



“Bandrol Uygulaması’na İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin
5. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde bandrol taşıması zorunlu
değildir.”

Genel Yayın Sıra No

2016 / 06

ISBN No: 978-605-9050-82-1

Yayıncı Sertifika No: 12457

Yayına Hazırlayan

İstanbul Barosu Çevre ve
Kent Hukuku Komisyonu

İstanbul Barosu Yayınları

Şahkulu Mah. Serdar-ı Ekrem Cad. No:7

Galata-Beyoğlu-İstanbul

Tel: (0212) 251 63 25 / Faks: (0212) 293 89 60

Yayın Kurulu: (0216) 427 37 22

www.istanbulbarosu.org.tr

dergi@istanbulbarosu.org.tr

Tasarım / Uygulama / Baskı

Ege Reklam ve Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.

Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No: 4 / 1

347047 Ataşehir-İstanbul

Tel: (0216) 470 44 70 / Faks: (0216) 472 84 05

www.egebasim.com.tr

Birinci Basım: Mayıs 2016

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile bin adet basılmıştır.

İSTANBUL BAROSU

PANEL

**KANAL İSTANBUL
ÇEVRESEL-KENTSEL ve
HUKUKİ ETKİLERİ**

10 Haziran 2015
İstanbul Adalet Sarayı Konferans Salonu



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI



İSTANBUL BAROSU PANEL

KANAL İSTANBUL ÇEVRESEL - KENTSEL VE HUKUKİ ETKİLERİ

AÇILIŞ -11.00

Av. Sevgi BARUTÇU -
İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

I. OTURUM 11.30- 13.30

OTURUM BAŞKANI:

Av. Alev Seher TUNA
İstanbul Barosu Çevre ve Kent Huk. Kom. Başkanı

KATILIMCILAR:

Eylem TUNCAELLİ
Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Eski Başkanı
Erdal ŞAHAN
Jeofizik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı
Prof. Dr. Doğanay TOLUNAY
İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Öğretim Üyesi



ARA 13.15-13.45

II- OTURUM 13.45 -16.00

OTURUM BAŞKANI:

Av. Alev Seher TUNA
İstanbul Barosu Çevre ve Kent Huk. Kom. Başkanı

KATILIMCILAR:

Prof. Dr. Cemal SAYDAM
Hacettepe Üniversitesi Öğretim Üyesi
Tayfun KAHRAMAN
Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı
Ahmet ATALIK
Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı

III. OTURUM - 16.00- 17.30

OTURUM BAŞKANI:

Av. Süreyya TURAN
İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

KATILIMCILAR:

Av. Dr. Nilüfer ORAL
Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Dolunay ÖZBEK
Bilgi Üniversitesi Hukuk Fak. Öğ. Üyesi

TARTIŞMA ve TESEKKÜR BELGESİ SUNUMU

TARİH: 10 HAZİRAN 2015, ÇARŞAMBA, SAAT: 11.00 -17.00
YER : İSTANBUL ADALET SARAYI KONFERANS SALONU

İÇİNDEKİLER

Açılış	7
Av. SEVGİ BARUTÇU	8
I. OTURUM.....	10
Av. ALEV SEHER TUNA.....	11
EYLEM TUNCAELLİ.....	13
ERDAL ŞAHAN.....	23
Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY	30
TARTIŞMA	57
II. OTURUM.....	72
Prof. Dr. A. CEMAL SAYDAM	73
TAYFUN KAHRAMAN.....	95
AHMET ATALIK	101
TARTIŞMA	107
III.OTURUM.....	114
Av. Dr. NİLÜFER ORAL	115
Yrd. Doç. Dr. DOLUNAY ÖZBEK	125
TARTIŞMA	132
MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ	136



PANEL

KANAL İSTANBUL
ÇEVRESEL-KENTSEL ve
HUKUKİ ETKİLERİ

10 Haziran 2015
İstanbul Adalet Sarayı Konferans Salonu

SUNUCU - İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonunun düzenlemiş olduğu Kanal İstanbul Paneli'ne hoş geldiniz.

Kanal İstanbul bugün ne için ve neden yapıldığı anlaşılamayan, doğayı tahrip edeceği açık olan bir rant projesidir. Bugün bu projenin çevresel, kentsel ve hukuki açıdan değerlendirme fırsatını yakalayacağız.

Konferansımızın değerli konukları bizleri aydınlatacaklardır.

Açılış konuşmasını yapmak üzere İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi Av. Sevgi Barutçu'yu davet ediyorum.

Av. Sevgi BARUTÇU

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

Değerli katılımcılar, konuşmacılar, değerli meslektaşlarım, değerli misafirleriniz; şahsım ve İstanbul Barosu adına hepinize hoş geldiniz diyorum. Bahçeşehir tarafında oturmam dolayısıyla çok da merak ediyorum. Şimdi bir süre önce çılgın proje diye isimlendirilen bir proje gündeme getirildi. Bu proje İstanbul'un güneyindeki Marmara Deniziyle kuzeyindeki Karadeniz'i bir su yoluyla birbirine bağlayacak olan projeydi. Bu projenin eleştirileri çok yapıldı. Aslında gerçekten büyük bir proje, dünya haritasını değiştirecek derecede büyük bir proje, ancak tam olarak incelenmeden, tetkiki yapılmadan bazı şeylere girişmek bizim neredeyse artık son zamanlarda ülkede uyguladığımız yöntem olduğu için birtakım kısımları başladı. Örneğin, üçüncü havaalanı gibi. Bu projenin gerek çevresel, gerek kentsel anlamda, gerekse ulusal ve uluslararası hukuk anlamında çok hassas dengeleri oynatacağını düşünüyorum. Sanıyorum sizler de böyle düşünürsünüz. O nedenle gerçekten iyi irdelenmesi gereken, yapılan itirazların iyi değerlendirilmesinin gerektiği bir proje.

Şimdi hem çevresel, hem kentsel, hem de hukuki sorunlar çıkarılabileceğini düşündük, etkileri olabileceğini söyledik. Çevresel etkileri üzerine itirazlar, hepimizin görsel ve işitsel basında gördüğü itirazlar vardı.

Projenin kentsel anlamda da çok büyük etkileri olacak. Çünkü bu sadece bir su yolu projesi değil, çok büyük bir projenin bir parçası su yolu. Aynı zamanda İstanbul'un kuzeyinde Kanal İstanbul'un etrafında büyük bir şehir oluşturulması planlanıyor. Bu şehrin İstanbul'un zaten sorunları olan bir şehir olduğunu düşünürsek, İstanbul'u nasıl etkileyeceği çok önemli. Örneğin, Avrupa'da yaşayıp, Asya tarafında oturan insanların köprüden ne kadar büyük sıkıntılar çektiğini köprü geçişlerinden hepimiz biliyoruz. Şimdi kendimden örnek vereyim.

