştür.

**Fe:** Mg'dan sonra suda en yüksek miktarda bulunmaktadır. Araştırma süresince lagündeki tüm noktalarda Fe'in çamur içi gözenek suyundan, çamurdaki kil minerallerine geçtiği anlaşılmaktadır. Fe, 13 nolu noktadaki kumlu tozlu kil çamurunda en yüksek miktara ulaşmaktadır.

**Zn ve Cu:** Göldeki tüm ölçme noktalarında Zn ve Cu suda pek az ölçülmüştür. Buna karşılık iki elementin de dip çamurunda yüksek miktarlarda birikebildiği belirlenmiştir. Sadece 12 numaralı noktadaki kil çamurunda Cu çok az olduğu (ölçme aletinin alt değerinden az) için belirlenememiştir.

Lagünün tabanından, derelerin tabanından ve yamaçlarından kazılan hafriyatın Marmara Denizine taşınacağı anlaşılmaktadır.

Hafriyatın taşınımı sırasında sedimentten ayrışmaya başlayan metal komplekslerinin ve sediment yapı arasında hapsolmuş ağır metallerin birlikte Marmara Denizi Ekosistemi'ne boşaltılması denizdeki tüm canlılar için toksisite oluşturacaktır.

Kanalın lagünden geçeceği 10, 12 ve 13 numaralı gözlem noktalarında ve Sazlıdere ile Sazlıdere Barajının suyunda, sedimentinde ve sediment arası boşluk suyunda rastlanan metal kompleksleri kazıma, taşıma ve ada yapmak için yayma sırasında serbest hale geçecek ve çıkarıldığı noktadan Marmara Denizine kadar tüm sucul sistemi ve su canlıları üzerinde toksik etkisini sürdürecektir, ekolojik yıkıma neden olacaktır.

Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi Tarım Alanları ve Orman Ekosistemlerinin de yok edilmesi ve yapılaşmaya açılmasıdır.

1/25.000 Ölçekli Arazi Kullanım Kabiliyet Sınıfları ve Alan Kullanım Haritasına göre proje kapsamında planlanan ünite ve tesisler, büyük toprak grupları açısından genel olarak Rendzinalar (humus bakımından zengin topraklar), Kahverengi Orman Toprakları (orman altında olduğu için humus bakımından zengindir) ve Vertisoller (killi ve kireçli topraklar-dönen topraklar) içerisinde yer almaktadır. Aynı haritada güzergâh üzerinde arazi kullanım şekli bakımından; Kuru Tarım, Fundalık ve Mera ve Sulu Tarım alanları ilk üç sırayı paylaşmaktadır. Projenin uygulanması planlanan alanın fitocoğrafik (bitki coğrafyası) konumu, toprak yapısı ve arazi kullanım sınıflandırılması bakımından tarım ve hayvancılığa uygun olduğu bilinmektedir.

3. Boğaz Köprüsü Projesi, Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları Projesi, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul Projeleri tarımsal üretimin yoğun olduğu Sancaktepe, Beykoz, Sarıyer, Eyüp Arnavutköy, Çatalca, Başakşehir ve Silivri ilçesi sınırları içerisinde yürütülmekte olup, sadece otopanlar ve havalimanı yapımı 42.300 hektar alanı kapsamaktadır. Bu projelerin yapımı sırasında yaklaşık 12.000 hektar tarım alanı, 2.000 hektar çayır – mera alanı tarımsal vasfını yitirmiştir. İstanbul ili arazi görünümü haritaları incelendiğinde Karadeniz – Marmara Denizi arasında açılacak olan kanalın orman ve otlak alanları ile köylerin tarım alanlarından geçirileceğini ortaya koymaktadır.

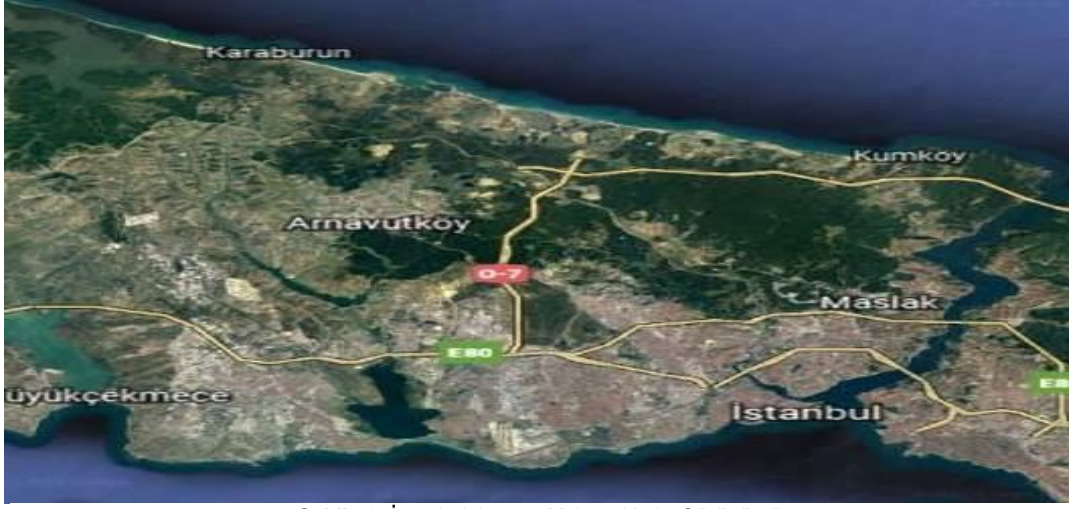
Ayrıca 6704 sayılı torba kanunun "30.04.2014 tarihli ve 28987 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 24.02.2014 tarihli ve 2014/6028 sayılı bakanlar kurulu kararında belirtilen İstanbul ili Avrupa Yakası Proje Alanı içerisinde yer alan mera, yaylak ve kışlak gibi orta mallarının vasıfları, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca bu kanun hükümlerine bağlı kalmaksızın resen kaldırılır ve bu taşınmazlar Hazine adına tescil edilir." Hükmü gereğince, proje alanı içinde yer alan mera alanları üzerinde 4342 sayılı mera kanunu hükümleri uygulanmaz hale gelmiştir. Aynı şekilde proje alanında ki 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.

Jeomorfolojik yapısı gereği kayganlığı yüksek olan bölgede Karadeniz'den Marmara'ya –Marmara'dan Karadeniz'e tuzlu su akıntısı oluşurken karasal tatlısu akiferleri ve karasal sistem tuzlanacak, sadece İstanbul ve çevresini değil Trakya'ya kadar tatlı suları besleyen yeraltı akışı tuzlanma sonucunda tarım alanları ve karasal ekosistemin yıkımı Trakya bölgesini de olumsuz etkileyecektir.

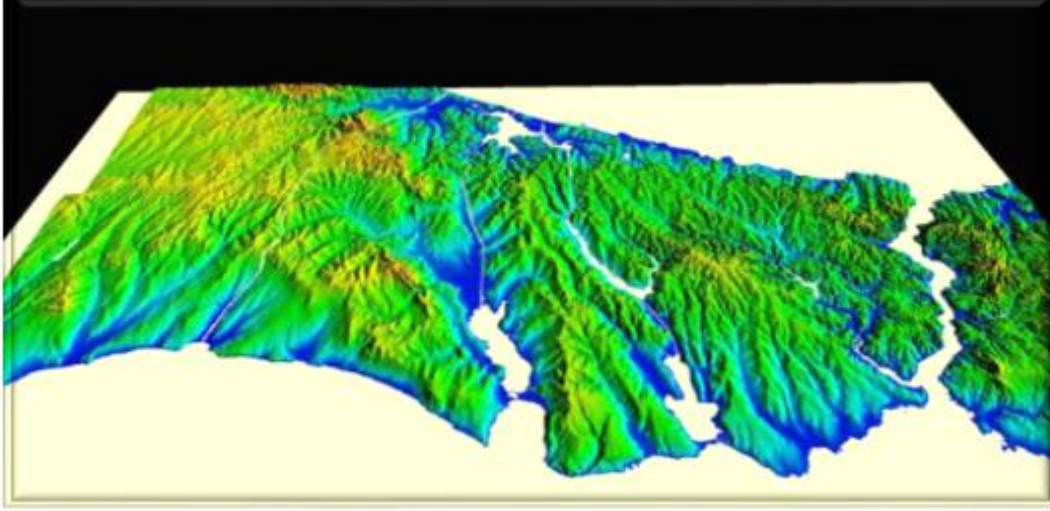




İstanbul ili arazi görünümü haritaları<sup>23</sup> incelendiğinde Karadeniz – Marmara denizi arasında açılacak olan kanalın orman ve otlak alanları ile köylerin tarım alanlarından geçirileceğini ortaya koymaktadır.



Şekil 32. İstanbul Avrupa Yakası Uydu Görünümü



Şekil 33. İstanbul İli Arazi Görünümü Haritaları

### Kanal Yapımının Marmara Denizine ve Karadenize Etkisi

Türkiye'nin etrafını çevreleyen denizlerin tuzluluk oranları şu şekildedir: Karadeniz tuzluluk oranı binde 17, Marmara Denizi tuzluluk oranı binde 23, Ege Denizi tuzluluk oranı binde 33-37 arasında değişkendir.

Karadeniz'den Marmara'ya kanal geçişinde Karadeniz'in düşük tuzlu suyu, Karadeniz'de hakim ve etkili olan kuzeyli rüzgarlar nedeni ile güneye doğru daha etkili akıntı hızı olmasına neden olmaktadır. Buna ilaveten, kanal yolunun İstanbul Boğazından daha düşük açıda kıvrımı olması nedeni ile, yine kuzeyden güneye su yüzeyindeki akıntı hızı artacaktır. Su altında ise Marmara'dan Karadeniz'e ters akıntı söz konusu olacaktır. Bu durum bilhassa Marmara'dan Karadeniz'e çıkışı zorlaştırabilecektir. Akıntılarının aşırı olduğu yerde kazalarda artış olabileceği unutulmamalıdır.

