

KANAL İSTANBUL

ÇED RAPORU BASIN TOPLANTISI - 26 ARALIK 2019



ÇED başvuru dosyası 20 Şubat 2018 tarihinde, yaklaşık 2 yıl önce bakanlığımıza sunuldu. Ardından bu rapor bütün kurum kuruluşların ve halkın görüşlerine açıldı. Gelen görüşler doğrultusunda alınacak çevreyle ilgili muhtemel tedbirlerin tamamı rapora taahhütler zinciri olarak işlendi.



ÇED sürecimiz Türkiye'nin en geniş katılımlı, en şeffaf süreçlerinden biri olmuştur. Bakın biz, bütün kurumların katılımıyla, askıya çıkmadan önceki son toplantı olan İnceleme Değerlendirme Toplantımızı 28 Kasım 2019'da yaptık.



İstanbul Büyükşehir Belediyesi de bu toplantıya katılmış ve herhangi bir şerh veya itiraz kaydı düşmeden, görüş bildirmiştir; Büyükşehir belediyesinin temsilcisi de ÇED Raporu'nun altına imzasını atmıştır.

ÇED İZİN VE DENETİM GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
EKİ TOPLANTI TUTANAĞI

SIRA	AD SOYAD	İLİM	İLÇE	TELEFON NO	E-MAİL	İMZA
16	Abdülhak	İBB	Beşiktaş	312 408 3146	abdulhak@ibb.gov.tr	[İmza]
17	Ayhan AKSAKAL	İBB	Beşiktaş	492 42 87	ayhan.aksakal@ibb.gov.tr	[İmza]
18	Mehmet HÜSEİN	İBB/ÇEKİR	Beşiktaş	312 408 3146	mehmet.husein@ibb.gov.tr	[İmza]
19	Emre ÖZGÜR	Beşiktaş/ÇEKİR	Beşiktaş	312 408 3146	emre.ozgur@ibb.gov.tr	[İmza]
20	Fatih ÖZKAN	Beşiktaş/ÇEKİR	Beşiktaş	312 408 3146	fatih.ozkan@ibb.gov.tr	[İmza]
21	Ayhan AKSAKAL	İBB	Beşiktaş	312 408 3146	ayhan.aksakal@ibb.gov.tr	[İmza]
22	Alihan AK	"	Beşiktaş	"	"	[İmza]
23	Kadir Akdoğan	İBB	Beşiktaş	312 408 3146	kadir.akdogan@ibb.gov.tr	[İmza]
44	Gürkan Akgün	İBB İmar ve Şehircilik Daire Bşk.	Beşiktaş	05416501080	gurkan.akgun@ibb.gov.tr	[İmza]
24	Bülent ASICI	İBB	Beşiktaş	312 408 3146	bulent.asici@ibb.gov.tr	[İmza]
25						
26						
27						

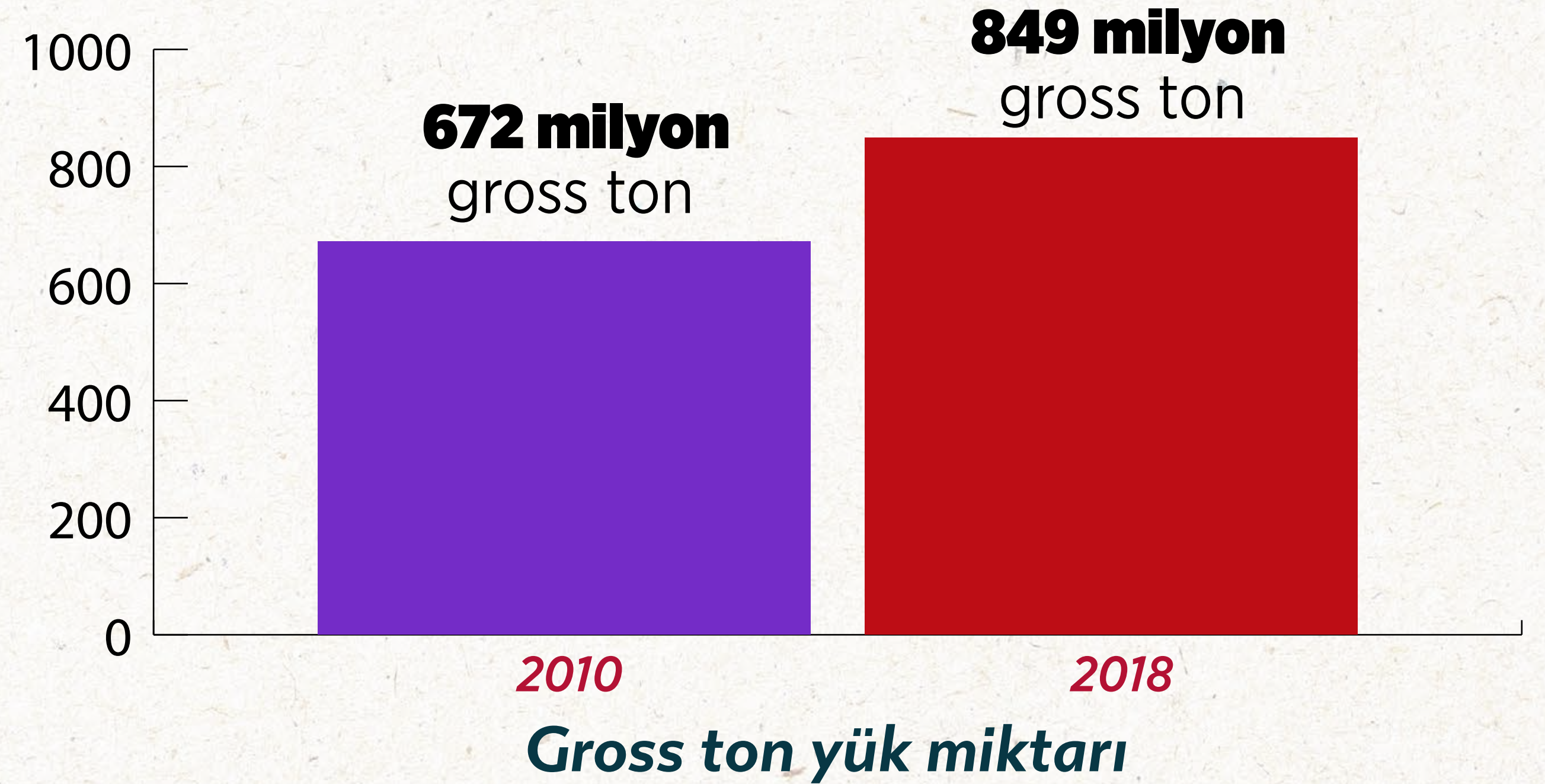


*1930'lu yıllarda
Boğazlardan günde 2 gemi
geçiyordu, şu anda İstanbul
Boğazi'ndan günlük
ortalama 150 gemi geçiyor.
**Bugün boğazdan; yılda
ortalama 50 bin gemi
geçiyor.***

*Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olarak; Marmara Denizini **91 istasyonla izliyoruz.** Bu izlemeler sonucunda, **mevcut gemi trafiğinin Marmara'nın su kalitesini ne denli olumsuz yönde etkilediğini müşahade ediyoruz***



*İstanbul Boğazi'ndan geçen gemilerin tonajlarına baktığımız zaman, yıllara göre sürekli bir artış yaşanıyor. Örneğin Boğazlardan **2010 yılında 672 milyon gross ton yük geçmişken 2018 yılında bu miktar 849 milyon gross tona yükselmiştir.***



Akaryakıt ve tehlikeli madde taşıyan gemiler; geçmişten bu yana İstanbul için çok büyük bir tehdit olmuştur.