Bahçeşehir'de oturup, Bakırköy'de çalışan biri olarak ben de mi köprü geçeceğim, bu trafiği nasıl atlatacağım, nasıl yapılacak? Bunların hepsi gerçekten bugün anlatılacak sanıyorum, ben de dört kulağımla bunları dinleyeceğim. Aynı zamanda ülkemizde zaten HES'lerden dolayı çok hassas bir dönemdeyiz, HES'lere karşı çıkışımız oldu, ama buna rağmen bir sürü HES'ler yapıldı, bir kısmında başarı kazanılabildi. Bu nedenle bu

projenin çok çok iyi irdelenmesi ve bu konuda uzman olan konuşmacılarımız, uzmanlarımız ve diğer uzman kişilerin itirazlarının iyi değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Hukuki etkilerine gelince, benim ilk aklıma gelen İstanbul Boğazından Montrö Boğazlar Sözleşmesine göre biz gemi geçişlerine izin veriyoruz. Şimdi ikinci bir kanal yaptığımızda paralı geçişi buraya aktardığımızda -ki amaçlardan bir tanesi bu kanal yapılırken boğazlardaki geçişi rahatlatmaktı, böyle söylenmişti - acaba Montrö Boğazlar Sözleşmesinin neresine koyacağız bu kanaldan geçişleri? Ulusal ve uluslararası sorunlar derken kastettiğim buydu, komşu ülkeler buna ne diyecekler? Bunların hepsi bilemiyorum belki değerlendirildi, konuşuldu, ama bize, basına, millete yansıtılan konular değil. Bu konularda çok fazla bilgi sahibi değiliz.

Biz İstanbul Barosu olarak çevre sorunlarıyla ilgilenmeye çalışıyoruz. Çevre ve Kent Hukuku Komisyonumuz Başkanıyla, üyeleriyle gerçekten bu konuda özverili çalışmalar yapıyorlar. Ben şimdiye kadar yaptıkları çalışmalar ve düzenledikleri bu panellerle ilgili olarak kendilerine buradan bir teşekkürü borç biliyorum. Her zaman da arkalarında olduğumuzu söylemek istiyorum. Çevreyolu, üçüncü köprü, havaalanı, bunlarla ilgili İstanbul Barosu olarak davalar açıldı. Bir kısmı reddedildi hukuki menfaat olmadığından dolayı, ama biz yine de mücadelemizi sürdürüyoruz.

Şimdi ben çok fazla vaktimizi de almadan konuşulacak çok konular var, konuyu, sözü uzmanlarımıza bırakmak istiyorum. Değerli vakitlerini ayırdılar, çok önemli bilgilerini, deneyimlerini, incelemelerini bizimle paylaşmak için buraya geldiler. Bu nedenle kendilerine çok teşekkür ediyorum ve başarılı bir panel olmasını diliyorum.

I. OTURUM

SUNUCU - İlk oturumumuzun katılımcıları;

1 -Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Eski Başkanı Eylem Tuncaelli,

2 -Jeofizik Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Erdal Şahan,

3 -İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Doğanay Tolunay ve

Oturum Başkanı İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu Av. Alev Seher Tuna.

Av. ALEV SEHER TUNA

İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu Başkanı

Değerli katılımcılar, sevgili konuklarımız; hoş geldiniz. Ben de kısa bir giriş yaptıktan sonra, sözü katılımcılarımıza bırakacağım.

İstanbul Türkiye'nin değil, dünyanın çok önemli, çok stratejik noktasına kurulmuş bir şehir. Hem iki kıtayı birleştiren Asya ve Avrupa yakasında kurulmuş, dünyadaki tek şehir. Son zamanlarda Avrasya adıyla anılan ve finans, lojistik, turizm, inşaat alanlarında çok gözde ve cazibe merkezi haline getirilmiş bir şehir.

Tabii bu nedenle de çok fazla hem kentsel, hem altyapı çalışmaları yapılıyor, büyük projeler üretiliyor, tamamen ekonomik anlamlar yüklenerek yapılıyor bunlar, bu nedenle de bunlar yapılırken ayrıca göz önünde bulundurulması gereken çevresel ve kentsel diğer herhangi etkenler ve sorunlar düşünülmeden yapılıyor.

Önce projelere başlanıyor, ondan sonra planlar yapılıyor, projelere ekleniyor. Şu anda bilindiği gibi üçüncü köprü, üçüncü havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu ve son olarak da Kanal İstanbul projesi İstanbul'un Avrupa yakasında tamamen bir kompleks proje, hiçbiri tek başına değerlendirilemez, hepsi birbiriyile bağlantılı mega projeler.

İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu olarak, daha önce 3.Havalimanı - 3.Köprü - Kuzey Marmara Otoyolu - Ergene Havza Planı gibi hayatımızı ve geleceğimizi etkileyen projelerle ilgili hukuki mücadelemiz yanında çok toplumsal bilinç yaratmak için çok sayıda etkinlik yaptık.

Bugünkü konumuz Kanal İstanbul projesi hakkında bilgi aktararak, sözü konuşmacılara bırakmak istiyorum.

Proje Adı - Kanal İstanbul

Proje Alan Büyüklüğü -42 km

Proje Türü -Ticaret , Rezidans ,Ulaşım ,Turizm

Güncel Durum - Kanal İstanbul'un güzergahındaki 38 bin 500 hektarlık alanla ilgili plan yapma yetkisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan İBB'ye devredildi.

Konum – Karadeniz kıyısını Küçükçekmece'de Marmara Denizine bağlıyor.

Nisan 2011 -Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, herkesin merakla beklediği "çılgın proje"yi açıkladı. 'Kanal İstanbul Projesi'nden çıkan hafriyatın bir kısmının 3. havaalanının alt dolgularında kullanılacağını, bir kısmıy-

la Marmara denizinde yapay bir ada oluşturulacağını ve bu adanın mesire amaçlı kullanılmasının düşünüldüğünü bildirdi.

Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul" raporunu yayınladı.

Denizbilimci Prof. Dr. Cemal Saydam Kanal İstanbul'un yapılması durumunda yaratacağı ekolojik yıkımı anlattı. Kanal İstanbul'un yapılması durumunda Karadeniz ve Marmara denizinin ekosisteminin tamamen bozulacağını ve bunun İstanbul'un sonu olacağını söyledi.

Kanal İstanbul kapsamında 3. havalimanı aksında yer alan 5 köye, kamulaştırma tebligatları ulaşmaya başladı. Proje alanındaki 7 maden şirketine de arazileri 3 ayda boşaltmaları için yazı yollandı.

Şubat 2014 -Kanal İstanbul projesinin maliyet ve güzergah detayları kamu ile paylaşıldı. Kanal İstanbul'un güzergahındaki **plan yapma yetkisi**, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü ile İBB Başkanlığı ve Başkanlığın iştiraki BİMTAŞ arasında yapılan protokolle, **Bakanlık'tan İBB'ye devredildi.**

Mayıs 2014 -Medyada Kanal İstanbul projesinin güzergahının kesinleştiği haberleri yer aldı. Bu haberlere göre "44 kilometre uzunluğunda ve 200 metre genişliğindeki kanalın kesin güzergahı Yeniköy – Sazlıdere Barajı – Arnavutköy -Başakşehir – Küçükçekmece Gölü olacak."