Karadeniz, Marmara Denizi'ne nazaran daha yüksek konumda olup bu yükseklik yer yer 60 cm ile 1 m arasında değişmektedir. İstanbul Boğazı'nda derinlik konfigürasyonu değişkendir ve 13.000 yıl önceki oluşumundaki akarsu havzası özelliklerinden dolayı kıvrımlıdır. Bu nedenle Topkapı Sarayı önleri ile Bebek Koyu önlerinde etkili Karadeniz ve Marmara suları karışımları söz konusudur. Bu durum su ürünleri açısından faydalıdır.

Kanal İstanbul Projesinde su yolu tabanı 25 m derinlikte ve düzgün oluşumda yer alacağı düşünülürse bahse konu karışım olmadan aynı İstanbul Boğazındaki gibi Karadeniz'den Marmara'ya jet akıntı devam edecektir. Karadeniz'den Marmara'ya ikinci bir boşalma daha sağlanacaktır (Yaklaşık 4-5 Sakarya Nehri gibi düşünülebilir). Bu durumda Karadeniz'de yükseklik

<sup>23</sup><https://earth.google.com/web/@41.13570717,28.91699453,92.39419731a,67931.7176995d,35y,0.00000001h,19.93922915t,-0r>



farkı seviyesi azalacak, Marmara Suyu Karadeniz suyu ile daha fazla miktarda karışacağından Marmara suyu tuzluluk değeri azalacaktır. Sonuç olarak Marmara Denizinin ekosistemi ciddi olarak etkilenecektir.

Ayrıca Marmara Denizinde dipte oksijen seviyesi çok azdır (%0,5). Normalde %4-5 civarında olmalıdır. Kanalin Karadeniz kesiminden gelen besin değeri yüksek su ilk 10 yılda Marmara'da balık miktarını arttırabilecektir. Ancak Çanakkale'ye doğru yüzeyden giden su Çanakkale Boğazı'ndan tekrar İstanbul yönüne doğru alt su tabaklarına karışacağından 2. ve 3. on yıllarda oksijen seviyesinin daha da azalması ihtimal dahilindedir. Bu durum Marmara Denizinde anoksik ortamın oluşmasına neden olabilecektir.

### **Bölge Aktif Fay Hatları ile Deprem ve Jeolojik Yapısı ile Kayganlaşma Özelliği ile Heyelan Riski Taşımakta**

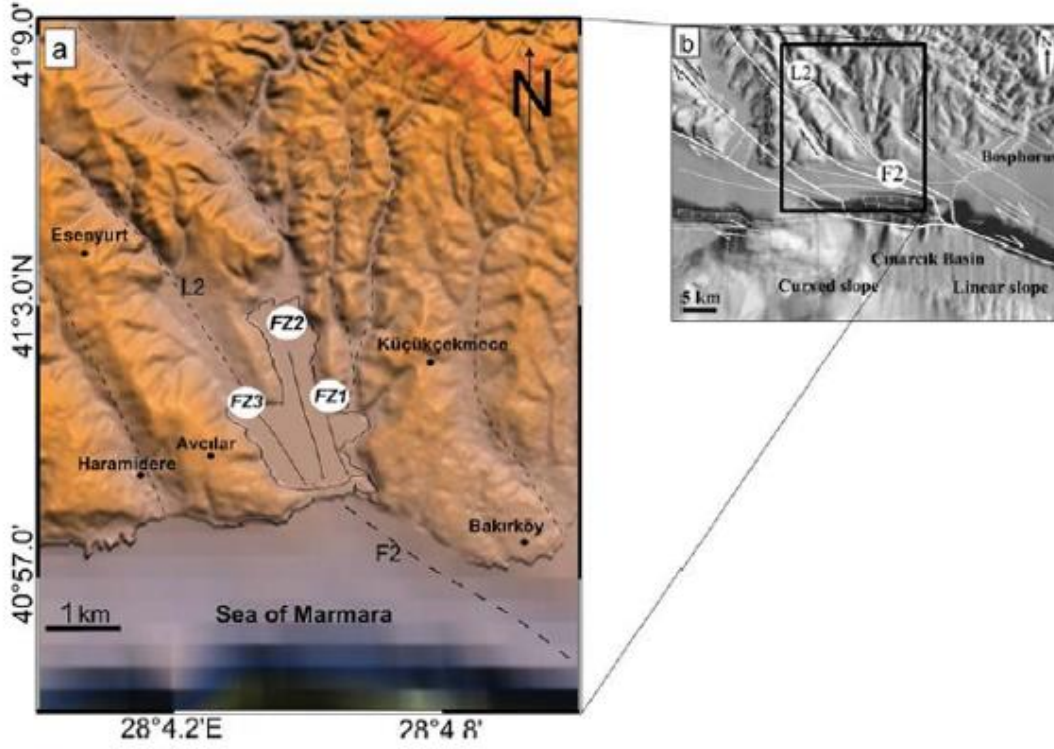
Küçükçekmece Lagününde yapılan sismik yansıma etütleri sonucunda lagün zemini altındaki yumuşak sedimentin 5 metre altındaki bölümde doğrultu atımlı F1, F2 ve F3 olarak adlandırılan 3 tane fay hattı bulunmaktadır. Bu fay hatları, kuzeybatı-güneydoğu ekseninde hizalanmış olup lagünün uzun kenarını takip etmektedir. Küçükçekmece Lagünündeki fay hatları, daha önceki çalışmalarda gözlenen açık deniz fay hatları ile uyum içerisindedir. Bu durum ise FZ1, FZ2 ve FZ3 fay hatlarının sadece Küçükçekmece Lagününü etkileyen yerel bir hat olmasından ziyade, bu hatların Kuzey Anadolu Fay Hattının Çınarcık bölgesinde bulunan kuzey kolu ile birleşen kuzey ve güney yönünde bölgesel bir hat olduğunu göstermektedir. Elde edilen bu bilgi, çeşitli yapısal ve sismolojik araştırmalarla onaylanmaya ihtiyaç duymaktadır.

Bu çalışmada yüksek çözünürlüklü sismik yansıma verileri stratigrafik ve yapısal olarak yorumlanmış ve Küçükçekmece Lagününde potansiyel aktif tektonikler hakkında bilgi almak için batimetrik özellikler ile birleştirilmiştir.

Küçükçekmece Lagününde, pürüzsüz lagün zemini, düşük darbeler ve depresyonlar ile işaretlenmiş dikey ofsetlerle bağlantılı düzensiz parçalar ile kesilmiştir. Bu durum ise aktif fay hatlarının bulunmasına yorumlanabilir. Buna ek olarak, güney havzasındaki bazı sismik profillerin kısa bölümleri boyunca, lagün yatağının kaotik olduğu ve düşük empedans yansımalarının olduğu görülmüştür. Bu durum ise gaz yüklü sediment veya gaz ceplerinin varlığını göstermektedir. Bahsedilen alanların oluşumu ise her zaman için aktif fayların olduğu durumlar ile bağıntılıdır.

Sonuç olarak, doğu-batı yönünde 3 farklı fay hattı FZ1, FZ2 ve FZ3 olarak işaretlenip tanımlanmıştır. Lagünün kuzey kısmındaki sığ su profilleri boyunca sadece FZ2 ve FZ3 fay hattı izlenmiştir. FZ1 fay zonu daha doğuda yer alır ve bu nedenle sadece merkezi lagünün doğuya ulaşan en uzun doğu-batı profilleri boyunca görülür. FZ2 ve FZ3 fay bölgelerinde olduğu gibi, faylar arasındaki tortuların yükselmesi, fay alanı boyunca lokal sıkıştırma göstergesi olarak yorumlanır. Yine en güneydeki Doğu-Batı profilleri, diğerlerinin aksine, daha kısadır ve bu nedenle sadece FZ2 ve FZ3 fay alanlarını gösterir. Fay hatları genelde dikeydir ve birçok durumda en derinden lagün zeminine kadar izlenebilir. Üst bölgede bulunan bazı gaz ceplerinin fayları maskeleydiği durumlar ise istisnadır. Ardışık olarak Doğu – Batı odaklı sismik profillerde tanımlanan bağımsız fay alanları, açık bir biçimde genel KB-GD doğrultusunda hizalıdır. Bu ise, NAFZ'nin kuzey kolu ile ilişkili olabilecek doğrultu atımlı fay sistemlerinin temsil edildiği şekilde yorumlanmıştır.

Deprem hattı üzerinde yer alan bölgede 3 adet yapay ada oluşturulması, beklenen İstanbul depreminde bu adaların yıkım olasılığını, ayrıca taşınacak hafriyat/sediment içinde bulunan kirleticilerin deniz ekosisteminde geri dönüşsüz bozulmalara neden olma olasılığını artıracaktır. Kanalin sağ ve sol tarafında yapılması planlanan adalar Karadeniz'den gelecek yüksek su akışı hızı ve yönü ile birlikte Marmara Denizi içine yayılarak kirliliğin geniş alanları etkilemesine neden olacaktır.