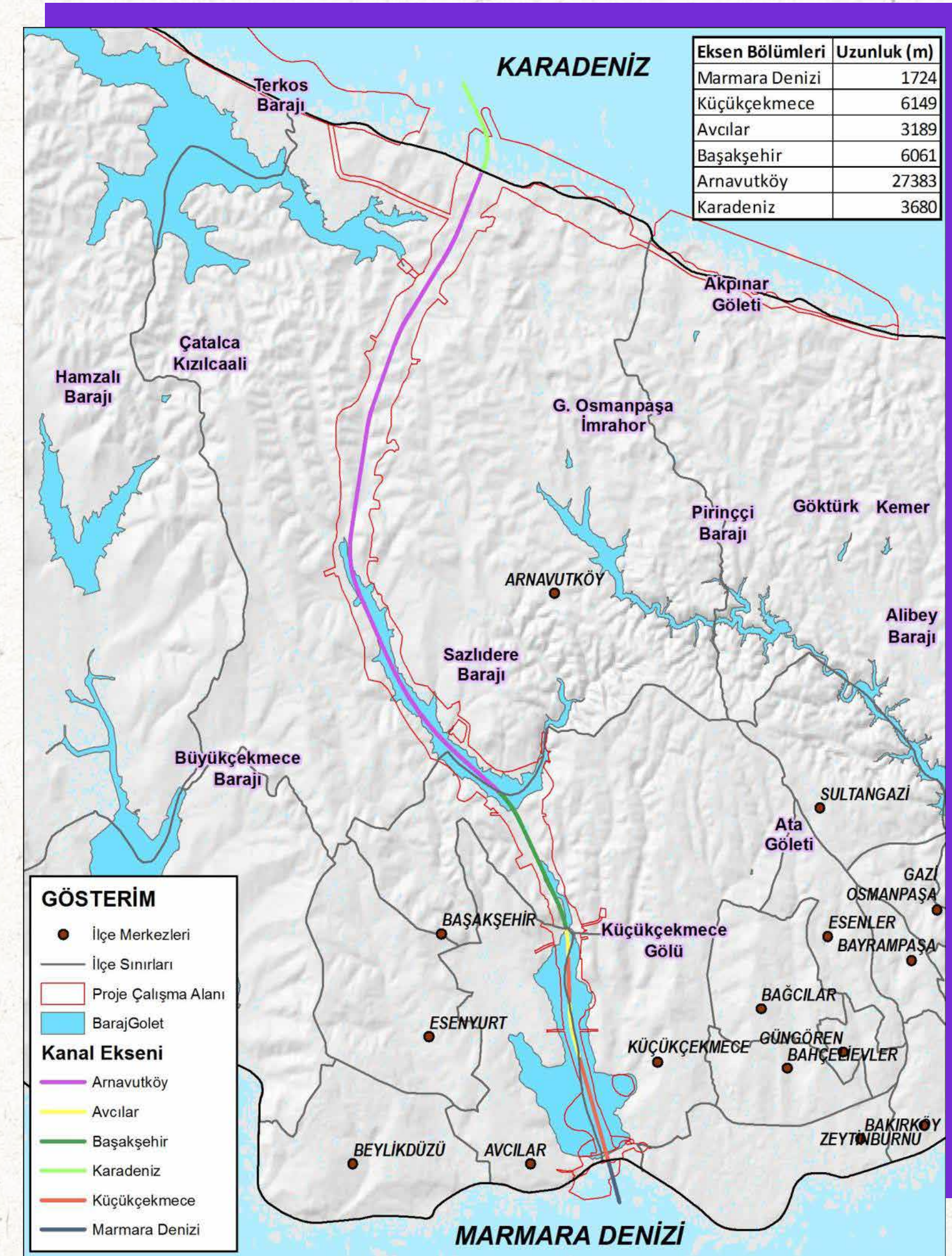
Bildiğiniz gibi; İstanbul Boğazı'nda 1960'lardan bu yana gerçekleşen 6 büyük kazada; toplam 108 bin ton petrol boğaza aktı, 100 kişi yaşamını yitirdi.



*Çok geniş katımlı araştırma ve istişareler sonucunda;
5 adet alternatif güzergâh belirlenmiş;
güzergahlar, birbirleriyle kıyaslandı.*



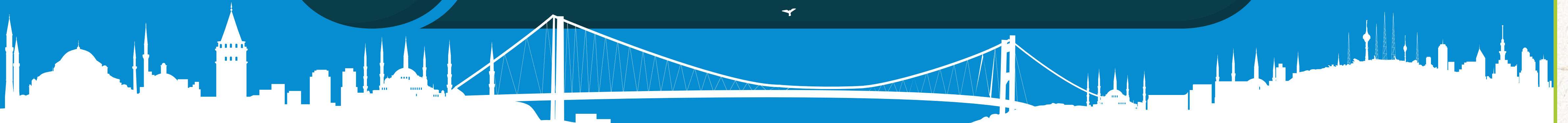
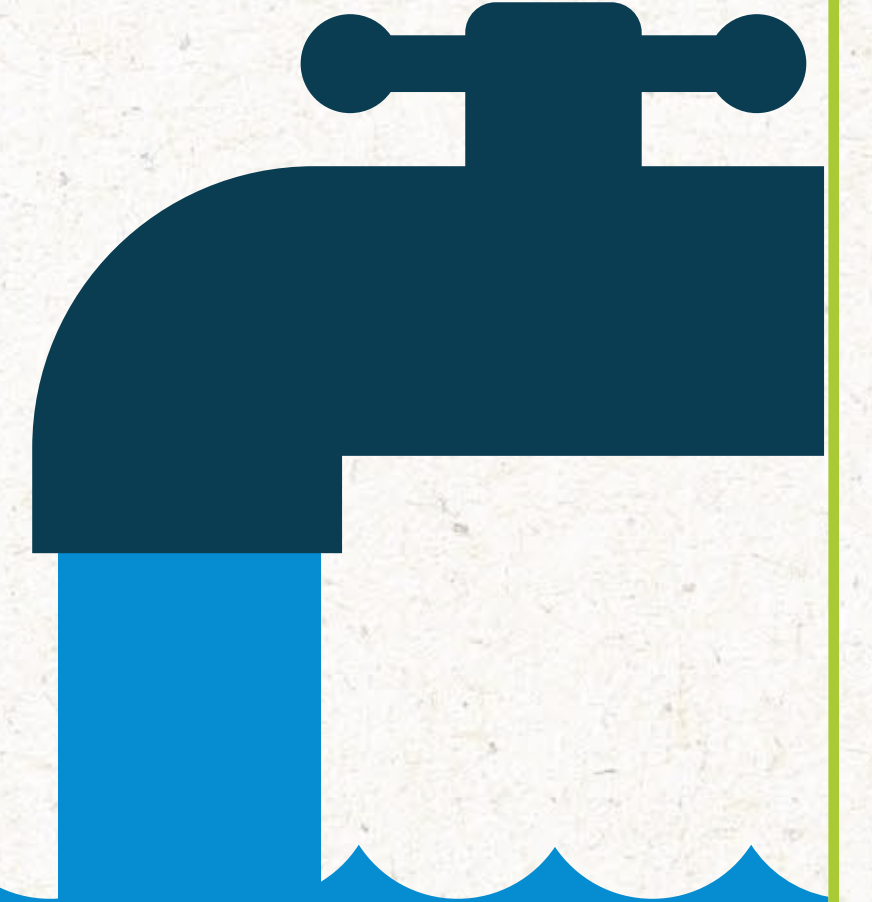
Yapılan çalışmalar sonucunda; Küçükçekmece Gölü'nden başlayarak Karadeniz'e ulaşan alternatif güzergâhın, **"Kanal İstanbul Projesi "** için en uygun güzergah olduğu belirlenmiştir.



“İstanbul, sonsuza kadar yeraltı ve yerüstü su kaynaklarını kaybedecek.” diyenleri görüyoruz. İstanbul’un su kaybı yaşayacağı iddiası kesinlikle bilimsel değildir, tamamıyla gerçek dışıdır.