Şubat 2015 - Projenin ayrıntıları kesinleşti. Kanal İstanbul'un çevresine yapılacak Yeni İstanbul projesi daha önce 1 milyon 200 bin kişilik **nüfusa** göre hazırlanmıştı, bu rakam **500 bine** düşürüldü. Ayrıca Kanal üzerine en az 8 **köprü** yapılacağı açıklanırken, bu rakam **6'ya düştü.**

04 Şubat 2016 - Ulaştırma -Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, Kanal İstanbul Projesi'nin çalışmalarının titizlikle yürütüldüğünü, uzmanlar tarafından yapılan çalışmalar **sonucu sit bölgeleri konusunda tereddütler doğduğunu, bu nedenle güzergah konusunun yeniden ele alınacağını kaydetti.**

"Kanal İstanbul Projesi bizim çılgın projemiz, büyük bir proje, dolayısıyla bu projeye mecburen hız vermemiz gerekiyor" diyen Bakan Yıldırım, **"Son zamanlarda projede hiçbir aksaklık yaşanmaması için hazırlıklarımızı çok titiz yapıyoruz.** Bir kere kanal güzergahındaki jeolojik yapılar var. Diyerek Basına bilgi verdi.'

Nisan 2016 - Kanal İstanbul yapımında hukuki engel kalmaması için özel, **Su yolları ile ilgili yasal düzenleme yapıldı.**

Çevre Mühendisleri Odası eski Başkanı Sayın Eylem Tuncaelli'ye sözü bırakıyorum.

EYLEM TUNCAELLİ

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Eski Başkanı

Bugünkü panelde konunun tüm tarafları çağrıldığı için ilk ben ne anlatacağım diye düşünmüştüm. Biraz da havza baskısı üzerinden yürümeyi düşünüyorum, ama Alev Hanımın konuşmasında özellikle deniz vurgusunu yaptığında biz İstanbul için her raporumuzda şöyle başladık: İçinden deniz geçen kent, gerçekten dünyada böyle başka bir kent yok. Çanakakale Boğazı da var, ama karşı yakayı göremezsiniz, insanlara el sallayamazsınız. Artık içinden iki deniz geçirmeye kalktılar, umarım durduracağız.

Önce çok kısa olarak mevcut durumdan bahsetmek istiyorum size, zaten hepimiz bu kentte yaşıyoruz, bütün çevre sorunlarıyla her gün boğuşuyoruz.

Su kirliliği çok ciddi bir problem, en temel hakkımız su hakkımız elimizden alınmış durumda, içilebilir temiz suya ulaşamıyoruz tıpkı sağlık hizmetleri ya da eğitim hizmetleri gibi.

Atık problemimiz çok ciddi safhada, atık azaltımı ve benzeri yönetim mekanizmaları işletilmiyor.

Hava kirliliği baktığınızda evet, görece olarak daha iyi görünmekle beraber o testlerin doğru olmadığını, o testler alınırken başka başka yöntemler kullanıldığını biliyoruz.

Gürültü kirliliği son iki yıla kadar yoktu İstanbul'un, dünyada gürültü kirliliği haritası olmayan en büyük kentlerden biriydi. Bu çalışma yapılıyor, ama tamamlandı mı bilmiyorum. Henüz kamuoyuna yansımış bir gürültü kirliliği haritası ne yazık ki yok.

Tüm bunlarla beraber, tüm bunlar da bunun bir parçası, doğal çevremizde çok ciddi bir tahribat söz konusu, toprak kirliliği ve erozyon da özellikle kuzey ormanlarının tahribatıyla iyice artarak gündemimize oturmuş konulardan birisi.

Ben bu rakamlarla çok yormak istemiyorum, sadece ilgisini çeken olursa alabilir diye koydum. Orman alanlarına baktığımızda ağırlıklı olarak orman alanı, göl ve sanayi alanlarından oluştuğunu görüyorsunuz. Bu gün geçtikçe daha fazla yerleşim alanı ve sanayi tesislerine doğru kayıyor.

Zaten İstanbul'un en büyük havzalarından birisi Terkos ve bu bahset-

tiğimiz üçlü projeye de, üç çılgın projeye de ciddi anlamda tahribata uğrayacak.

Bahçeşehir’de oturuyormuşsunuz, Büyükçekmece’yle başlamışım, iyi olmuş. Büyükçekmece ve Küçükçekmece, biz bunu hep birlikte andık, çünkü ekolojik sistem olarak da birbirine benzer unsurlar taşıyorlar.

Büyükçekmece çok ciddi sanayi tehdidi altında, 90’lı yıllarda dolgu toprakla denize bağlantısı kesilerek baraj haline getirilmiş bir göl, azot oranları, amonyum oranları son derece artmış durumda, sadece göl değil, yeraltı suyu da oldukça kirlenmiş durumda ve bu projelerle de mutlak koruma alanı dahil olmak üzere tahribata uğrayacak havza alanlarından birisi.

Normalde havza alanının 0-300 metre yakınında hiçbir şey yapamazsınız, ama köprü, bağlantı yolları direkt mutlak koruma alanı içerisinde geçiyor Büyükçekmece’de.

Terkos İstanbul’un suyunun yaklaşık yüzde 22’sini karşılayan bir yer, zaten benim çocukluğumda da şehir şebeke suyu denilmezdi, Terkos suyu denilirdi.

Tarımsal faaliyetler de kirlilik riski altında olmakla beraber üçüncü köprü bağlantı yollarıyla beraber iki akarsuyun Terkos bağlantısı kesiliyor ve iki derenin Terkos’a ulaşımı engelleniyor ve orman alanlarının da gasıyla erozyon arttığı için baraj kapasitesi oldukça düşecek olan havza alanlarımızdan birisi.

Geçenlerde Kanal İstanbul’a dair Çevre Mühendisleri Odası bir teknik gezi yaptı. Henüz raporu yayınlanmadığı için ne yazık ki bunu sunamıyorum, ama orada özellikle bu alan netleştikten sonra gördük ki; hâlâ tarım var, hâlâ hayvancılık yapılıyor küçük çapta da olsa, ama artık araziler çevrilmiş, hiçbir şey yapılmıyor.

Rant ekonomisine açılmış durumda ve faaliyetler yavaş yavaş başlamış. Özellikle Terkos civarında çok fazla çevrili arazi gözlemledik.

Küçükçekmece içme suyu havzası niteliğini kaybedeli çok oluyor. Artık içme suyu havzası olarak anmıyoruz, hâlâ havza alanı. Sanayi tehdidiyle kirlendi ve bu nedenle şu an onun suyunu kullanamıyoruz.

Oysaki çevre düzeni planlarının tamamında hem Büyükçekmece, hem Küçükçekmece'deki sanayi riskini azaltmak için sanayinin Beylikdüzü ve benzeri yerlere kaydırılması planları vardı.

Gerçi çevre düzeni planı diyor ki kuzeye doğru yayılmayı engelleyelim, orada ormanlar var, bu nedenle kontrollü yapalım bunu derken imar planından hemen sonrasında da bu projeler gündemimize oturmuş durumda.

Küçükçekmece'yle, Büyükçekmece'nin ekolojik anlamda şöyle bir önemi de var: Dünya üzerindeki ekosistemsel bazda nadir yerlerden kara parçasıyla, çok ince bir kara parçasıyla tatlı su ve tuzlu su birbirinden ayrılmış durumda. Amerika'da var böyle birkaç yer ve bunlar eko-turizm olarak kullanılıyor. Bizde de tamamen ranta açılmış, sanayiye peşkeş çekilmiş durumdadır ne yazık ki.