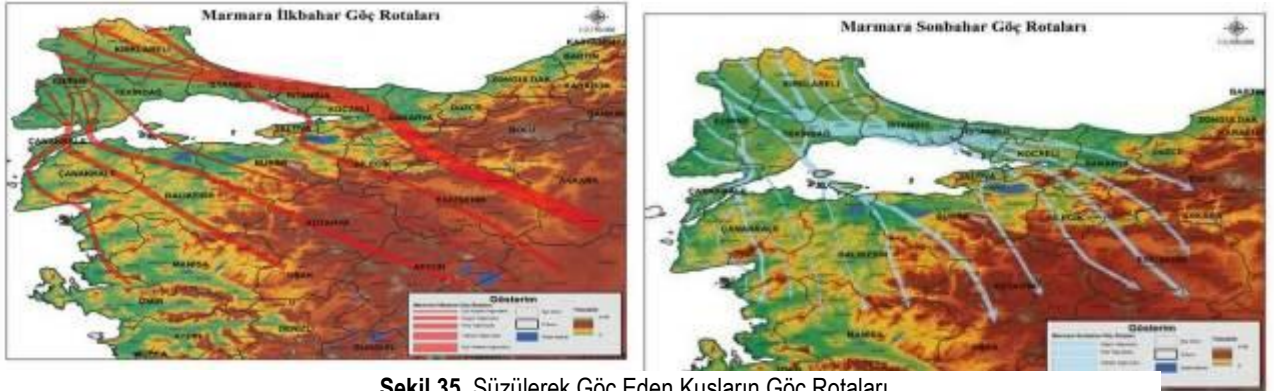


Şekil 34. Küçükçekmece Lagünü Deprem Fay Hatları

### Projenin Uygulanmaya Başlandı Andan İtibaren Kuşlara ve Kuş Göçüne Etkisi

İstanbul'da kuşlar; yerli, göç kuşu, kış göçmeni, yaz göçmeni, nadir ve rastlantısal olmak üzere 358<sup>24</sup> türdür. Bu sayı Avrupa'daki birçok ülkeden daha yüksektir.

Leylek, gündüz yırtıcıları ve pelikanlar gibi süzülerek göç eden birçok kuş türü için Türkiye önemli bir göç rotasında yer almaktadır. Bu kuşlar İsrail, Mısır, Arabistan, Palearktık'te ürerler ve Afrika'da kışlarlar. İlkbaharda üremek için kuzeye, Avrupa'ya; sonbaharda ise güneye, Afrika'ya kışlama alanlarına ulaşmak için İstanbul üzerinden göç ederler.<sup>25</sup> İstanbul, süzülerek göç eden kuşlar için Avrupa'yı Anadolu'ya bağlayan bir ekolojik koridor niteliğindedir.



Şekil 35. Süzülerek Göç Eden Kuşların Göç Rotaları

Kanal İstanbul Projesi, kuşların doğal yaşam alanı ve göçteki kuşların beslenme, dinlenme alanlarına yapılması planlanmaktadır.

Küçükçekmece Lagünü Avrupa Birliği Kuş Direktifi ve Bird Life kriterleri açısından, Önemli Kuş Alanı'dır(ÖKA). ÖKA, doğadaki kuş türlerinin nesillerini sürdürebilmeleri için özel önem taşıyan coğrafyaları tanımlar, ÖKA'ların en güçlü yanı, uluslararası ölçekte önemli olan alanları işaret etmeleridir. Küçükçekmece Lagünü su kuşları için önemli üreme ve kışlama alanı olup göç döneminde küçük karabataklar ve binlerce leylek için önemlidir ve nesli küresel ölçekte tehlike altında olan dik kuyruğun kışlama popülasyonları için de önemli bir sulak alandır. Bu kuşlar ekolojik açıdan sulak alanlara bağımlı olan su kuşlarıdır. Tek başına bir alanda bu kadar türün bulunması Küçükçekmece Lagünü'nün ornitolojik önemini ortaya

24 Bacak, E., Özkoç, Ö.Ü., Bilgin, S., Beşkardeş, V., 2015. İstanbul Kuşları

25 Erciyas, Yavuz K., Türkiye'deki Kuş Hareketliliği Haritaları, 8 / 2014, 119s (s: 10)





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

çıkarmaktadır. “Nesli Tükenme Tehlikesi Altında Olan Türlerin Avrupa Kırmızı Listesi ve SPEC kategorilerine göre onsekiz kuş türünün nesli tehlike altında olması Küçükçekmece Gölü'nün önemini artırmaktadır.”<sup>26</sup>

Kanalın geçeceği sulak alanlarda Küçükçekmece Lagünü'nde 182 kuş türü, Sazlıdere Barajı - Sazlıbosna'da ise 104 kuş türü bulunmaktadır.<sup>27</sup> 2016-2018 yılları arasında yapılan Türkiye Üreyen Atlas Çalışması'nda Küçükçekmece Lagünü'nün ve Büyükçekmece Gölü'nün bulunduğu alanda 131 kuş türünün ürediği tespit edilmiştir. Önemli Bitki Alanı (ÖBA) ve Önemli Doğa Alanı (ÖDA) olan Terkos Gölü ve Karadeniz sahilinin de içinde olduğu alanda ise 107 üreyen kuş türü bulunmuştur.”<sup>28</sup>

Planlanan Kanal Projesinde inşaat ve hafriyat çalışmaları sırasında yapılacak sondaj, patlatma işlemleri, iş makineleri nedeniyle oluşacak titreşim, hava ve gürültü kirliliğinin kuşlara olumsuz etkileri olacaktır. İnşaatın bu etkileri çalışma koridorunun dışında kalan ekosistemlere de yansıtacaktır. Kuşlar, inşaat alanı ve yakın çevresinden Büyükçekmece Gölü ve Terkos Gölü Havzası gibi yakın sulakalanlara geçiş yaparak yaşamlarını devam ettirmeye çalışsalar bile projenin gürültü, karbon salımı, şehirleşme gibi olumsuz etkileri yakın çevrede ve sulak alanlarda da görülecektir. Bu ekosistemler, kuşların yaşam ve göçte dinlenme alanı olduğundan korunması bir zorunluluktur.

Kanal İstanbul Projesi, Yenişehir Projesi ve diğer projeler bölgede kentleşmenin artmasına sebep olacağından, kuş türleri göçte dinlenme ve beslenme alanı bulma arayışında zorlanarak yaşam mücadelesiyle karşı karşıya kalacaklardır. Üreme döneminde yuva ve yavrularını düşmanlarından koruyabilmek için ıssız yerleri (ağaçlar, sazlıklar vb.), tercih ettikleri ve göçteki kuşların besin ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bu alanların korunması, kentleşmeye açılmaması, insan faaliyetlerinden uzak tutulması kuşlar ve diğer hayvanlar için çok büyük önem taşımaktadır.

Yarımadayı kullanan göçmen kuşlar ve süzülerek göç eden kuşlar ve sadece Türkiye'den geçen değil Avrupa'da üreyen ve Afrika'da kışlayan kuşlardır. Türkiye'nin imzaladığı ve taraf olduğu 'Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi' (Bern Sözleşmesi), Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, Ramsar Sözleşmesi, Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Floransa Sözleşmesi), Uluslararası teamül hukuku (Başka ülkeye zarar vermeme, Çevresel Etki Değerlendirme yapma yükümlülüğü) gereği bu kuşları ve yaşam alanlarını korumakla yükümlüdür.<sup>29</sup> Bu nedenle kuşların ve yaşam alanlarının korunması ulusal bir öncelik olmakla beraber uluslararası bir yükümlülüktür. Bu canlıların yaşam hakkına sahip çıkılması ve biyoçeşitliliğin gelecek nesillere aktarılması önem taşımaktadır.

<sup>26</sup> (SPEC: Avrupa Birliği Koruma Statüsü, Species of European Conservation Concern.)

<sup>27</sup> Ebird (Ekuşbank), İnternet Kuş Gözlem Veri Tabanı 2018

<sup>28</sup> Üreyen Atlas Çalışması, 2018. Yayınlanmamış Rapor

<sup>29</sup> İstanbul Barosu Yayını, Panel, Kanal İstanbul Çevresel - Kentsel ve Hukuki Etkileri, 10 Haziran 2015. İstanbul Adalet Sarayı Konferans Salonu. 158s (S:116 - 124)



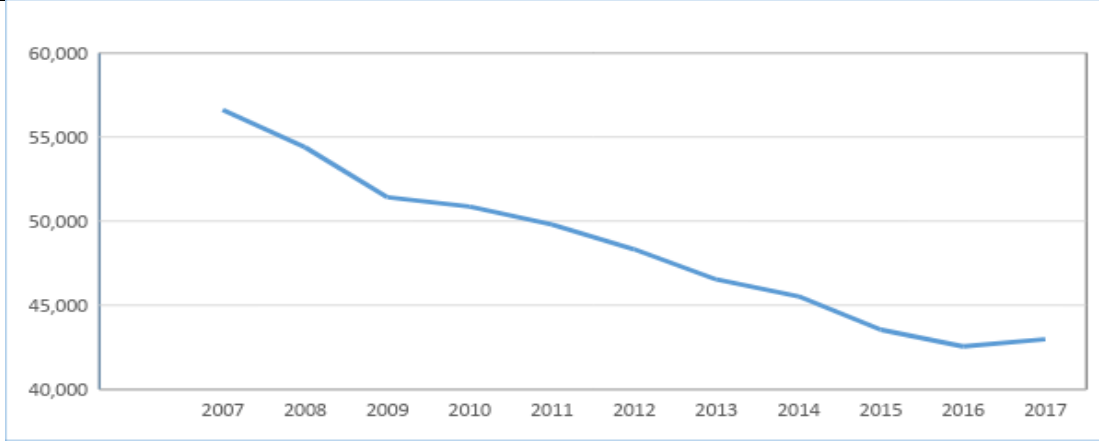


### BÖLÜM 7 - İSTANBUL BOĞAZINDAN GEMİ GEÇİŞLERİ VE DOĞALGAZ HATLARININ GEMİ TRAFİĞİNE ETKİSİ

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre 2007-2017 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayıları Tablo 11'de verilmiştir. Söz konusu veriler incelendiğinde boğaz trafiğinde, ÇED Başvuru Dosyasında iddia edildiği gibi yıllara göre bir artış değil, tam tersine özellikle son 10 yılda kayda değer bir azalış (%24) gözlenmektedir. Yine ÇED Başvuru Dosyasına göre projenin yapılma gerekçelerinden birisi olarak sunulan gemi trafiği ve yük miktarına ilişkin gelecek dönem projeksiyonu Tablo 11'de verilmiştir.