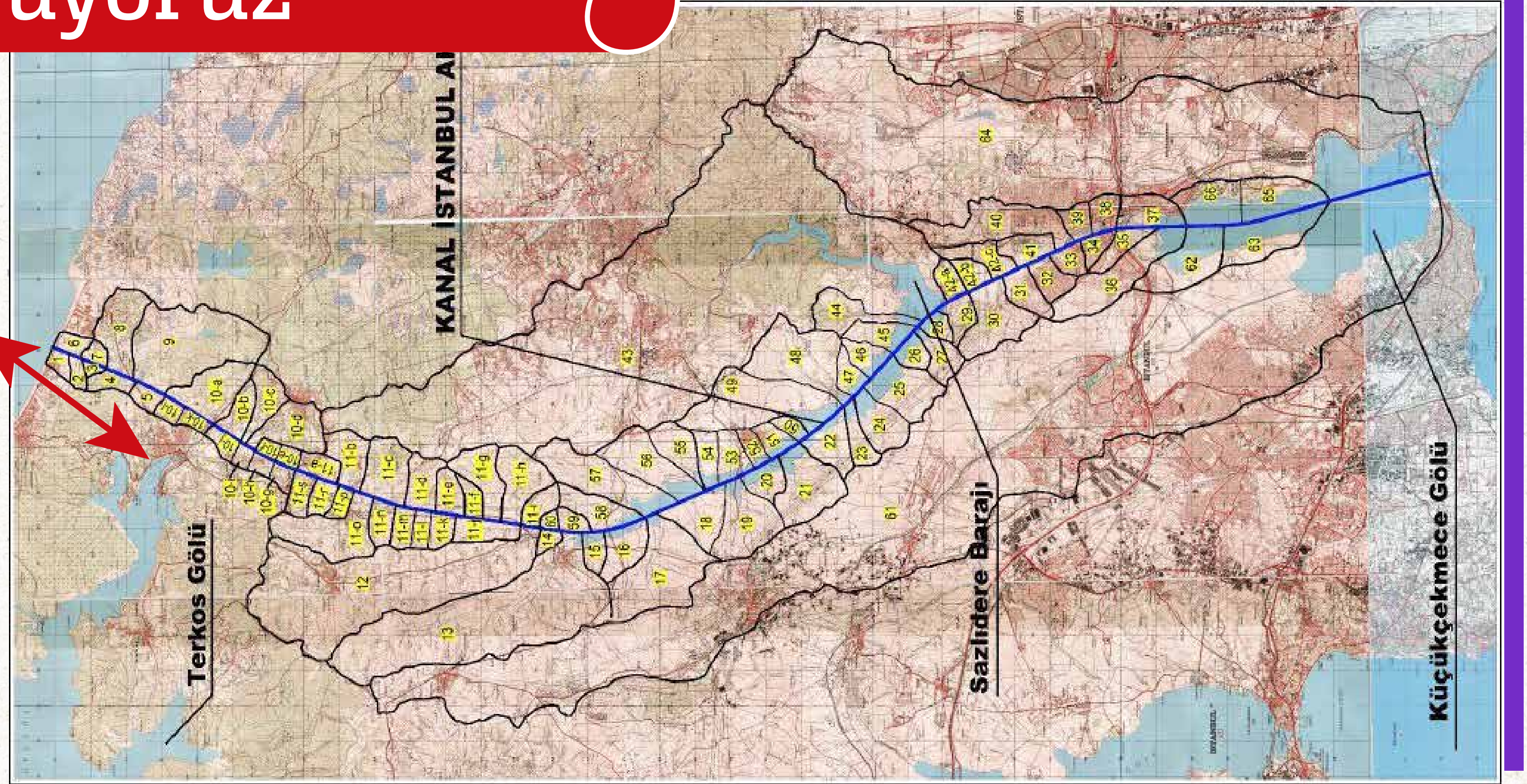
İstanbul’un yıllık su tüketimi yaklaşık
1 milyar 60 milyon m³*tür.*

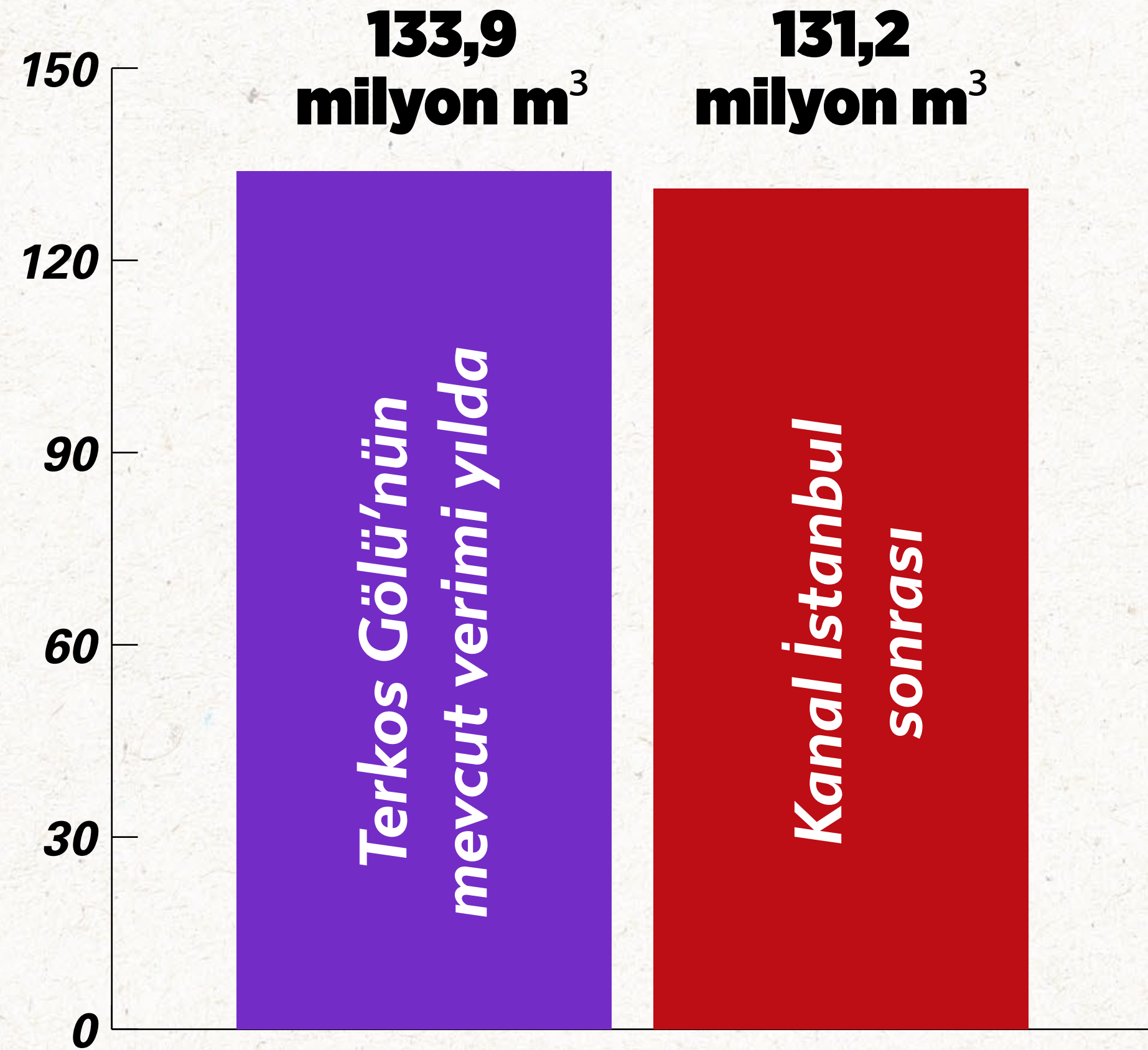


Kanal güzergâhındaki su rezervini incelediğimizde ne görüyoruz



“
Kanal İstanbul Projesi
Terkos Gölü'nün
yakın koruma alanına
girmemektedir.
”