Alibeyköy de bu üçlü projeye ciddi tehdit altında olan havzalarımızdan birisi, zaten eylül ayındaki raporlara baktığımızda Alibeyköy, Sazlıdere barajlarının baraj kapasitelerinin yüzde 8'inin dolu olduğunu görüyorduk. Şimdi yağın yağmurlarla doluluk oranları biraz artmış durumda, ama zaten küresel iklim değişikliği, nüfus baskısı, trafik ve benzeri nedenlerle hem su kalitesi düşmüş, hem de baraj doluluk oranları azalmış durumda.

Bu çok hani "*direne direne kazanacağız*" diye slogan attığımız ve uğruna direndiğimiz yerler, Silivri Selimpaşa ciddi bir atık su tehlikesi altında nüfus baskısından kaynaklı, Büyükçekmece Gölü ve Albatros Parkı keza bu projelerle nüfus ve sanayi tehdidi altında, havzaların büyük bir bölümü bu projelerin kurbanı olarak umarım anmayız, umarım kurtardık deriz.

Böyle birkaç direniş öyküsü duymuştum. Birisi *Trakya'nın -hazır iki Trakyalı varken yanımda-Mert Gölü satılıyor, TRT satın alıyor. 70'li yıllar zannediyorum*, ben de oradaki köylülerden öğrenmiştim ve bu satılma sözleşmeler falan yapılıyor, ama köylü direnişe geçiyor. ***İlk köylü direnişi oluyor ve üstüne üstlük ilk ekolojik hareketmiş.*** Ben yeni öğrendim bu sene ne yazık ki ve köylünün direnişiyle beraber -ki orada bir mahalle de satılıyor, sadece göl değil - sözleşme iptal edilip, satış durduruluyor. ***Bir direnişle kazanılmış bildiğim ilk hikâyeydi.***

Bir de zannediyorum yine aynı bölgede, önce belki şu bilgiyi vermek lazım: Biz ekolojik yıkım diye kullanıyoruz, 5 Haziran Dünya Çevre Günlerinde de öncesinde hep şu çağırımı yaptık: **5 Haziran Dünya Çevre Günü mücadele günüdür, kutlama günü değildir. Çünkü hem insan yaşamı, hem canlı yaşamı ciddi tehdit altındadır. Kapitalizmin tehlikesi**

altındadır. Bu nedenle kutlama değil, mücadele günüdür dedik, ama Gezi'yle beraber şöyle düşündük: Dünya üzerindeki her günün bir anlamı var. İşte 1 Mayıs bir direnişle gelmiş, 8 Mart kadın direnişiyle gelmiş, ama 5 Haziran Birleşmiş Milletlerin yaptığı bir toplantının günü, oysaki artık bu topraklarda bunun da bir direniş tarihi var.

Bu nedenle ekolojik yıkım haftası olarak anılmalıdır ve mücadele bu bazda sürdürülmelidir diye önce kendi şubemizde bir önerge hazırlayarak genel kurullarımızdan geçirdik. Ardından TMMOB İKK bazında bunun kabulünü sağladık ve son iki yıldır ekolojik yıkımla mücadele haftası olarak anıyoruz. 31 Mayıs ve 5 Haziran arasındaki tüm etkinlikleri de bu bazda yapıyoruz ki zaten geçen hafta Doğanay Hocayla da yine Kanal İstanbul konusunda bu hafta kapsamında da bir aradaydık.

Ben buradan bir sonraki 31 Mayıs-5 Haziran tarihlerinde hem salonlarda, hem sokaklarda buluşalım, unutmayalım diye hatırlatmak istedim.

Hepimiz biliyoruz ki artık nüfus kuzeye doğru yayılıyor. Şu gördüğünüz koyu yeşil alan İstanbul bütünsel ekolojik alanları ve bu üç bela proje de tamamen buralardan geçmekte. Su havzası, İstiranca'yla ilgili tek bir şey söyleyeceğim sadece hani neden yapılıyor sorusunun yanıtlarını bulabilmek için; İstiranca'ya yedi tane baraj öngörüsü var.

İstiranca'nın toplam su kapasitesi İstanbul'un bir yılda sadece 37 gününü karşılayacak su kapasitesi, ama 7 baraj kuruyoruz oraya ve İstanbul için yapıyoruz. O 37 gün için, hani bunun yatırım maliyetini bile karşılayacak bir kapasite değil, ama amaç 2008'de, özellikle 2009'da Dünya Su Forumunun İstanbul'da yapılmasıyla çok anmıştı suyun metalaştırılması, suyun el değiştirilmesi, hani bizim gibi ülkelerde direkt satılmıyor belki, ama işte bu barajlarla 50 yıllığına özel şirketlere ya da ulus ötesi sermayeye kiralanarak, su hakkımız da bir şekliyle devredilmiş oluyor. Bu İstanbul'daki havza alanlarımız, zaten artık hepimiz bildiği için kuzeye Terkos, Sazlıdere ve Alibeyköy, zaten Ömerli ciddi anlamda kirlenmiş durumda, bu üçlü projeye de Sazlıdere, Terkos ve İstirancalar hattı ciddi anlamda risk altında, Büyükçekmece de keza bağlantı yolları dolayısıyla ciddi kirlilik ve kuraklık riski altında.

İkinci köprüye karşı çıkarken biz ardıllarına da karşı çıkacağız bunun diyerek şunu söylemiştik: Bugüne kadar yapılan araştırmalar boğazlardaki kara geçişinin toplam geçişin yüzde 3'ü olduğunu gösteriyor bize, hani böyle baktığınız zaman bizim bir karayolu geçişine ihtiyacımız yok.

Hani yeni plan öngörülen kanalı hiç hesaba katmadan konuşuyorum. Köprüler yapıldıktan sonra, iki köprü yapıldıktan sonra boğazdan geçen insan sayısı yaklaşık yüzde 200, yüzde 174 artmış durumda, ama araç geçişi yüzde 1184 artmış durumda. Yani bu insanların ulaşımı değil, araçların ulaşımı için planlanmış ve ulaşımı rahatlatmamış, aksine trafiği ciddi anlamda arttırmış, havzalar üzerindeki trafikten kaynaklanan egzoz gazı birikimi, ağır metal birikimlerini arttırmış. Biz yaşanılabilir bir İstanbul istiyoruz, üzerinden geçilebilir bir İstanbul istemiyoruz. Bu kentte yaşamak, bu kentte sağlıklı ve huzur içerisinde var olmak istiyoruz, ama bu projeler gösteriyor ki bu rantla beraber hedeflenen üzerinden geçilebilir bir İstanbul.

İSKİ İçme Suyu Havzası Yönetmeliği diyor ki: 0 -300 metre mutlak koruma alanı içerisinde hiçbir şart altında arıtma tesisi hariç hiçbir şey yapamazsınız.

Köprü geçiriyorsunuz, hayırdır diye soramız var. Büyükçekmece'nin üzerinden, mutlak koruma alanı içerisinde burada görüyorsunuz uçta, siz bağlantı yolları geçiriyorsunuz.