**Tablo 11.** İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistik Özeti

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88



**Şekil 36.** Yıllara Göre Boğazdan Geçen Gemi Sayısı Grafiği

**Tablo 12.** Boğazdan Geçen Gemi ve Taşınan Yük Projeksiyonu

Yıl	Geçen Gemi (Adet)	Taşınan Yük (Milyon Ton)
2017	44.000	320
2030	65.000	480
2050	95.000	800
2070	115.000	1.000

Son 10 yılın toplamına bakıldığında boğazdan geçen gemi sayısında azalma gözlenirken gaz tankerinde özellikle 2009 yılından sonra artış gözlenmiştir. Ancak 2014 yılından sonra özellikle doğalgaz boru hatlarından gaz sevkiyatının artmasıyla birlikte gaz transferinde deniz yolunun kullanılması terk edilmeye başlanmıştır. 2013 yılında boğazdan geçen gaz tankeri sayısı 1.760 iken 2017 yılında bu sayı 742'ye düşmüştür. 2007-2017 yılları arasında boğazdan geçiş yapan gemi tiplerine göre sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Tablo 13. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Yıllara Göre Dağılımı

İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TİPLERİNE VE YILLARA GÖRE DAĞILIMI											
The Statistics of Vessels Passed Istanbul Strait According to Their Ship Type											
YILLAR	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Barç	47	52	53	28	17	2	19	12	17	6	18
Dökme Yük Gemisi	5.145	5.978	6.635	5.863	6.341	7.163	6.898	7.263	7.485	7.664	8.206
Çimento Gemisi	6			3	4	2	1	4	8	4	6
Konteyner Gemisi	2.727	2.773	2.014	2.292	2.718	2.707	2.868	3.073	2.664	2.734	2.659
Feribot	1	1		1	3	1	1	4	2	1	1
Genel Kargo Gemisi	34.82 2	32.73 5	30.84 0	30.87 6	29.28 8	27.12 6	25.52 1	24.10 7	22.41 2	21.34 4	21.16 3
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	136	70	147	243	238	390	432	391	434	585	544
Savaş Gemisi	166	200	180	114	94	129	196	237	318	342	237
Yolcu Gemisi	1.702	1.147	786	631	481	583	474	649	444	291	336
Frigorifik Gemi	819	805	623	602	441	248	204	65	24	40	46
Ro-ro Gemi	441	713	350	457	599	492	406	431	377	352	396
Türü Belirtilmemiş Tanker	7.204	6.564	6.557	6.464	6.216	5.912	5.685	5.587	5.825	6.033	6.212
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.050	1.975	1.876	1.711	1.660	1.779	1.561	1.618	1.576	1.681	1.878
Gaz Tankeri (LPG/LNG)	800	764	866	1.099	1.227	1.336	1.760	1.540	1.232	989	742
Römorkör	253	313	304	293	245	274	241	231	282	237	262
Araç Taşıyan Gemi	92	189	78	42	47	37	47	93	17	16	45
Diğer	195	117	113	152	179	148	218	224	427	234	227

Boğazda olası bir tanker kazasında gaz tankerinin diğer malzeme taşıyan gemilere göre boğaz ve çevresine vereceği zarar daha büyük olacaktır.

Tehlikeli madde taşıyan tankerlerin boğazdan geçişi sırasında yaşanacak bir kaza (sızma, patlama vs) maddi, kültürel, çevresel vs. birçok açıdan büyük tahrifata ve zarara yol açabilir. Boğazdaki tehlikeli madde taşıyan gemiler incelendiğinde Gaz Tankerlerinin sayısı ve tonajı kayda değer bir yer tutmaktadır. 2012 – 2017 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin taşıdığı LNG ve LPG miktarları aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 14. Yıllara Göre İstanbul Boğazından Taşınan LPG ve LNG Miktarı (Ton)

2017	LNG	7.370.154
	LPG	4.082.103
2016	LNG	5.361.836
	LPG	3.824.675
2015	LNG	5.424.923
	LPG	3.810.725
2014	LNG	5.227.925
	LPG	3.381.265
2013	LNG	4.271.215
	LPG	3.610.925
2012	LNG	5.560.086
	LPG	3.536.426



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Türkiye'de sıvılaştırılmış gaz ve petrol transferi denizyolu ve karayolu dışında boru hatları ile de yapılmaktadır. Bu kapsamda Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı verilerine göre faal durumda olan ve inşası devam eden boru hatları şunlardır:

- Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı)
- Mavi Akım Gaz Boru Hattı
- Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı (İran Türkiye)
- Bakü – Tiflis – Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı
- Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu
- Trans - Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi

**Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı):** Türkiye'ye Bulgaristan sınırında Malkoçlar'dan girip, Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşan Hat 845 km uzunluğundadır. Malkoçlar Ölçüm İstasyonu'nun kapasitesi 14 Milyar m<sup>3</sup>/yıl'dır.

**Mavi Akım Gaz Boru Hattı:** Rusya'da İzobilnoye - Djubga arasında 370 km, Karadeniz geçişinde, Djubga-Samsun arasında her biri yaklaşık 390 km uzunluğunda paralel 2 hat, Türkiye'de Samsun – Ankara arasında 501 km olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır. Bu Hattan 16 Milyar m<sup>3</sup>/yıl gaz akışı sağlanmaktadır.

**Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı:** Hat Doğubayazıt'tan başlayıp, Erzurum, Sivas ve Kayseri üzerinden Ankara'ya uzanmakta, bir branşman da Kayseri, Konya üzerinden Seydişehir'e ulaşmaktadır. Hattın toplam uzunluğu 1.491 km olup Yıllık 10 milyar m<sup>3</sup> kapasiteli gaz akışı sağlanmaktadır.

**Bakü – Tiflis – Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı:** Azerbaycan'ın Güney Hazar Denizi kesiminde yer alan Şah Deniz sahasında üretilen doğal gazı Türkiye'ye taşımaktadır. Yılda 6,6 Milyar m<sup>3</sup> Azerbaycan doğal gazının Türkiye'ye taşınmasını sağlayan hat 980 km uzunluğunda olup Azerbaycan ve Gürcistan topraklarındaki kısmının (Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı) Şah Deniz sahasının ikinci aşama üretimine paralel olarak kapasitesinin artırılması ve Türkiye-Gürcistan sınırında Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı'na (TANAP) bağlanması planlanmaktadır. Projenin 2018 yılı sonu itibari ile hayata geçmesi planlanmaktadır.

**Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu:** Avrupa Birliği INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) Programı kapsamında geliştirilen Güney Avrupa Gaz Ringi'nin ilk aşamasıdır. Bu hat ile doğal gaz Türkiye üzerinden Yunanistan'a sevk edilmektedir. Gaz arzı 2007 yılından beri sağlanmakta olup projenin devamında hattın Yunanistan'dan İtalya'ya uzatılması planlanmış ve bu konuda Türkiye, Yunanistan ve İtalya arasında 26 Temmuz 2007 tarihinde bir Hükümetler arası Anlaşma imzalanmıştır. İtalya'ya Gaz arzı konusunda henüz bir gelişme olmamıştır.

**Trans - Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP):** Azerbaycan gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya transit taşınması kapsamında geliştirilen projedir. Proje kapsamında söz konusu hat yıllık 10 milyar m<sup>3</sup> gazın transferiyle başlayıp 32 milyar m<sup>3</sup> kapasiteye ulaşması planlanmaktadır.

**TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi:** Rusya gazının Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ulaşmasını ve Türkiye'den Avrupa'ya dağıtımını sağlayacak projedir. Proje kapsamında ilk aşamada Türkiye'ye doğal gaz arzı sağlayacak 15,75 milyar m<sup>3</sup> kapasiteli ilk hattın, devamında ise AB üye ülkelerinin doğal gaz alım taahhüdüne bağlı olarak diğer boru hattının inşası planlanmaktadır.

Aşağıdaki şekilde mevcut ve planlanan hatlar gösterilmektedir.



Şekil 37. Türk Akımı Gaz Boru Hattı Projesi

Önümüzdeki zaman dilimi içerisinde başlanan bu projelerin tamamlanması ve gaz transferlerinin artmasıyla birlikte boğazdan gaz transferi yapan gemi sayısında yaşanacak düşüş göz önüne alındığında, kanal projesinin yapılma nedenleri irdelenmelidir.

ÇED Başvuru Dosyasında projeye neden ihtiyaç duyulduğu “... günümüzde gemi trafiğindeki artış, teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli / zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması, dünya mirası kent üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturmakta, İstanbul Boğazına alternatif bir geçiş güzergâhının planlanmasını zorunlu hale getirmektedir” şeklinde ifade edilmektedir. Ancak kanalda da karşılıklı yerleşim ve yaşam yerlerinin yapılması planlanmaktadır.

Patlama riski en tehlikeli gemi türü sıvılaştırılmış doğalgaz taşıyan yüksek tonajlı LNG tanker türüdür. Herhangi bir olası kazadan dolayı (personel, kullanım, pilotaj hataları / sabotaj vs.) bir tankerin (LNG) hasar etkisi ile ilgili olarak Amerikan Sandia Laboratuvarlarında araştırma yapılmıştır. Yapılan araştırma sonuçlarına göre;

LNG kargo tankında açılan yarıktan küçük ve orta çaplı LNG döküntüsüyle karşılaşacaktır. Bu durum sonucu halk emniyetine 250 m yarıçapında bir çember alanında yüksek oranda, 250 m – 750 m aralığındaki yarıçapta orta derecede ve 750 m ilerisinde hafif derecede etkileri görülecektir. Bu değerler şu anlama gelmektedir:

250 m’de yaşam ve mal varlıklarının kaybının en yüksek olduğu alanlardır. İnsanların kazadan kaçma anı yoktur.

250 m ile 750 m arasında ise 11 sn. içinde insanların kaçma zamanı vardır. Patlama sonrası ısı 13 sn. içinde acı verici boyutlara ulaşır.