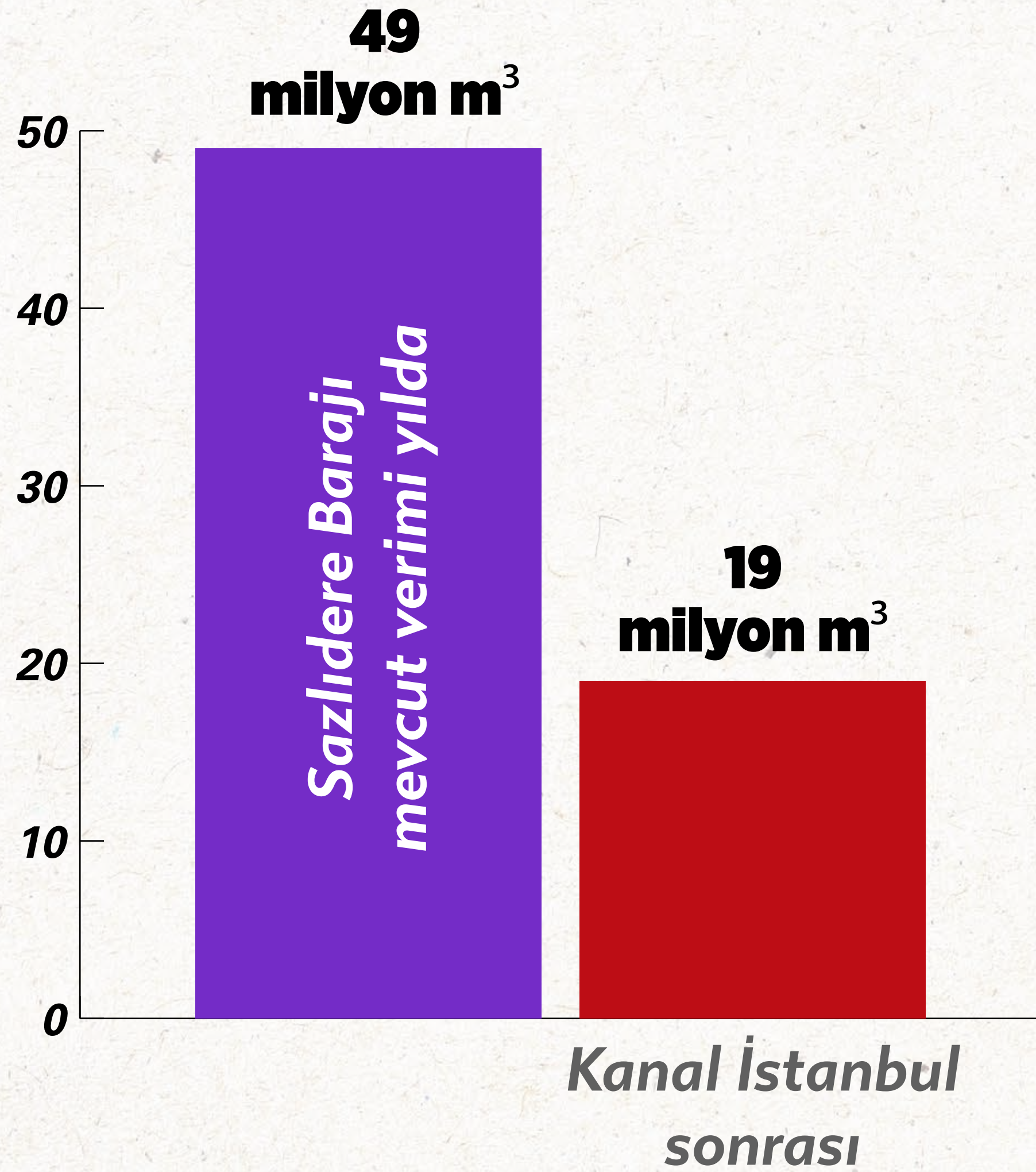




Kanal İstanbul'un
İstanbul Geneline
etkisi

%0,2

**Kanal İstanbul'un
İstanbul geneline
etkisi ise yok denecek
kadar az, binde 2,5**



Kanal İstanbul'un
İstanbul Geneline
etkisi

%2,8

“ Sazlıdere Barajı'nın yüzde 61'i Kanal içinde kalacak, ancak kalan % 39'luk kısmı koruyacağız.

Bu rakamlar bize kanalın toplam su rezervine etkisi %3 mertebesinde. ”

İstanbul'u geleceğe taşıyacak
esas kaynak olan Melen Barajı
projesini tamamlamadığımızda
ne olacak



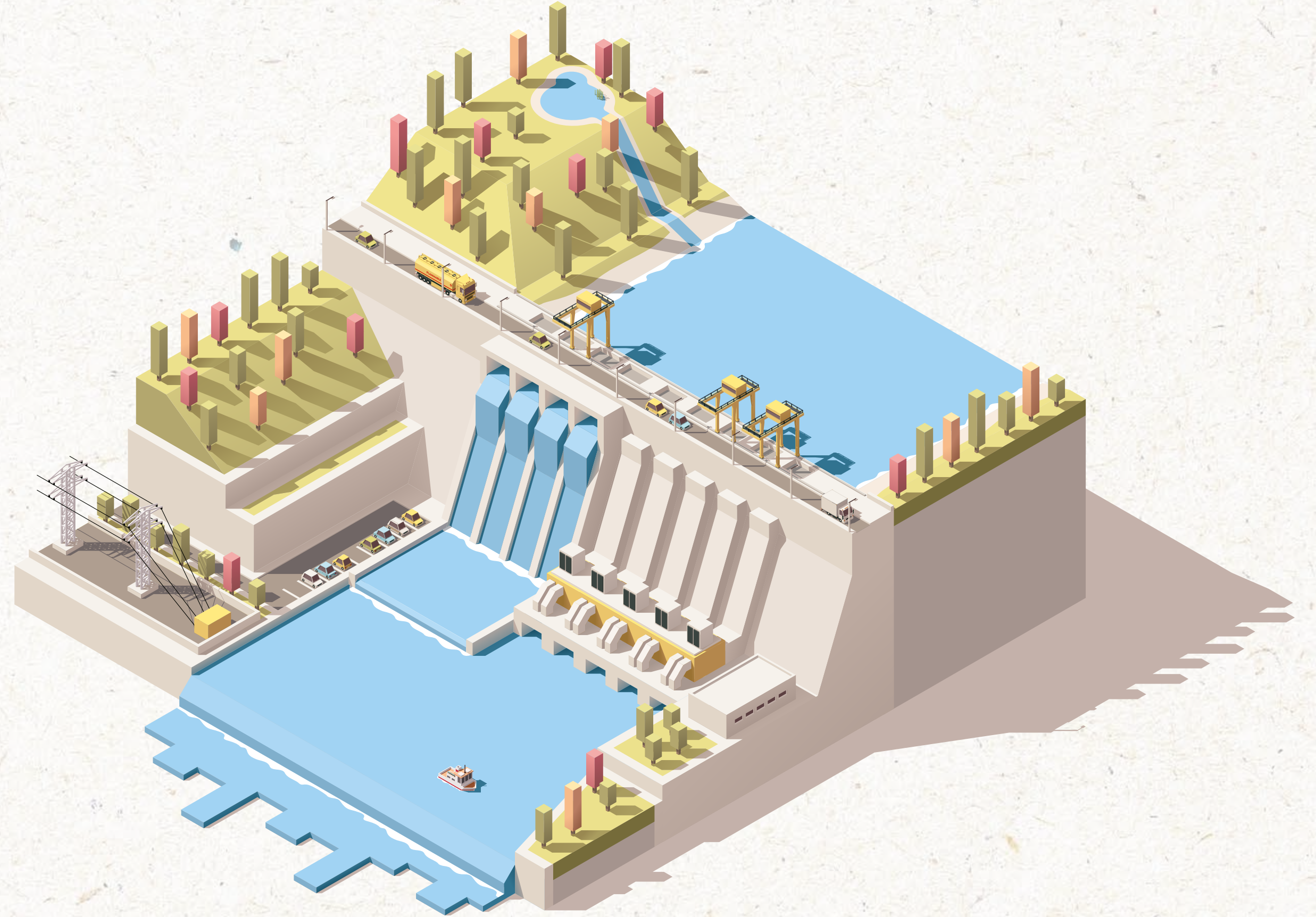
İstanbul'umuza
yılda **1,1 milyar m³**
su gelecek.
Kanal İstanbul
sebebiyle oluşacak
farkın tam 34 katı.