Hani hukuksal olarak direkt olarak mevcut cari yönetmeliğe aykırı bir durum bu ve Kanal İstanbul için yapılmak isteniyor, ben bilmiyorum. Hani nereden çıktı, ne oldu, neyi planladıklarını bilmiyorum.

Sazlıdere Barajından geçiyor açıklanana göre, yaklaşık 35.40 km bir uzunluğu olacak, 25 metre bir derinliği olacak ve 600 000 000 m³ de hafriyat çıkacak ve hani şu dedikleri havaalanı için gerekli olan 2.5 milyar metreküpü karşılayacakları miktar 600 000 000 m³ zaten yeterli bir, hani orada kullanılıp kullanılmamasından bağımsız söyledikleri miktarlar da birbirini tutmuyor.

Kanal İstanbul konusunda bize en çok gelen soru: Montrö Sözleşmesini nasıl aşacaklarını bilmemekle beraber bence aşabileceklerini düşünmüyorum, ama özellikle söyledikleri boğazların güvenilirliği konusunda yapılabilir diye gelen sorular var.

Hani dünyada bunun örnekleri var, Panama'da yapmışlar, bizde niye yapılmaz? Özellikle tanker kazalarıyla birlikte biz boğazların artık yapısını çok iyi biliyoruz. Tehlikeli bir yapısı olduğunu biliyoruz, kodların çok fazla olduğunu biliyoruz. Bir kanalla beraber neler olacağını biraz daha teknik, ama mümkün olduğunca sayılardan arındırılmış şekilde anlatmaya çalışacağım. Bizim Marmara Denizi Akdeniz ve Karadeniz suyundan oluşuyor ve Akdeniz ve Karadeniz suyu birbirinden çok farklı iki su. Karadeniz'de tuzluluk çok az, içerisinde oksijen yok, besi maddesi var ve

tatlı su karışımının da çok olduğu bir deniz. Akdeniz suyuysa bunun tam tersi, içinde besin maddesi neredeyse hiç yok, ama oksijen olarak çok zengin bir su ve bunlar Marmara'da buluşuyorlar. Marmara'nın yaklaşık 25 metresi, üstteki 25 metresi Karadeniz suyudur, alttaki 1 400 metresi Akdeniz suyudur. Marmara da çok eski bir göl, aslında tabanı besi maddesi anlamında çok zengin bir göl, ama Akdeniz suyunun yoğunluğu etkisiyle asla yukarı çıkamaz o besi maddesi, ama oksijen açısından da çok fakir bir deniz. İki su gelir, boğazlardan geçişinde Karadeniz yaklaşık olarak 50 -60 metre kalınlığında geliyor, ama o boğazdaki kodlara, işte o kılavuz kaptan kullanılması gereken yerlere çarpıp çarpıp, yaklaşık 15 -20 metre kalınlığına inerek giriyor. Siz daralttığınız için de hız artmış oluyor. Aynı şekilde Akdeniz de 20 -25 metre kalınlığında gelip, 1.5 -2 metreyle boğaza girer, hızlanarak girer ve Marmara'da Hayırsız ada'ya çarparak ikiye ayrılır. Marmara oksijensiz bir deniz, hatta Cemal Hoca şöyle tanımlamıştı: Karadeniz ve Akdeniz'in solunum yetersizliği çeken astımlı çocuğu demişti Marmara, gerçekten oksijen çok azdır. O çarpma ile beraber su yayılırken de oksijen kapar. Tek oksijen girişi Çanakkale Boğazı tarafından gelen Akdeniz suyudur ve o çarpma hareketiyle beraber oksijenlenir. Bir de Lodos zamanlarında zaten balığın arttığı zamanlarda biz biliriz ki Akdeniz ve Karadeniz suyu karışıyor. Akdeniz'deki oksijen yukarı çıkıyor, balık bu nedenle geliyor besi maddesi dolayısıyla ve balık yemeye başlıyoruz. Bu bir üretim prosesi, istihdam böyle işliyor Marmara Denizinde, ekolojik sistemin temeli bu. İkinci bir kanalı açtığınızda iki fabrika çalıştırmış olacaksınız. Yani bu döngüyü hızlandırmış olacaksınız. Hani hep biz basına şöyle yansıttık: Karadeniz boşalacak, su seviyesi azalmayacak ya da orada deniz kurumayacak, ama böylesi bir sistem oluşacak ve Karadeniz çok kirli bir su, özellikle boğaza gelen en kirli tarafı ve Karadeniz'de yaklaşık 100 -150 metrede mangan pompası dediğimiz manganın oksitlenme hikâyesi olur ki 100 -150 metre derinlikte olduğu için biz bunu fark etmeyiz, ama iki proses çalıştığı zaman bu artık Marmara'da sığa taşınmaya başlayacak ve onun o sülfür kokusunu hisseder hale geleceğiz. Yani hatta şöyle özetlemiştim bir konuşmada: İlk 10 yılda balık çok olacak, işte oksijen çok artacak, çok karışacak su ve herkes diyecek ki siz karşı çıkmıştınız, ama gördünüz mü, çok ucuza balık yiyoruz, balık arttı, her şey yolunda gidiyor. İkinci 10 yılda bu mangan pompasının özellikle üst seviyelere çıkmasıyla ve oksijenin tükenmesiyle -çünkü sonuçta oradaki canlı faaliyeti aynı zamanda oksijeni de yitirecek, tüketecek - sülfürik, o yine Haliç'ten geçerken duyduğumuz kokuları duymaya başlayacağız. Üçüncü 10 yılda da artık Marmara'da hiç oksijen kalmamış olacak, İzmit Körfezine kadar yayılmış olacak bu oksijensiz durum ve Marmara tamamen bir ölü deniz haline gelecek. İçerisinde hiçbir canlı yaşamı bulunmayan, çevresinde

de yaşaması çok kolay olmayan bir deniz haline gelecek. Bunu göze alarak bunu niye yapmaya kalktıklarını bilmiyorum, ama bu kadar kod farkı, bir de boğazın su seviyeleri o kadar sık değişir ki saat başı değişebilir. Hani teknik olarak bunu ayarlamak mümkün, mühendislik olarak, o maliyetlere girmeye gerek yok, ama teknik olarak bunu yapmak mümkün, ama teknik olarak mümkün olması bir işin yapılabilirliği anlamına gelmez. Siz bir sistemi bitirmiş oluyorsunuz. Kaldı ki deprem riskiyle yaşadığımız bir kentteyiz ve bir ada oluşturuyorsunuz. Hani siz diyorsunuz ya işe giderken köprü mü geçeceğim? Peki, bir deprem olursa o yaratılan adaya ulaşım nasıl sağlanacak ya da başka bir durumda ve bu üçlü projeye tatlı su kaynaklarını yağmaladığınız için oradaki tatlı su ihtiyacını nasıl karşılayacaksınız? Her yaptıkları zaten çok büyük proje ve işte Melen'i de bize şöyle sunmuşlardı hatırlarsanız: 200 yıllık susuzluk sorununa çözüm diye sundukları proje 98 -2015, biz dolar, Euro paritesi gibi barajların doluluk oranını kontrol eden kentliler haline geldik.