En yüksek tehlike/tehdit senaryosunu içeren LNG tankeri kazası kriterlerine göre İstanbul Boğazı’nın en dar yeri 750 m en geniş yeri 3.500 m olan ve uzunluğu 32 km olup üzerinden 3 asma köprü geçen İstanbul Boğazına nazaran yüzeyde en dar yeri 250 m, en geniş yeri 1.000 m genişlikte, 45 km uzunluğunda; üzerinden 6 köprü geçmesi planlanan ve halen yapımı devam eden 150 milyon yolcu taşıma kapasiteli (yıllık) 3. Havalimanına inen kalkan uçakların kanal boyunca yoğun trafik oluşturarak paralel rotada (kanal boyunca) bulunabileceği düşünülürse Kanal İstanbul’un oldukça riskli olduğu değerlendirilmelidir.

Tankerden bir yarılma sonucu LNG sızıntısı alevlenerek bir yangın çıkarmaması durumunda önce buharlaşarak bir gaz bulutu oluşturacaktır. Gaz bulutu sızıntısının olduğu alandan 3,6 km kadar uzağa taşınabilme özelliğine sahiptir ve gaz





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

bulutu alevlendirici bir unsurla karşılaştığında aniden parlamaya hazırdır. LNG tankerinden kaynaklanacak sızıntı İstanbul üzerinden hava trafiğini askıya alıracak nitelikte tehlikeler doğurabilir. Üçüncü havalimanına iniş ve kalkış yapacak uçakların güvenliği için öngörülen emniyet menzili 6 km'dir. Ancak yapılması planlanan kanalın hava limanına kuş uçuşu uzaklığı yaklaşık 2 km olup olası bir kazanın facia dönüşme olasılığı oldukça yüksektir.

ÇED Başvuru Dosyasında kanalın yelken sporlarına ve turizme önemli katkısı olacağı iddia edilmektedir. Ancak dosyada yer alan Tablo 1.a.5 de verilen Küçükçekmece (1.200 tekne kapasiteli) Yat Limanı ile Sazlıdere (860 tekne kapasiteli) yat limanlarının Kanal İstanbul Projesinde yer alması yat turizmi açısından denize ulaşılabilirlik verimliliğine sahip değildir. Çünkü İstanbul'da ÇED Başvuru Dosyası Tablo 1.a.4'de belirtilen 8.012 toplam bağlama kapasiteli yat limanlarının hepsi önü denize açık limanlardır. Deniz sporlarına ve gezilerine uygun limanlar yerine aktif olabileceği planlanan ve 1350 DWT ve üstü büyük gemilerin kısıtlı manevra imkanları ile seyir edebileceği kanalda yelken ve motor yatların birlikte seyahat etmeleri mümkün değildir.

Yapılacak yerleşim ve yaşam yerlerinden kanalın her iki yakasına deniz ulaştırması olacaktır. Halen kullanılmakta olan İstanbul Boğazı'ndan günde 2.500'e varan geçiş olduğu (şehir hatları, motor, balıkçı gezi/tur tekneleri) ve bu nedenle de boğazdan transit geçen büyük gemilerin manevralarını etkilediği belirtilmektedir. Aynı sorun Kanal İstanbul'da yer alacağından, kanalın her iki yakasındaki yerleşim ve yaşam yerlerinden karşılıklı olarak yapılması planlanan deniz ulaşımında; alternatif kanal için önemli bir tezettir.

Kanal İstanbul Projesinin Karadeniz çıkışında büyük tonajlı gemilerin bekleme sürelerinde yavaşarak bağlayabileceği ya da aborda olabileceği liman iskele inşaatı söz konusudur. Karadeniz yıl genelinde şiddetli ve etkili kuzey rüzgarlarına ve dalgalarına hakim olduğu bilindiğinden eğer bu ölçekte gemilerin yanaşma ve bağlama manevralarını etkili doğa şartlarında koruyan özellikte mendirek limana yapılmadığı takdirde gemilerin ve limanın büyük hasar alması yüksek bir olasılıktır.

Kanal İstanbul Projesi İstanbul Boğazı'ndan artan gemi trafiğinden dolayı gemilerin bekleme sürelerini azaltmak amacıyla inşa ediliyor ise inşaatı planlanan bekleme limanı büyük çelişkidir.

20 Temmuz 1936 da imzalanmış Montrö anlaşmasına göre sadece Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin askeri gemileri için gemi tonaj sınırlama kuralları vardır. Uluslararası hukukun verdiği avantajla gemiler geçişlerinde İstanbul Boğazını tercih edeceklerdir. Ayrıca yine Montrö sözleşmesinin 28. Maddesine göre Boğazlardan serbest geçiş ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup boğazların uluslararası dolaşıma kapatılmasının olanağı yoktur.



Şekil 38. Montrö Sözleşmesi İmzalandıktan Sonraki Tepkiler



## BÖLÜM 8- İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ

“Kanal İstanbul Projesi’nde, işçi sağlığı ve iş güvenliği durumunu öngörmeden önce benzer kanalların Dünyadaki örneklerinin yapımı esnasında yaşananlara göz atmak gerekir.

### Süveyş Kanalı (1869)

Akdeniz ile Kızıldeniz’i birbirine bağlayan yapay su yolu, 1869 yılında, kanal uzunluğu 164 km, derinliği 8 m olarak inşa edildi. 1956 / 1962 / 1982 / 1994 /1996 / 2001 / 2010 ve son olarak 2015 yılında Mısır’ın yeni yönetimi bir senelik bir çalışmadan sonra kanalın bir kısmına paralel olarak yaptırdığı ikinci kanalı açmıştır. İnşaatı yapımında toplamda 1,5 milyon işçinin emek verdiği kanalda **125.000 işçi can vermiştir.**<sup>30</sup>



Şekil 39. Süveyş Kanalı Yapımı

### Panama Kanalı (1914)

1880 yılında Panama Kanalı’nın inşaatına Fransız girişimi ile başlanır. Kanal keşfi için Panama’ya giden sekiz mühendisten üçü Panama Ormanına yenik düşer ve hayatını kaybeder. Bu mühendislerden biri Eiffel Kulesi’nin mühendislerindendir. 1881-1889 yılları arasında 17 bin işçiden 5 bini can verir. Bu katliamın üzerine şantiye kapatılır ve Fransız şirketi batır. 20 yıl süren çalışmalarda Fransızlar bu işin üstesinden gelemez ve yaklaşık 22.000 işçinin ölümüyle beraber bu işten çekilirler.



Şekil 40. Panama Kanalı Yapımı

1903 yılında ABD, kanal inşaatını devralır. Bu dönemde 30 bini siyahi, 12 bini Avrupalı, toplam 42 binlik bir işçi ordusu

tarihcesi/(13.01.2018)

erv Alanları Teknik İnceleme Raporu  
/15-2018



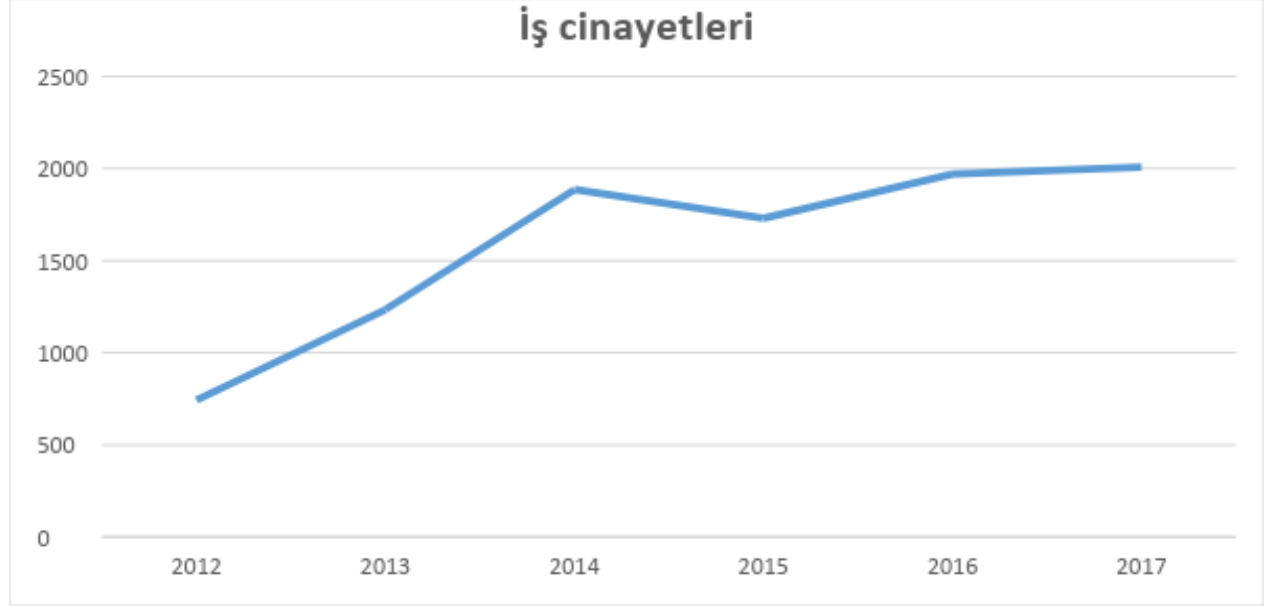
## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

çalıştırıldı. 1914 yılında kanal hizmete açılana kadarki süreçte ise yaklaşık 6.000 işçi yaşamını yitirmiştir.

**34 yılda yapılabilen Panama Kanalı toplamda yaklaşık 28.000 emekçinin yaşamına mal olmuştur.**(Ölen işçilerin 15.000 kadarı çeşitli hastalıklardan,

(sıtma ve sarıhumma gibi hastalıklar) 13.000 kadarı ise iş kazalarından hayatını kaybetmiştir.)<sup>31</sup>

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi verilerine göre; 2012 yılında İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun kabulünden itibaren iş cinayetlerinin durumu:



Şekil 41. İş Cinayetlerinin Yıllara Göre Değişimi

'Kömür ocaklarında bu olaylar hiç olmaz diye yorumlamayalım. Bunlar olağan şeylerdir. Literatürde iş kazası denilen bir olay vardır. Bunun yapısında, fitratında bunlar var. Hiç kaza olmayacak diye bir şey yok.' –Dönemin Başbakanı, Manisa Soma'da 2014 yılında 301 maden işçisinin ölümünden sonra. Aynı yıl Ermenek'te maden ocağında 18, Mecidiyeköy'deki Torun Center inşaatındaki asansör faciasında ise 10 emekçiyi kaybettik.