İstanbul'un ihtiyacı
olan su rezervinin

34 kat
fazlası

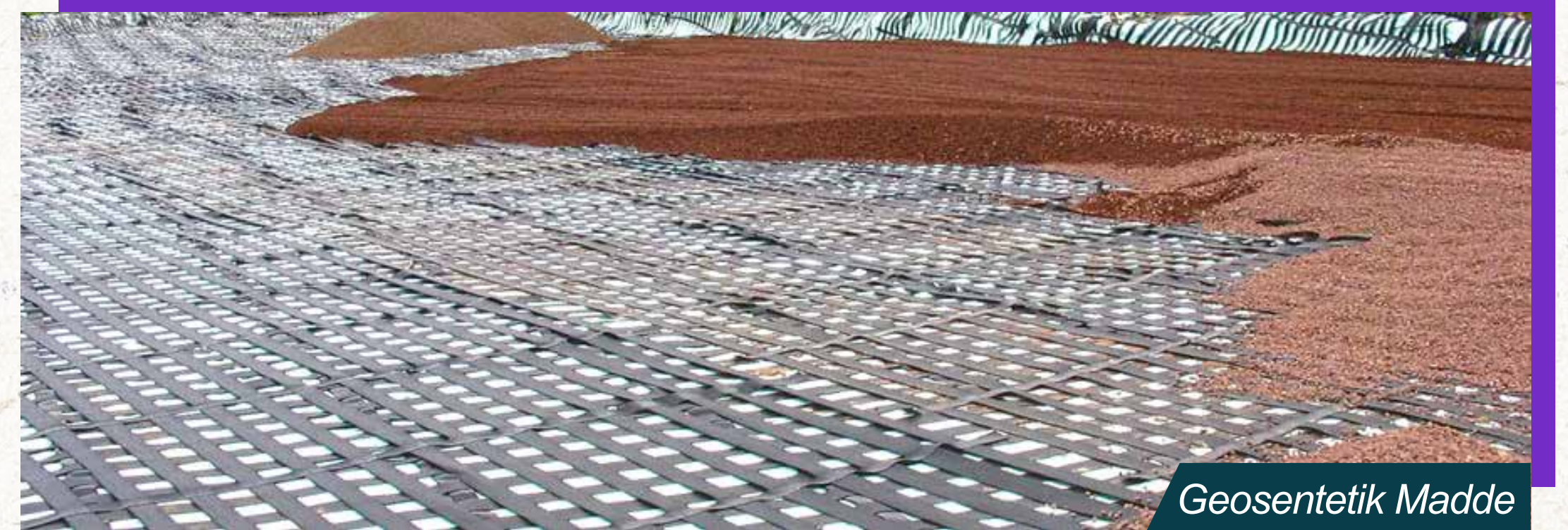
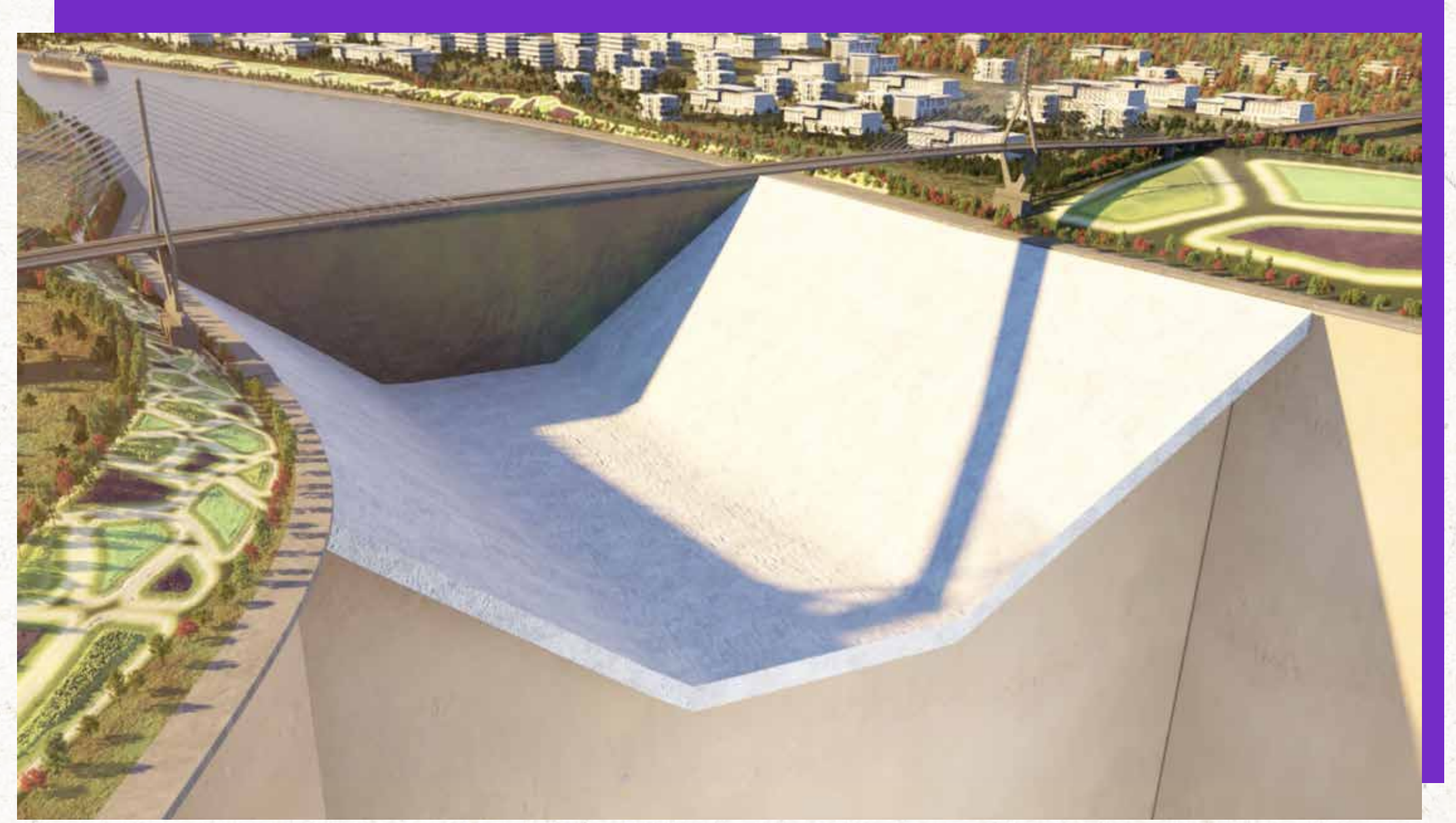
*DSİ tarafından planlaması yapılan **Hamzalı, Pirinççi, Karamandere Barajları aktif hale getirildiğinde; yine İstanbul'un su rezervini fazlasıyla arttıracak projeler olacaklar.***