Kanal İstanbul'un ekolojik sistem üzerinde havza baskısı üzerinden Marmara üzerine ciddi böyle bir etkisi var birincil olarak, yapılmasının bir anlamı, hani teknik bir faydası olup olmadığı konusunu, yani öyle bir faydası yok.

Oraya bir kanal yaptığınızda ki tamam, insan yaşamını diye anlattılar ilk planda, çünkü risk altında boğazın iki tarafı dediler, ama oraya bir biyocity kurmayı planlıyorlar. Söyledikleri birbiriyle örtüşmüyor.

Yaptıkları her projede biz bunları yaşadığımız için işte yine iş makineleri kullanacaklar, ağır nakliyeler, sadece şunu söylemek istiyorum: Özellikle bu orman alanlarında kestikleri ağaçlar ve biz başka yerlere ağaçlar diktiriyoruz dediklerinde dalga geçmek geliyor artık içimden, çünkü otoyol kenarlarına diktikleri ağaçları bile o ağaçlara sayıyorlar. Orada şu kadar ağaç kestik, ama şu kadar ağaç diktik dediklerinde işte otoyol kenarına diktikleri iki ağaç da dahil orada, yani tekil olarak diktığınız hiçbir şey o ormanın yerini tutmayacak.

Siz bir ekosistemi mahvetmiş durumdasınız. Bir de hani avukatlara bunu söylemek komik kaçabilir, affınıza sığınarak söylüyorum. Ben bir kişiyi öldürdüm, ama üçüzlere hamileyim, ceza almamalıyım gibi bir durum da söz konusu. Bu üç projeye 7.3 milyon kadar bir nüfus artışı planlanıyor. Nüfus artışı öngörülüyor, planlanıyor demek yanlış oluyor. Onlar, çünkü her şey plansız olduğu için deprem riskini arttırmış oluyoruz, zaten TMMOB'dan arkadaşımız bunu daha detaylı anlatacak. Marmara'yı da bitirmiş oluyoruz.

Özellikle en dikkat çekici hesaplardan birisi buydu. En yakın güzergahta 360 milyon metreküp hafriyat yapılması gerekiyor, toplamda 600 öngörülen kanala göre, işte bir kamyon 20 m³ hafriyat alır, 1 000 araba çalıştırıp, her arabaya 10 sefer yaptırırsanız, işte bu yaklaşık 10 000 seferdir ve 18 milyon seferi siz ancak 5 yılda yapabilirsiniz. Şimdi size kuzey Marmara oto bağlantılı yolların geçen hafta çekilmiş bir fotoğraf, dizi dizi inciyiz tarzında ilerleyen hafriyat kamyonları.

Yine şantiye alanındaki çalışmalardan, çok özetle kanal projesi özellikle kendi bulunduğu alan içerisindeki ekosistemlerin su dengesine ciddi anlamda bozacak sadece bir risk değil, bozacak, yeraltı suyu olumsuz etkilenecek. Çünkü Karadeniz ve Akdeniz birbirine hızla aktıkça yeraltı suyu da o boşlukları doldurmak için yüzeye çıkacak ve yüzey suları da çok kirlenecek kumun hareketlerinin artmasıyla beraber, orman alanlarının gaspıyla erozyon artacağı için sizin su havzalarınız toprakla dolacak ve su tutma kapasiteleri azalmış olacak.

Tarım ve mera alanlarını zaten azaltıyor proje ve mega projeler sayesinde mega yerleşim yerleri, mega AVM'ler yapacaklar. Bir şeyin başına mega geldiği zaman artık bir dakika, hani bu iyi bir şey değil diye anlıyoruz. Biz evet, nüfus planlamasının yapılması gerektiğini söyledik. Kuzeye yerleşimin mutlak surette durdurulması gerektiğini, İstanbul'un can damarı yerlerin korunması gerektiğini söylüyoruz. Toplu taşımanın mutlak surette iyileştirilmesi gerekliliğini özellikle vurguluyoruz. Aşırı betonlaşma ve rant için yaşam alanlarımızın hiçe sayılmasına da karşı duruyoruz.

Av. ALEV SEHER TUNA - Teşekkür ediyorum Eylem Hanım. Evet, mahkemelere taşıyoruz tabii ki, ama taşıdıklarımızda ne kadar olumlu sonuç alıyoruz? Biz tabii ki almasak da yılmadan devam ediyoruz davaları açmaya.

Üçüncü köprü yine öyle, davalar devam ediyor. ÇED raporuyla ilgili dava devam ediyor. Bilirkişi raporunu yayınladı, ne karar çıkacak merak ediyoruz. Üçüncü havalimanıyla ilgili olarak acele kamulaştırma kararı verilmişti biliyorsunuz oradaki bölgeye, TOKİ inşaat yapacak havalimanı yanında, işte Ağaçlı, Aşağı Ağaçlı, Yukarı Ağaçlı, Yeniköy, Kırıkköy civarlarında acele kamulaştırmalara karşı dava açtık köylüler adına, bu davada yürütmeyi durdurma talebimiz reddedildi.

Danıştay'da, temyiz ettik. Yine genel kurula gitti ve dün tebligat geldi. Bizim itirazımız kabul edilmiş, yürütmeyi durdurma kararı verilecek. Yani yasal yolları sonuna kadar zorluyoruz. En son Avrupa İnsan Hakları Mah-

kemesine kadar gidilecek, ama bu arada öyle bir değişiklik yapıyor ki bizim davada aldığımız olumlu karar hükümsüz kılınıyor.

Çünkü yönetmeliği değiştiriyorlar. Yine sil baştan başlıyoruz. Bir anlamda da biz onlara hukuki yolları da göstermiş oluyoruz bu nedenle, biz de çaresiziz. Hatta düşünüyoruz ki acaba her şeyde dava açmasak mı, çünkü ona karşı bir önlem geliştiriyorlar. Öyle de bir çıkmazdayız şu anda hukuki anlamda, böyle de bir açıklama gereği hissettim.

2012 yılında bu üçüncü kanalın yapılması düşünülen yerlerle ilgili bir Bakanlar Kurulu kararı çıktı. Bakanlar Kurulu kararı tamamen İstanbul'da olası bir afet riskini bertaraf etmek amacıyla yeni kurulacak bir kent için rezerv alanı ayrılması ve bu konuda da Çevre Şehircilik Bakanlığının yetkilendirilmesiydi.

Daha sonra tabii ki bu krokiler değişti, 2014 yılında Ağustos ayında tekrar bir Bakanlar Kurulu kararına ek madde çıktı. Güzergâh değişti, 30 Nisanda da Resmi Gazetede yayınlandı. Yayınlanan krokiye göre de şu andaki Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy Karaburun Köyü istikametinde bir karar yayınlandı. Arnavutköy Belediyesine rezerv alanı haritaları gönderildi ve çalışmalar başladı bu alanda, en son geçtiğimiz nisan ayında da Arnavutköy Tapu Müdürlüğüne bir genelge gönderildi ve bölgedeki hisseli tarla satışları geçici olarak durduruldu.