2016 ve 2017 yıllarında iş cinayetleri ile kaybettiğimiz 1970 ve 2006 işçi sayıları, resmi kayıtlara göre bu denli toplu ölümlerin yaşandığı 2014 yılını bile aşmış durumdadır. 13 Mayıs 2017'de adı iş cinayetleriyle anılmaya başlanan 3. havalimanı inşaatı şantiyesinde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı tarafından başlatılan "**Hedef sıfır kaza**" kampanyası henüz birinci ayını doldurduğunda, Türkiye'nin çeşitli kentlerinde en az 166 emekçi iş cinayetlerinde hayatını kaybetti.<sup>32</sup>

Emek ve insan hakları örgütleri tarafından hazırlanan raporlarda, Türkiye'de yaşanan iş cinayetlerinin bu boyuta gelmesinin nedeni "**patronların kâr hırsı**" olarak yorumlanıyor. "Türkiye tarihinin en büyük yatırımı" olarak övülen ve İstanbul'da yapımına devam edilen üçüncü havalimanı inşaatında çalışan işçilerin iddiaları, şantiyenin dev bir mezar haline geldiğini gözler önüne serer nitelikte. Şantiye içerisinde çok sayıda ölüm yaşandığını ifade eden işçiler, bu ölümlerin kendilerinden dahi gizlendiğini vurguladı. İşçiler, şantiyede yaşanan ölümlerin kamuoyuna ve basına yansımaları halinde "**işten atılmakla tehdit edildiklerini**" ifade etmişlerdir. Şantiyede çalışma koşullarının çok ağır olduğunu dile getiren bir işçi, "İşçilerin gözlerinin önünde sürekli arkadaşları ölüyor. Geçen gün de bir işçi binadan düşünce karnına şiş battı. Paramparça oldu" ifadelerini kullandı. Şantiyede çok sayıda işçinin çalıştığını söyleyen işçi, çalıştığı bir yıllık süreç boyunca sadece kendisinin duyduğu yaklaşık 30 işçinin yaşamını yitirdiğini bildirmiş. İşçi, "Daha kar yağdığı zaman iki Karslı arkadaşımız vardı. Emniyet kemerleri yoktu. İskele devrildi. Düşüp öldüler. Firmalar sorumsuz davranıyorlar, şefler denetlemiyor, önemsemiyor" diye ifade etmiş durumdadır.

<sup>31</sup> 'Panama Kanalı Yapımı' [https://tr.wikipedia.org/wiki/Panama\\_Kanal%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Panama_Kanal%C4%B1), <https://kedkem.com/muhendislik/insaat/muhendislik-harikasi-panama-kanali.htm> <http://www.hergun1bilgi.com/panama-kanali> (13.01.2018)

<sup>32</sup> 'Hedef Sıfır Kaza İşig' [http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18735:hedef-sifir-kaza-isig-meclisi&catid=130:makaleler&Itemid=240](http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com_content&view=article&id=18735:hedef-sifir-kaza-isig-meclisi&catid=130:makaleler&Itemid=240) (13.01.2018)



Şekil 42. 3. Havalimanı Şantiye Alanından Bir Görünüm

Şantiyedeki taşeron firmalardan birinde 3 ay boyunca çalıştığını söyleyen bir başka işçi ise, yaşananlara ilişkin sorulara sorulara “Orayı anlamak için 1 ay çalışmak yeter” yanıtını vermiştir. İşçilerin ağır koşullarda çalıştığını belirten işçi, şunları ifade etmiştir: “İş taşerona verilmiş. Onlar da kalfaya vermiş. Tabi bu resmi değil. Herhangi bir sorun yaşandığında o yüzden kimse muhatap bulamıyor. Ağır sektörde çalışanların maaşı asgari ücret üzerinden yatırılıyor. Maaşın 3 bin ise bin 600 olarak yatırılıyor, diğerini de elden veriyorlar. Ama artık onu da ne zaman vermek isterlerse... Parça parça veriyorlar bunu da. Bir nevi asgari ücrete çalışmış oluyorsun. İlgili bakanlıklar da bununla ilgilenmiyor. Çünkü bunu kimse denetlemiyor. Böyle gelmiş böyle gider...”

Hafriyat kamyonlarının adeta ölüm saçtığını kaydeden işçi, “Prim usulü çalışıyorlar. Günde ne kadar çok sefer atarsa o kadar para kazanıyorlar. Bu da hem onun hem de karşısındaki kişinin canına mal oluyor.” demiştir.<sup>33</sup>

Bugün dünyada ve Türkiye’de iş kazalarının nedenleri arasında “insan hatası” özellikle ‘işçinin dikkatsizliği’ ön plana çıkartıldığından, tedbirler de bu hataları azaltmaya yönelik eğitimler ve kişisel koruyucu donanımlar üzerine olmaktadır. Kaza teorileri incelendiğinde ise; tamamen sermaye sınıfı çıkarları doğrultusunda, kazaların kök sebebini ve sorumluluğunu “emekçinin” üzerine yıkmayı ve işçilerin üretimdeki asıl rolünü gizleme amacının güdüldüğü görülmektedir.<sup>34</sup>

45 km boyunda, yüzeyde 250 m tabanda 125 m eninde ve derinliği 25 m olarak hesaplanmış bir kanal inşaatı, bunun için kara alanında 1,5 milyar m<sup>3</sup> materyalin, Küçükçekmece Lagün tabanında da 115 milyon m<sup>3</sup> çamurun kazılacağı ve devamında toplam 38.500 ha alana yeni yerleşim yerinin yapılacağı göz önüne alınırsa,<sup>35</sup> yüzlerce taşeron firmanın, milyonlarca hafriyat kamyonunun ve binlerce emekçinin mevcut güvencesiz koşullarda en az 5 yıl sürecek bu ekolojik yıkım projesinde yer alacağı anlaşılmaktadır.

İşçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması adına bilim insanlarının üretmiş olduğu ilk çözüm, var olan veya dışarıdan gelebilecek olan tehlikelerin öncelikle kaynağında yok edilmesidir. Yaratacağı tüm ekolojik yıkımlara ve bilim insanlarının görüşlerine rağmen projenin hayata geçirileceği düşünülürse, 2014’te Soma faciası yaşamış bir ülke olarak işçi sağlığı ve iş güvenliği profesyonellerinin görüş ve önerileri doğrultusunda gerekli tüm önlemlerin alınması ve sürekli denetim altında tutulması gereken bir uygulamanın olması zaruridir.

## BÖLÜM 9 – EKONOMİ POLİTİĞİ

Yaratacağı yıkıcı sonuçlar bakımından ana başlıklarıyla ele aldığımız “Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları” projesinin nedenlerini incelemek, sorgulamak gerekiyor.

<sup>33</sup> ‘3.Havalimanında İşçi Ölümleri’ [http://www.rayhaber.com/2017/03/ucuncu-havalimaninda-isci-olumleri-gizleniyor/\(13.01.2018\)](http://www.rayhaber.com/2017/03/ucuncu-havalimaninda-isci-olumleri-gizleniyor/(13.01.2018))

<sup>34</sup> ‘İş Cinayetlerinde Aydın İhanetinin Rolü’ [http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18696:isci-cinayetlerinde-aydin-ihanetinin-rolu-akif-akalin&catid=130:makaleler&Itemid=240\(13.01.2018\)](http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com_content&view=article&id=18696:isci-cinayetlerinde-aydin-ihanetinin-rolu-akif-akalin&catid=130:makaleler&Itemid=240(13.01.2018))

<sup>35</sup> Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası





## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

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

Bu tür mega projeler incelendiğinde karşımıza devlet değil doğrudan siyasi iktidar çıkıyor. Bu tür projeleri irdeleyenlerin iki yorumu söz konusu; birincisi sermayenin talepleri doğrusunda siyasi iktidarın bu talebi karşılması, ikincisi ise gözlemsel olarak iktidara yakın çevreyi nemalandırmak. Siyasi iktidarın bu tür projelere yönelmesinin farklı ve üst üste binen nedenleri var. Bu nedenlerden en önemlisi sadece Türkiye’de değil Dünya’nın birçok yerinde sürmekte olan finansal kriz. Uluslararası literatürde de tartışılan bu konu devletin kaynak krizi olarak tanımlanıyor. Krizin sebepleri; geliri yüksek sermaye kesiminden vergi alabilen devletin artık vergi alamamaya başlaması, kamu iktisadi teşebbüslerinden uzaklaşması, devletten devlete borç alma olanaklarının kalmaması olarak değerlendiriliyor. Ayrıca siyasi iktidarların kendilerini yeniden üretmek için kaynak krizi ile karşı karşıya kalması da bir diğer sebep olarak ortaya çıkıyor.

Portekiz, İspanya, Japonya gibi ülkelerde de siyasi iktidarlar bu krizle karşı karşıya kaldılar.

Devletler finansal kaynak kısıtını gidermek için sosyal harcamalardan uzaklaşıp yeni kaynak bulma çabası içine girmekteler.

*Devletin ihtiyaç duyduğu kaynak nasıl bulunacak?* Sorusunun çözümünü hizmet alanlarının, doğal alanların ticarileştirilmesinde aramaktalar. Bunlar;

Sunulan hizmetlerin azaltılması (sağlık, eğitim, ulaşım),

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

Yeni kaynak alanları yaratmak için meraları, yeraltı sularını pazarlamak,

Madenleri hızlı bir şekilde devreye, sermayenin kullanımına sokmak şeklinde özetlenebilir.

Kanun hükmünde kararnamelerin içeriğine bakıldığında; Sağlık Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Orman ve Su İşleri bakanlıklarının hepsi çıkartılan KHKlar ile devletin egemenlik alanındaki bazı alanları kaynağa dönüştürecek, metalaştıracak, gelir yaratacak yapılara çevirdiler. TOKİ’nin ürettiği binalardaki alım satım vergileri vb. vergiler kaynak olarak dönüştürüldü.