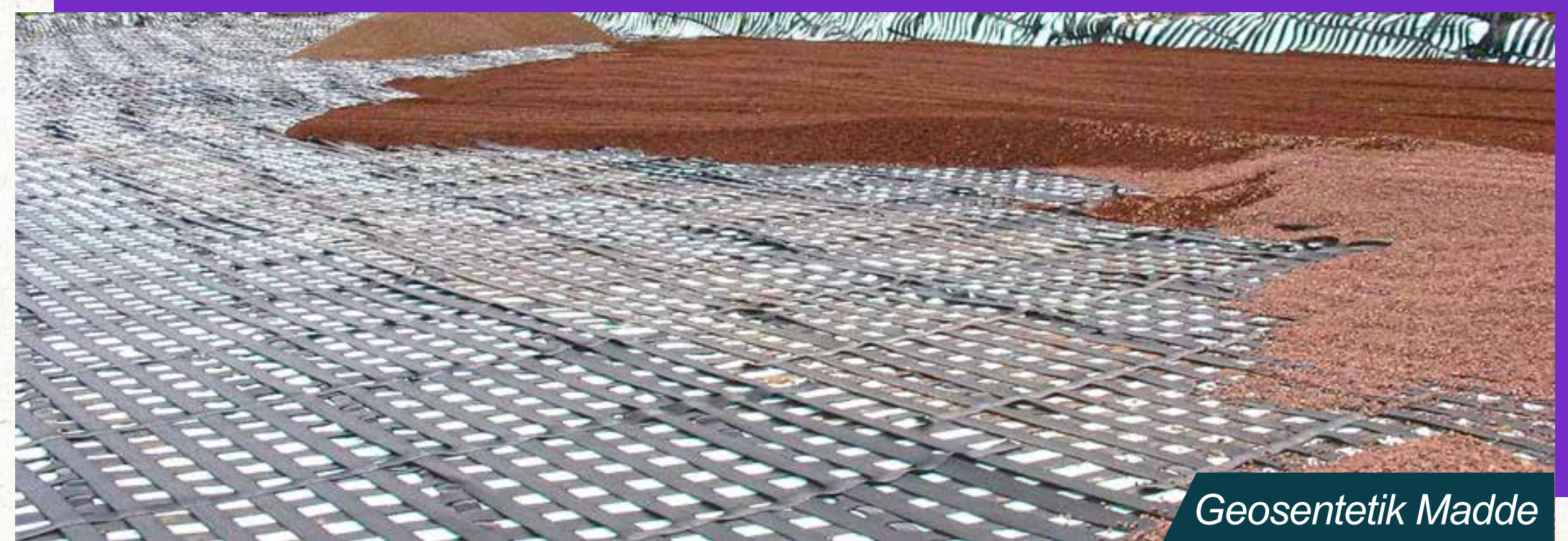
Kanal inşaatı ve işletme döneminde yeraltı ve yerüstü kaynaklarını koruyacak tüm özel önlemler, ÇED Raporu'nda kurgulanmıştır.

Kot farkından dolayı Terkos'a dair bir sızıntı veya yeraltı suyu şişmesi beklemiyoruz.

*Fakat yine de; **yer altı su rezervlerimizin ve Terkos'un deniz suyundan etkilenmemesi için; kanalın yüzeyini geçirimsiz özel bir malzemeyle kaplayacak, yan yüzeylerde de özel perdeler, bariyerler, elastik duvarlar yapacağız.***



Dolayısıyla yeraltı sularına ve Terkos'a dair iddialar da gerçek dışıdır. Ayrıca; biz Terkos'un bırakın suyunun gitmesini, Karadeniz kıyısına yapacağımız dolgu alanıyla, Karadeniz'le Terkos arasında adeta bir koruyucu hat yapıyoruz.

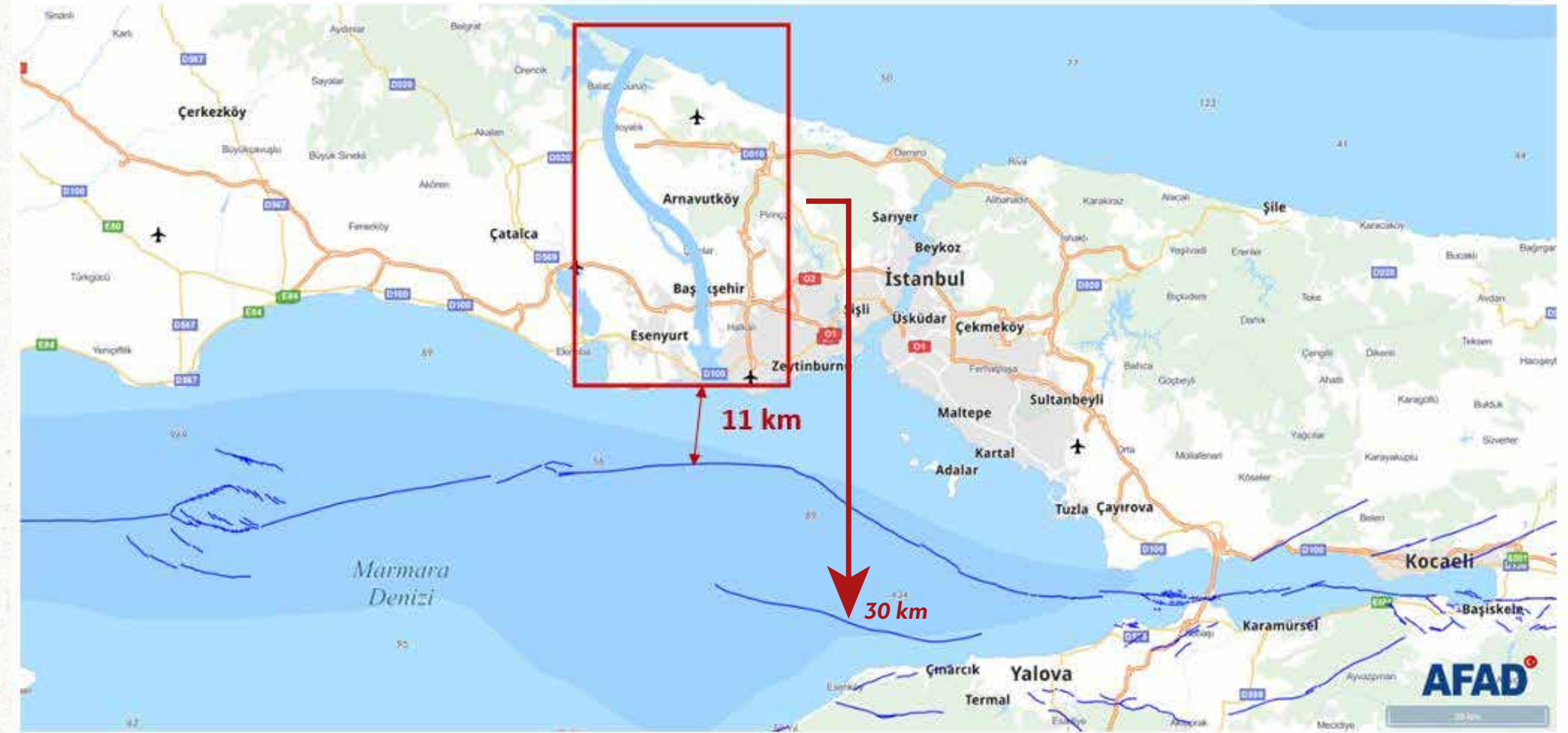


Geosentetik Madde

İstanbul'un su ihtiyacı 1 milyar metreküptür. Biz çok daha fazlasını da ekleyerek; su ihtiyacını tamamen güvence altına alıyoruz.