Biz bilimsel bir çalışma yapıyoruz. Eğer olursa tabii ki gönlümüz hiç olmamasından yana, bütün temennimiz ve çabalarımız bu yönde, eğer böyle bir proje gerçekleştirilirse sonuçlarının ne olacağını, elimizde bir veri olarak bulunması açısından ben çok önemsiyorum. O türlü düşünenlerin de o düşüncesine katılmadığımı açıkça da ifade etmek istiyorum. Belki de bugün katılmamalarının sebebi budur. Nasılsa rahatladılar, belki bu iktidar değişir ve bu kanal projesi gerçekleşmez dediler, ama hiçbir şeyi şansa bırakmamak gerekir diye düşünüyorum. Biz mücadelemize hiç aralık vermeden devam ediyoruz.

En son Karayolları Genel Müdürünün bir açıklamasından bahsedeceğim, ondan sonra da sözümüzü Erdal Şahan'a vereceğim. Bu köprülerin ve bağlantı yollarının sanki köprüler varmış gibi önceden inşa edileceği beyanında bulundu Karayolları Genel Müdürümüz.

Bu tabii ki ben inşaatçı değilim, bilemiyorum zemin açısından veya bu inşaat açısından da uygun mudur bu görüş, değil midir, köprü varmış gibi, kanal varmış gibi önce köprüler yapılacak, bağlantı yolları yapılacak, daha sonra kanal açılacakmış. Etrafındaki 1 200 000 nüfuslu bir kent ku-

rulacağı yönündeydi. Onun da nüfus sayısı 500 000'e düşürüldü. Peki, bu kanal açıldıktan sonra bu şehirlerin kurulacağı zemin acaba depreme dayanıklı mıdır? Çünkü deprem riski olan bölgeleri buraya taşımayı amaçladıklarına göre burası nasıl bir zemine ve kentsel yaşama uygundur? Bu konuda da Jeofizik Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Sayın Erdal Şahan bizi bilgilendirecek.

ERDAL ŞAHAN

Jeofizik Müh. Odası İstanbul Şubesi Başkanı

Şimdi Kanal İstanbul olsun, üçüncü köprü olsun veya diğer mega projeler dedikleri projeler olsun genelde ilk önce kente ya da çevreye, doğaya verecekleri zararları düşünülmeden rantı düşünülerek yapılmış projeler. Yani ilk önce bu proje bize maddi anlamda ne getiririr düşünen bir hükümet ve onun beraber çözüm ortakları var.

Şimdi İstanbul'a 2009 yılında yine odaların görüşü alınmadan 1/100 000'lik il çevre düzeni planları yapıldı.

Bu 1/100 000'lik planlar çoğunuz hukukçusunuz, ülkede Anayasa vardır, bütün kanunlar, yönetmelikler o Anayasa çerçevesinde oluşturulur. 1/100 000'lik plan İstanbul'un Anayasası, bu Anayasa üzerinde ne üçüncü köprü var, ne Kanal İstanbul var, ne üçüncü havalimanı var, bunların hiçbiri yok.

Hatta sonrasında tüp geçitler, en son çift katlı tüp geçit, hiçbiri yok. Yani bir Anayasa yapıyorsunuz, bu Anayasayı deliyorsunuz. Zamanında Anayasa bir kere delinmekle bir şey olmaz denilen zihniyet şu anda Anayasayı sürekli deliyor. Yani şu anki durum akılla, bilimle, fenle alakalı değil, tamamen ranta dayalı bir sistem var.

Yani bu bölgede afetten korunmak için bir yapılaşmaya gitmeye çalışmak kadar, yani bir kente, bir topluma zarar verebilmeyi düşünmek, yani zarar vermeyi hesap etmeden böyle bir plana kalkışmak hiç birşey bilmemektir diye düşünüyorum. Çünkü başından beri insanları sahil kesimlerinden, başından beri insanları merkezden uzaklaştırıp, kuzeye doğru yönlendirmeye çalışıyorlar.

Niye bizi buralardan uzaklaştırmaya çalışıyorsunuz, neden bizi buralarda yerimizde koruyarak, sosyal yapıımızı bozmadan daha sağlıklı ortamlarla yaşamamızı temin etmiyorsunuz?

Çünkü biz eğer kendi binamızda tekrar aynı şekilde sağlam bir şekilde yapılaşırsak oradan kimse rant elde edemeyecek.

Şimdi Kanal İstanbul'un geçtiği güzergâh çevre mühendisi arkadaşımız eski oda başkanı çok güzel izah etti. Geçtiği bölgedeki su havzalarını,

orman arazilerini, tarım arazilerini, hepsi yok edecek, geleceğe yönelik şehrimize, kentimize zarar verebilecek bir proje.

Burada zaten 5 milyonluk ya da 7 milyonluk yeni bir nüfus yaratmaya çalışmak, afet açısından insanları bir yerde depreme dayanıklı ortamda tutuyoruz anlamında hiçbir şey yapacakları kanaatinde değilim.

Çünkü şu anda yapılan hiçbir yeni yapının depreme dayanıklı olduğunun garantisi yok. Çünkü Gezi olayları sürecinin akabinde TMMOB'a bağlı odaların, özellikle yapılaşmayla ilgili yapıların denetim hakkını kısıtlamak için torba yasaya bir madde koydular.

Bugün belediyelere sunulan, idarelere sunulan hiçbir projede odaların kontrolünün aranmamasını sağladılar ve yapılan hiçbir proje yapı denetim firmaları tarafından sağlıklı bir şekilde denetlenmiyor. Kâğıt üzerinde yapılan her şey, yani bütün denetimleri kâğıt üzerinde yapıyorlar. O yüzden de o bölgede varsayalım ki bunlar bizi düşünüyorlar, kenti düşünüyorlar, kentliyi düşünüyorlar ve depremden korumaya çalışıyorlar; denetim olmadığı için yapılan hiçbir proje depreme dayanıklı olmayacak zaten.

Burada 40 -45 km.lik bir yol açacaklar, kanal açacaklar. Bu hat üzerinde İstanbul'un su problemi varken gerçekten çok ciddi zarar verecekler. Yeraltı sularımıza çok ciddi zarar verecekler. Burada 40 -45 km.lik 200 metre genişliğinde bir alanın zemin etüdü çalışmaları o kadar kısa sürede bitmez. Çok detaylı çalışmalar yapmanız gerekiyor. Bugün barajlarda bile hâlâ su saçağı varken siz o hatta oluşturacağınız bu yapıda suyu nasıl tutacaksınız, o zeminin su tutma özelliklerini nasıl normal hale getireceksiniz?

Bunların hepsinin detaylı çalışılması gerekiyor. Bugün Terkos Gölüne bile deniz suyu karıştığı söylenirken, siz orada nasıl tuzlu suyla oradaki tatlı suyun biriktiği alanlara zarar vermeyi önleyeceksiniz veya bizim barajlarımızdan su kaçacağını nasıl önleyeceksiniz?

Bugün yanınızda bir inşaat yapıldığında bile eğer temeli sizden daha derinse, bahçenizde su kuyusu varsa su kuyunuzun kaybolduğunu görüyorsunuz. Çünkü yeraltındaki su daha derin çanak vazifesi gören yerlere doğru akıyor. Burada da birçok problemle karşı karşıya kalacağız.