Gerçekleşip gerçekleşmemesinden bağımsız bu tür projeler kalkınma vurgusu üzerinden kitleler nezdinde ideolojik besleyici işlev de görmekteler. Mega projeler, aynı zamanda, farklı çıkarların kesiştiği yerde biçimleniyor. Bu projeleri alan ve alacak olan büyük sermaye grubu şirketler, geri bağlama etkisiyle farklı bileşenlere ayrılmasından dolayı siyasi iktidara, siyasi ve yakın çevresinin var olma koşulları da sürekli mega projelere bağlıdır.

Kentsel arazi üretimi, kentte yatırım alanları açmaya yönelik yapılan TOKİ; 1980’lerde, kamu arazilerinin kendi yapılı çevresini bozmadan daha dışarıdaki alanları içine çekecek şekilde binalar yapıyordu. Afet yasasıyla birlikte yeni bir evreye girildi. Kentin merkezinde olan mülkiyet hakkını da alt üst eden yerler, halkın barınma hakkı yok sayılarak bu üretimin içine çekildi. Bu alanda da kaynak tükenince tamamen yeni bir kentleşme oluşumuna ihtiyaç duyuldu.

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları”, 3. Köprü, 3. Havalimanı vb. mega projelerle birlikte oluşturulan yeni kentleşme modeli, halkın değil siyasi iktidarın varlığını devam ettirmek, devlete kaynak sağlamak, sermaye birikimine katkı sağlamak amacıyla devreye sokulmak istenmektedir.

## BÖLÜM 10 – SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

“**Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi**”nin uygulanmaya çalışıldığı Küçükçekmece Lagün Havzasının binlerce yıldır sahip olduğu kimliği tamamen değiştiriliyor.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Yarımburgaz Mağarası ve çevresinde yapılan kazılar, "Bathoena" kazıları, antik Liman ve göl içinde kalmış Antik Deniz Feneri, sarnıç, kale kalıntısı, yol kalıntıları Havzanın arkeolojisinin yüzbinlerce yıl öncesine, neolitik döneme, geç antik çağ ve bizans dönemine (Hellenistik ve Roma dönemlerine) kadar uzanan belleğini isoatlıyor. Bu denli uzun yıllar farklı kültürlerin yaşam sürdüğü, **Küçükçekmece Lagün Havzası**; 2000li yıllardan itibaren, kültürü, tarihi, doğal alanları; ormanları, Lagünü, göl ve göletleri, tarım alanları, dereleri ve meraları ile yapılaşma kısılcasına sokulmaya çalışılıyor.

2004 yılından itibaren mahallelerde başlatılan kentsel dönüşüm hamlesi, 3. havalimanını yürürlüğe sokulması ile kuzeydeki doğal alanları; ormanları ve sucul sistemleri içine alarak genişletildi, 2011 yılından sonra **"Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi"** ile tüm havzayı kapsayarak hızlandırıldı.

1/100.000 lik İstanbul Çevre Nazım Planı; 14.07.2006 gün ve 1370 sayılı Meclis Kararı ile onandığında, orman ekosistemi için orman vasfını kaybettiği belirtilerek 2B lejantı ile planlama kuzey ormanlarının kullanıma, yapılaşmaya açılmasının başlangıcı idi Aynı üst ölçek planda Küçükçekmece Lagün havzası sulak alanların korunması kapsamında bir kez daha çıkarılarak kentsel hizmet alanı lejantı ile tanımlandı. Kentsel fonksiyonların bölge ekonomisine ve sanayisine hizmet edecek nitelikleri taşıması hedef haline getirildi. Küçükçekmece Lagünü ve Havzası ekolojik yapısının korunmasından çıkarılarak ekonomiye katkı verecek planlamanın içine sokulmuş oldu.

Sermaye birikim alanı olarak havzada;

1. Mevcut tarım alanlarını, tarlaları ve meraları kent ve betonlaşmaya çevirme
2. Kanal güzergahı içinde kalan kuzey ormanlarını yapılaşmaya açma
3. Kanal güzergahı içinde kalan sulak alanlarını koruma statüsünden çıkarılarak kullanıma açma
4. Kıyıları, denizin içinin, Lagün ve derelerin içinin kanal, dolgu ile yeni yapı alanları haline getirme
5. Mevcut binaları kentsel dönüşüm ile gökdelen ve sitelere çevirme
6. 3. Köprü, 3. Havalimanını, metro projeleri ile kanal projesinin birleştirme hedeflendi.

Bölgede yapılaşma hızla başladı, Kentsel Dönüşümün ve doğal alanların yapılaşmaya açılmasının sermaye birikimine etkisi, Türkiye Veri İşlem merkezinin verilerine 2014-2016 döneminde bir önceki yılın işlem hacminin (gayrimenkul arzı hareketliliği) üç katına çıkarak yansıdı.

Yapılaşma ve paralelinde artan göç kentin su ihtiyacını artırırken, bölgeye su besleyen orman, mera alanlarının yok edilmesi, bölgenin kuraklığını da giderek arttıracaktır. Bu sürecin yanı sıra yeraltı ve yerüstü sularının ticarileştirilmesinin sonucu önümüzdeki yıllarda tüm canlılar için susuz yılların ve sağlıksız su kullanımı yaşanacağı açıktır.

**"Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi"** ile 2000 li yıllarda başlatılan yapılaşma süreci inşaat şirketlerine sermaye olarak dönüşürken;

- İstanbul'u belleğinden; geçmişinden, kültüründen, ekolojisinden
- Dünyanın sayılı Lagünlerinden biri olan Küçükçekmece Lagünü, onu besleyen başta Sazlıdere olmak üzere dereleri, tatlısu akiferlerini (yeraltı su akışlarını), tarım alanlarını, ormanları yaşamdan,
- Bölgede bugüne değin yaşamakta olan tüm canlıları, balıkları, endemik olan olmayan bitkileri, börtü böceği, yabaniıları, göçmen olan olmayan kuşları yaşam alanlarından, yaşamdan
- Geçimini balıkçılıktan, hayvancılıktan, tarımdan sağlayan yöre halkını yaşam güvencelerinden koparacaktır.
- Küçükçekmece Lagünü, onu besleyen tatlı su akışları ile birlikte yok olacaktır.

Üreme döneminde yuva ve yavrularını düşmanlarından koruyabilmek için ıssız yerleri (ağaçlar, sazlıklar vb.), ve doğal alanları tercih eden tüm yabaniılar ve göçmen kuşlar için, Lagün ve dereler deniz canlıları tarafından üremek için tercih edilmektedir. Büyükçekmece Gölü, Küçükçekmece Lagün Havzasındaki sulak alanların korunması, kentleşmeye açılmaması, insan faaliyetlerinden uzak tutulması gerekmektedir. Canlılar genetik kodları ile üreme ve göç yollarını bilgi olarak nesiller boyunca aktarmaktadır. Türlerinin ve yaşamın korunması; havzadaki orman ekosisteminin, sulak alanların, kıyıların, Lagünün, derelerin ve akiferlerin (doğal alanların) korunması ile mümkün olacaktır.

**Kanal projesinin uygulanması** ve/veya sadece, bölgenin yapı rezerv alanı haline getirilmesiyle; Trakya yarımadasını, Marmara Denizini de içine alacak geri dönüştürülemez ekolojik yıkıma neden olacaktır. Bu nedenle projenin yaşama



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

ve bölgeye etkilerinin göz ardı edilmesi akıl dışıdır, bu projenin başlatılması için karar verilmesi bile ciddi kaygı vericidir. Bu proje ve benzerleri ile Küçükçekmece Lagün Havzasında ekolojik, tarihi, kültürel suç işlenmektedir. Projenin sonucunda yaşam bir daha geri alınamayacaktır.

Karadenizden Marmara Denizine doğru akış ile,

- Tatlısu akiferleri ve karasal ekosistem tuzlanacak,
- Tarım ve hayvancılık yapılamaz hale gelecek,
- Sadece İstanbul ve çevresi değil, Trakya'ya kadar tatlı suların beslediği tarım alanları ve karasal ekosistem geri alınamaz şekilde bozulacak, yıkıma uğrayacak,
- Kanal çevresinde heyelan riski artacak,
- Küçükçekmece Lagün havzası kadar Trakya Bölgesi de ekolojik olarak olumsuz etkilenecektir.

Bölgede yaşayan uygarlıkların izi, kentin kültürel hafızası yok olacaktır.

Güzergahtaki bilinen arkeolojik alanlar farklı dönemlere ait olup, çeşitlilik göstermektedir. Örneğin, Yarımburgaz Mağarası'ndaki kazılar burada iskanın günümüzden 800 bin yıl önce başladığını göstermektedir. Bu İstanbul ve çevresinde insan varlığına ilişkin bulunan en eski izler anlamına gelmektedir. Türkiye genelinde de bu döneme ait verilere ulaşabildiğimiz sadece birkaç kazı yeri vardır. Mağaranın Neolitik katmanları da, neolitik yaşam biçiminin Avrupa'ya aktarımının anlaşılması için oldukça önemlidir.

Mağara ve çevresinin geç antik çağ, Bizans döneminde de kullanıldığı bilinmektedir. Mağaranın kuzeyinde tescilli bir Roma köprüsü de bulunmaktadır. Ayrıca, Küçükçekmece Lagünü havzasında uzun yıllardır arkeolojik kazı ve yüzey araştırmaları yapılmaktadır. Bu araştırmalar sonucunda lagünün kuzeybatısındaki "Bathoena" kazılarında Hellenistik ve Roma dönemlerine tarihlenen iki adet antik Liman ve göl içinde kalmış bir Antik Deniz Feneri, sarnıç, bir kale kalıntısı, yol, vb. pekçok anıtsal mimari kalıntı ile Filiboz gibi başka antik yerleşimler tespit edilmiştir. Bu yerleşmedeki kalıntılar o kadar iyi korunmuş durumdadır ki, ören yeri olarak ziyarete açılması mümkün iken bölgenin arkeolojik sit derecelerinin düşürülmesi yoluyla arkeolojik alanlar bir süredir TOKI'nin konut rezerv alanı ısrarına uğramaktadır.