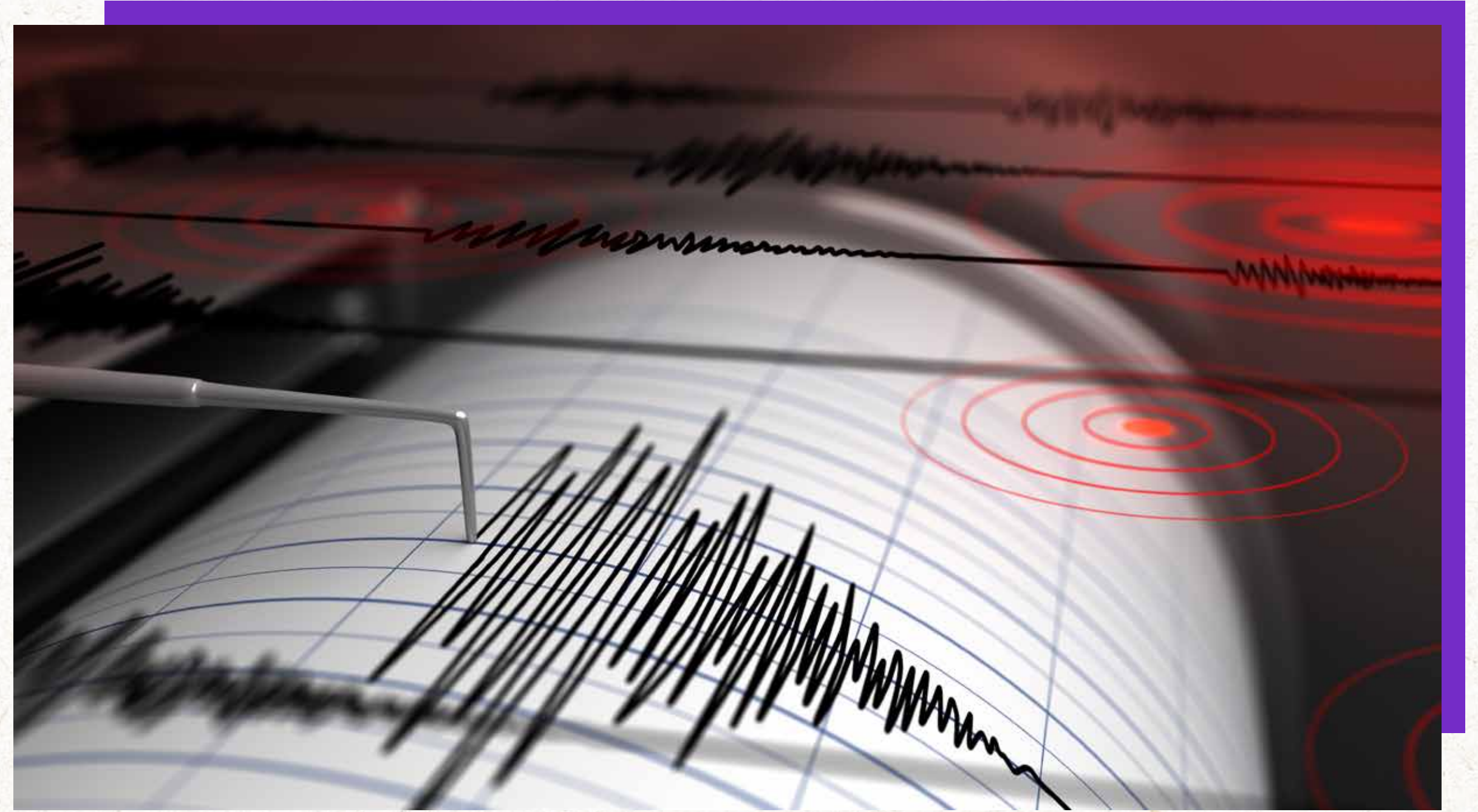
**“Kanal İstanbul depremi tetikleyecek” deniyor.
Kanal İstanbul’a
11 kilometre mesafeden
Kuzey Anadolu fay hattı,
30 kilometre mesafeden
Çınarcık fay hattı
geçiyor.**



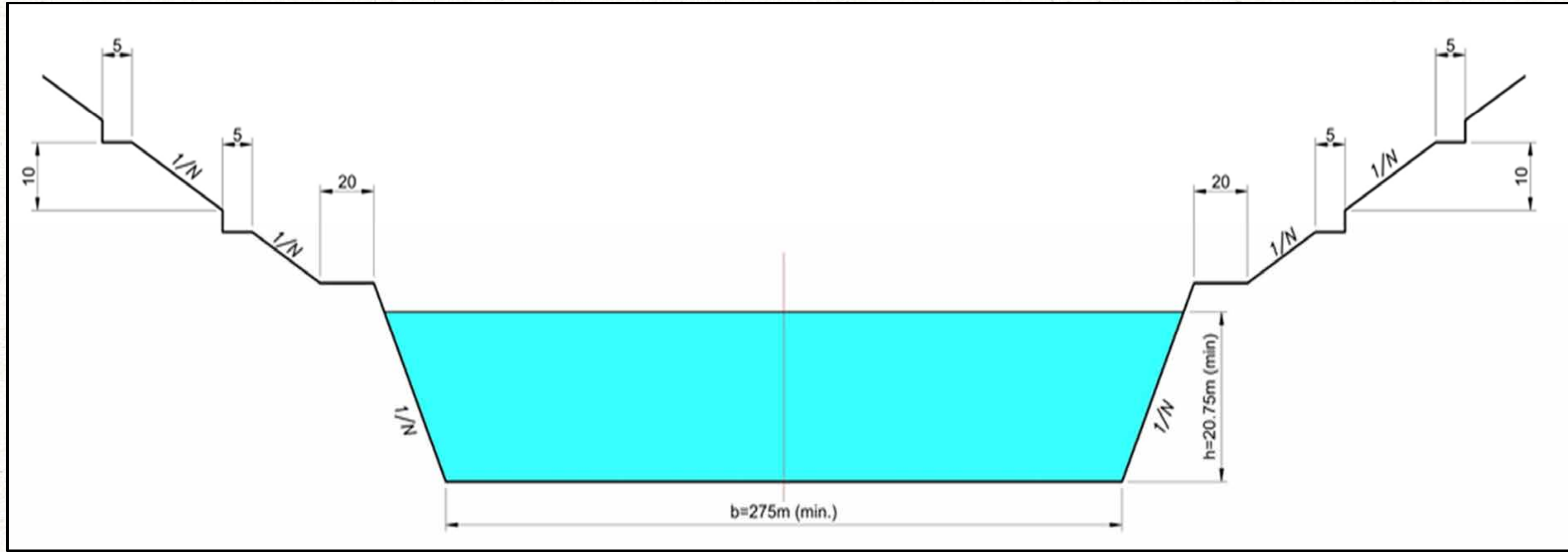
***Kanal İstanbul Projesinin geçiş güzergahında ve yakın çevresinde deprem üretecek diri fay bulunmamaktadır**

*İstanbul'da bugün yerin
20 km derinliğinde ve
7'nin üzerinde
büyüklükte bir depreme
dair hazırlık yapıyoruz.*

*21 metre derinliğinde bir
kanalın; 20 ve 7 km.
derinlikteki bir fay
hattını tetiklemesini
iddia etmek, hakikaten
bilimsellikten uzak bir
söylemdir.*



ÇED sürecinde; sadece deprem değil, **tsunami riskine dair raporlar hazırladık.** Kanalın geçeceği alana dair, limanlara ve inşa edilecek binalara, bu yapılarda kullanılacak malzemelere dair her türlü felaket senaryosuna uygun yapılaşma standartları getirdik.