İstanbul'un batıya doğru genişlemesi sırasında lagünün bir bölümü ve sazlıdere havzasının görece daha az yapılaşmış olması da bu arkeolojik potansiyelin araştırılması ve özgün ortamında korunması için önemli bir fırsat oluyor, arkeolojik ve ekolojik bir rezerv alanı yaratıyordu. Ancak, Kanal İstanbul projesi bu şansı ortadan kaldıracak ve buradaki pekçok varlığın özgün peyzajında ekolojik ve kültürel değerler bütünü olarak korunabilmesini tehlikeye atacaktır.

Tasarlanan kanal ve yapılaşma ile,

### ***İstanbul'un kültürel mirası ve su havzaları tehdit altındadır.***

- Kanal İstanbul Küçükçekmece Lagün Havzasında kalacak olan karasal alanın tümünün ve kuzey sulak alanların, ormanların yapılaşmaya açılması demektir. 1985 yılında korumadan çıkarılarak 1993 yılına kadar sanayinin kullanımına sokulan Lagün havzası 2000 yılında 1/100.000 İstanbul Çevre Nazım Planıyla birlikte koruma statüsünden çıkarıldıktan sonra sanayi ve evsel atıksu baskısı ile giderek kirlenmektedir
- İstanbul Kent yönetimi, uzun yıllardır sadece su havzalarını yok etmekle kalmamış, Boğazlar ve Marmara Denizini de kirletici kaynaklar ile baskı altında bırakmıştır.
- Bütün Kentin kanalizasyon sistemi; Boğaza veya Marmara Denizine akış şeklinde planlanmış olup, ön arıtma tesisleri ile Boğaza ve Marmara Denizine doğrudan deşarjlar ile kirlilik baskısı oluşturmaktadır. Kentin atık sularının sadece %25-30 miktarı ileri arıtma sistemlerinde arıtma işlemine tabii tutulurken, diğer önemli kısım ön arıtma sistemlerinden geçirilerek doğrudan Boğaza ve Marmara Denizine deşarj edilmektedir.
- Terkos ve Sazlıdere barajları ve su toplama havza alanları kentin önemli su kaynakları arasındadır. Toplamda kentin su ihtiyacının yaklaşık %29'luk kısmını karşılayan su kaynaklarından Sazlıdere, bu proje ile tamamen ortadan kalkmaktadır.



## Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

- 3. Havalimanı yeterince havza için yıkım oluştururken, havalimanı ve kanal devreye alındığında, kanalın havalimanına yakınlığı, Küçükçekmece Havzasında yapıların arasından geçecek olması olası tanker kazası durumunda riski facia boyutuna yükseltecektir.

Bu baskılar, bölgeye konuşlanacak ilave bir kent nüfusu ile hem İstanbul üstünde hem de Trakya üstünde artarak olumsuz etkisini gösterecektir.

Projenin yapımı sürecinde en büyük risk projede çalışacak işçiler için olacaktır. Güvencesiz koşullarda çalışma ölüm riskini arttıracaktır. Yüzlerce taşeron firma, milyonlarca hafriyat kamyonu, binlerce emekçi, mevcut güvencesiz koşullarda en az 5 yıl sürecek bu ekolojik yıkım projesinde yer alacaktır. 2008 krizinden sonra inşaatlarda, işletmelerde, otoyol, köprü projelerinde yaşanan iş cinayetlerindeki artışın her yıl katlanarak sürdüğü dikkate alındığında, projedeki işçi sağlığı açısından riskin ürkütücü boyutlarda olacağı açıktır.

“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları” projesi siyasi bir dayatmadır. Yaşama herhangi bir faydası yoktur, yaşam için, halklar için yapımı gereksizdir.

**“Kanal İstanbul ve Rezerv Yapı Alanları Projesi”, 3. Havalimanı projesi ve kentsel dönüşüm projeleri ve benzeri yaşamı katledecek mega projelerin ivedilikle durdurulması, iptal edilmesi, bu projelerin tehdidi altında olan Küçükçekmece Lagün Havzasının ekolojik yapısının, biyoçeşitliliğin, yaşam belleğinin korunması, yaşamın sürmesi için zorunluluktur.**

### KAYNAKÇA

3. Havalimanı Projesi Sahasına 01.06.2014 tarihinde TMMOB Çevre Mühendisleri Odası. (2014, 06 01).

TMMOB ÇMO İstanbul:

[http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/aeecfa3ef4a93cc\\_ek.pdf?tipi=78&turu=H&sube=2](http://www.cmo.org.tr/resimler/ekler/aeecfa3ef4a93cc_ek.pdf?tipi=78&turu=H&sube=2) adresinden alındı

Akalın, A. (2017, 05 28). *İş(çi) cinayetlerinde aydın ihanetinin rolü* . guvenlialisma.org:

[http://www.guvenlialisma.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18696:isci-cinayetlerinde-aydin-ihanetinin-rolu-akif-akalin&catid=130:makaleler&Itemid=240](http://www.guvenlialisma.org/index.php?option=com_content&view=article&id=18696:isci-cinayetlerinde-aydin-ihanetinin-rolu-akif-akalin&catid=130:makaleler&Itemid=240) adresinden alındı

*Avcılar Ambarlı'da binaların yıkımına başlandı; semt sakinleri tepkili.* (2015, 08 14). hurriyet.com.tr:

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/avcilar-ambarlida-binalarin-yikimina-baslandi-semt-sakinleri-tepkili-29799597> adresinden alındı

Bacak, B., Özkoç, Ö., Bilgin, S., & Beşkardeş, V. (2015). *İstanbul Kuşları*. İstanbul: T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı 1. Bölge Müdürlüğü.

Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. (2017). *Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu*. İstanbul: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. (2017). *Kanal İstanbul ÇED Başvuru Dosyası*. İstanbul: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı





- Ebird. (2018). İnternet Kuş Gözlem Veri Tabanı.
- Erciyas, K. Y. (2014, 8). Türkiye'deki Kuş Hareketliliği Haritaları. İstanbul, Türkiye.
- ISIG Meclisi. (2017, 06 13). *Hedef 'sıfır kaza'*. [guvenlicalisma.org](http://www.guvenlicalisma.org):  
[http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18735:hedef-sifir-kaza-isig-meclisi&catid=130:makaleler&Itemid=240](http://www.guvenlicalisma.org/index.php?option=com_content&view=article&id=18735:hedef-sifir-kaza-isig-meclisi&catid=130:makaleler&Itemid=240) adresinden alındı
- İstanbul Barosu. (2015). *Kanal İstanbul Çevresel - Kentsel ve Hukuki Etkileri* (s. 116-124). İstanbul: İstanbul Barosu.
- İstanbul Yeni Havalimanı'na altı bankadan 4,5 milyar euro'luk kredi.* (2015, 10 19). [igairport.com](http://www.igairport.com):  
<http://www.igairport.com/bilgi-merkezi/basin-bultenleri/istanbul-yeni-havalimani-na-alti-bankadan-4-5-milyar-euroluk-kredi> adresinden alındı
- Kanal İstanbul Bölgesi'nde 7 Kez El Değiştiren Tapular Var!* (2017, 03 15). Türkiye Veri İşleme Merkezi:  
<http://haber.tuvimer.com/kanal-istanbul-bolgesi-2/> adresinden alındı
- KANAL İSTANBUL FORUMUNU ÜYELERİMİZİN VE HALKIN KATILIMI İLE GERÇEKLEŞTİRDİK.* (2018, 02 08). TMMOB ÇEVRE MÜHENDİSLERİ ODASI:  
[http://www.cmo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=97574&tipi=67&sube=2](http://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=97574&tipi=67&sube=2) adresinden alındı
- Kanal İstanbul Güzergahına 370 Bin Kişi Komşu Olacak!* (2017, 12 7). Türkiye Veri İşleme Merkezi:  
<http://haber.tuvimer.com/kanal-istanbul-guzergahinda-370-bin-komsu-olacak/> adresinden alındı
- Kantarıcı, D. (2018). *Kanal İstanbul Ekolojik Değerlendirme Raporu*. İstanbul.
- ÖN, S. A., ÇAĞATAY, N., & SAKINÇ, M. (2011). Küçükçekmece Lagünü'nde (İstanbul) "Küçük Buzul Çağı" ve "Orta Çağ Ilık Dönemi" çökel kayıtları. *İTÜ*, 131-140.
- RayHaber. (2017, 03 12). *Üçüncü havalimanında işçi ölümleri neden gizleniyor*. Ray Haber:  
<http://www.rayhaber.com/2017/03/ucuncu-havalimaninda-isci-olumleri-gizleniyor/> adresinden alındı
- Şenduran, C. (2007). *Küçükçekmece lagününde limnolojik özellikler ve sediment taşınımının araştırılması* (Yüksek Lisans tezi). Erişim adresi:  
<http://dspace.yildiz.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.11871/3067/0033559.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Tekin, H. (2017). Sermaye Odaklı Mevzuatın Doğuracağı İşçi Cinayetleri. *Yeşiller Sol Gündem*, 40.
- (2018). *Üreyen Atlas Çalışması*. İstanbul.
- Üstün, B., & arkadaşları. (2009). Doğal Ortamda Ağır Metal İzlemesi: Uygulama Alanı Küçükçekmece Gölü ve Havzası. *Tübitak 105Y116*. İstanbul/Küçükçekmece.
- Wikipedia. (2018, 01 13). *Panama Kanalı*. Wikipedia:  
[https://tr.wikipedia.org/wiki/Panama\\_Kanal%C4%B1/](https://tr.wikipedia.org/wiki/Panama_Kanal%C4%B1/) adresinden alındı