**Meteoroloji Genel
Müdürlüğü'müz İstanbul'un
ısı adası olacağına dair
iddiaları çürütmektedir.**

*Kaldı ki ÇED sürecinde;
Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere
Barajı, Şamlar Tabiat Parkı ve
benzeri alanları dikkatle ve
titizlikle inceledik. Bölgenin
meteorolojik ve genel iklimsel
şartlarını değerlendirdik ve
buna dair koruma önlemlerini
de bir bir ortaya koyduk.*



▶ **Orman arazilerinin korunması için 6831 sayılı Orman Kanununun ilgili maddeleri doğrultusunda hareket edilmiştir ve edilecektir.**

▶ **Küçükçekmece Gölü'nün sahillerinde herhangi bir inşaat söz konusu değildir ve bu alan Doğal Sit Alanı statüsüyle korunmaya devam edecektir.**

▶ **Kanalın her iki yakasındaki habitatların, doğal hayatın sürekliliği sağlanacaktır.**

▶ **İzleme faaliyetleri ÇED Raporu'nda belirtilen "Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı" ile tür bazlı aksiyon ve faaliyetler şeklinde uygulanacaktır.**



“Küçükçekmece Gölü kıyısında yer alan Bathenoa Antik Kenti, Yarımburgaz Mağaraları proje tarafından yutulacak.” iddiası da tamamen asılsızdır. Kanal İstanbul’un, Bathenoa Antik Kenti ve Yarımburgaz Mağaraları ile herhangi bir ilgisi yoktur. Bathenoa Antik Kenti, Kanal çalışma alanının dışındadır.



Protokole göre; İstanbulluların emniyet ve güvenliği için tüm paydaş kurum ve kuruluşlar üstüne düşeni yapmalıdır. 23-35 milyar liralık maliyet ifadesi tamamen abartıdır. Kanal'la birlikte yapılması gereken İBB'ye ait altyapı tesislerin yeniden yapım maliyetleri 10 milyar lirayı bulmamaktadır.



**Proje İstanbulluların emniyeti, güvenliği ve ÷lkemizin menfaati içindir.
Bu; parasal bir büyüklükle ölçülemeyecek kadar değerlidir.**

Hayata geçirildiğinde elde edeceğimiz uluslararası ticaret ve stratejik önemin artması da benzer şekilde parasal değer ile ölçülemeyecek kadar büyüktür.

**Projenin bedeli
110 milyar değil,
75 milyardır.**



İstanbul Boğazi'ndan geçen gemiler fener, tahlisiye ve sağlık rüsumları ile römorkör ve kılavuzluk hizmetleri için belirli ücretleri ödemektedir. Ücretsiz geçiş hali hazırda söz konusu değildir. Gemilerin, İstanbul Boğazi'ndaki bekleme süreleri dikkate alındığında İstanbul Boğazi yerine Kanal İstanbul'un tercih edilmesi gemiler için önemli bir avantaj sağlayacaktır.



*Kanal inşaatı nedeniyle çıkacak hafriyat miktarı **1,15 milyar m³**'tür. Bu hafriyatın depolanacağı yerler İstanbul'un mevcut hafriyat döküm sahaları değildir. Kent içinde yapılacak diğer hafriyat alanları ile herhangi bir ilişkisi bulunmayacaktır.*



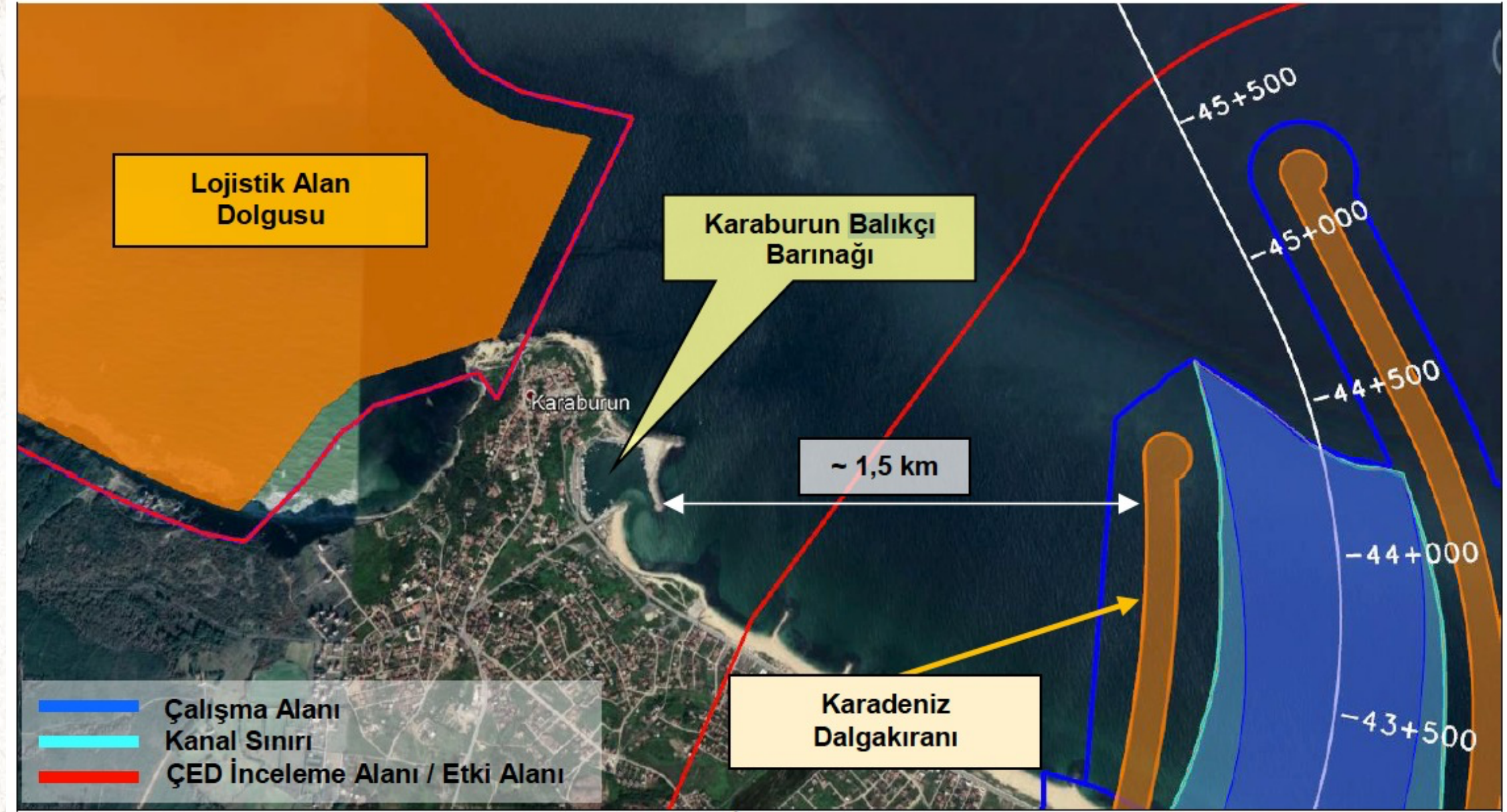


Kanal İstanbul'un iki yakasında kuracağımız şehri; **akıllı mahalle, akıllı şehir konseptine göre dizayn edeceğiz.** Bu anlamda Kanal İstanbul projesiyle İstanbul'a trafik, sosyal donatı ve yeşil alanlarıyla nefes aldırarak örnek iki akıllı şehri milletimize armağan edeceğiz.

Bölgede müsaade edeceğimiz maksimum nüfus **500.000 kişidir.**



Yaptığımız bilimsel çalışmalar ve modellemeler sonucunda: yaz ve kış ayları için, simülasyonlar ve hesaplamalar yapılmıştır. Bu analizler sonucunda; yılın hiçbir döneminde kanal sebebiyle; çözünmüş oksijenin iddia edildiği gibi canlı yaşam için gerekli sınırın altına düşmediği görülmüştür.



Şekil 4.5.4.2. Karaburun Balıkçı Barınağı'nın Kanal İstanbul Projesi'ne Göre Konumu