İstanbul'da GPS verilerine göre yapılan hesaplamalarda özellikle Yalova açıklarında Çınarcık çukuru tarafında ve Gökçeada tarafında, Saroz Körfezi tarafında 7'den büyük deprem olma olasılığının arttığı görülüyor. Bunu Boğaziçi Üniversitesindeki hocalarımız en son açıkladılar. Böyle bir

durumda siz burada bir yapılaşma, buna yapı diyeceğiz, çünkü doğal bir şey değil bu, orada bir yapı yapıyorsunuz. Adı kanal, bu yapının 7 veya üzerindeki büyüklükteki bir depreme dayanıklı olarak tasarlamamız gerekiyor.

Orada bir kütle hareketine engel olmanız gerekiyor. Tamamıyla bir ada değil burası belki, görüntüsü ada şeklinde olacak, altta bağlantısı olacak, ama siz orada milyonlarca metre küp bir zeminin, toprağın hareketini önleyebiliyor olmanız lazım ve etrafına kuracağınız kentin bulunduğu yerde bu bölgelerin zemini aslına bakarsanız Anadolu yakasından Avrupa'ya geçtiğinizde zemin olarak çok sıkı zemine sahip kesimler değil. Kilin çok kalın olduğu, kazılmanın en kolay olduğu yer burası Kanal İstanbul'un açılacağı bölge ve burada da siz zemine eğer yüksek yapılar her yerde yaptıkları gibi -ki öyle yapacaklar, yine yüksek yapılaşma yapacaklar - zemin iyileştirmelerini zemine uygun yapılaşmayı tasarlayabileceklerini düşünmüyoruz.

Çünkü Avrupa yakasında özellikle belediyelerde bu denli bir kontrol yok. Zemin etüdü çalışmaları sadece zemin etüdünü ortaya koyduktan sonra yerinde hiçbir iyileştirme yapılmadan yapılar yapılıyor.

Aynı şekilde Bahçeşehir'de olsun, Avcılar'da olsun, Büyükçekmece'de olsun, Küçükçekmece'de olsun, o bölgede Silivri'ye gittiğinizde de, yani o taraftaki yapılaşmada zemin iyileştirmesi yapılmadan yapılar yapılıyor. Bunun denetimleri sağlıklı yapılmadığı için oluyor ve oradaki birimler oluşturulmadığı için ve idarecilerin de bu konulara bilgi açısından da uzak oldukları için yapılaşma bu şekilde yapılıyor.

Ben yeni bir bina aldım, yeni yapılmış bir bina aldım ve depreme dayanıklı diye düşünmeyin sakın, yani yeni yapılan her bina düşünün, ülkede 40 katlı, 60 katlı, 80 katlı yapılar yapmaya çalışıyorlar.

Bugün İstanbul'un yüksek yapılar yönetmeliği yok, İstanbul'da yüksek yapılar yönetmeliği yok ve yüksek yapılar yapılıyor. İnşaatçılar bunu bilir, **60 metreden yukarısını çok garanti edemiyorlar** statik hesaplarda ve betonarme yapılar yapılıyor. Bugün beton santralleri sahalara gönderdikleri betonun kontrolünü yerinde yapı denetim laboratuvarları çok sağlıklı yapmıyor. Biz elimizdeki verilerde **mevcut beton santrallerinin sahaya gönderdikleri betonların projesinin altında olduğunu tespit ettik ve hiçbir yapı buna baktığınızda projesine uygun yapılmıyor aslında.**

Böyle bir ortamda ben insanları afetten korumak için bir bölge yapıyo-

rum, burada depreme dayanıklı yapılar yapacağım mantığı zaten gerçeği yansıtmadığı ortaya çıkıyor.

Şimdi bizim burada belli bir yaşın üzerindeyiz, ama genç arkadaşlarımız da var. Bugün Türkiye’de mevcut iktidarın hükümette olduğu dönemi de -çünkü 3 sene olmuştu afet olalı, 99 depremi olduğunda geldiler - Türkiye’de hâlâ bir afet kültürü oluşturulmadı. Bunu 16 yaşındaki çocuklar, 99’da doğanlar bugün 16 yaşındalar ve bunlarda bir afet kültürü oluşturulmadı. Gelecek kuşağa aktaracak bir bilgi verilmedi çocuklara ve bunu afet kültürü olmayan insanlar yapıyor şu an ülkede, tek mantıkları rant olan, tek düşündükleri para kazanma hırsı olan insanlar bütün ülkeyi şantiye haline getirdiler.

Bugün kıyılarımızı dolduruyorlar, kıyılara marinalar yapmak için, kıyılara küçük adacıklar yaparak, oralardan rant elde etmek için kıyılarımızı dolduruyorlar. Şimdi bütün bunları düşündüğünüzde aslında buraya yapılacak yapı İstanbul’a deprem açısından artı yönde bir şey koymayacak, eksi yönde birçok sorunla karşı karşıya kalacağız.

Bugün İstanbul’da mesela, Dünya Sağlık Örgütü toplanma alanlarının 10 m²’nin ideal olduğunu, normal olduğunu, 15 -20 m²’nin gayet ideal olduğunu söylüyor. Bizim bugün depremden kaçış yerlerimiz, toplanma alanlarımız kalmadı.

İstanbul’a baktığınız zaman 1.5 m² filan kişi başına kalan, Çatalca’yı, Şile’yi, oradaki geniş alanları saydığınızda belki ortalama 6 m²’lere düşüyor. Bugün bir afet olduğunda insani yardım yapabilmeniz için oluşturacağınız bir merkezde kişi başına en azından 10 -15 m²’lik yerlerin düşmesi lazım. Çünkü bunun içerisinde hastanesi, reviri, tuvaleti, bunun içerisinde mutfağı olacak.

İşte bunları düşündüğünüzde bir kentin ortasını kenti üçe bölüp -ya da dörde mi bölüyoruz - kenti bölüp, bizim toplanma alanımız yokken daha da buralarda yerleşime açmayı, buraların nüfusunu arttırmanın kente bir faydası olmayacak, aksine bizim kentimizin geleceğe yönelik gençlerimizin, çocuklarımızın geleceğine yönelik bir darbe vuracak.

Bütün bunları düşündüğünüzde yine bunun afetle alakası olmadığını görüyoruz. Yani mantıklı bir şey olması lazım, bize afeti bahane ederek, böyle bir şeye giriştiğinizde bize mantıklı gerekçeler sunmanız lazım. Alan o kadar büyük ki yaklaşık 30 000 000 m²’lik bir alan bu sadece alanın

olacağı alan, burada daha büyük 450 000 000 m² kent oluşturacaklar. Yani orada havaalanıyla başladılar zaten, havaalanının raporları açıklandı. Çevre mühendisleri açıkladı, Jeoloji Mühendisleri Odası açıkladı, TMMOB'a bağlı diğer bu konuyla ilgili odalarımız açıkladı havaalanının yerinin uygun olmadığını, yine aynı şekilde **Kanal İstanbul** gibi su havzalarına, tarım arazilerine, ormanlarımıza zarar verdiği, hatta bunu da geçtik, zemin açısından da uygun olmadığı, kod farkının olduğu, milyonlarca metre küp dolgu yapılması gerektiği de söylendi.

Aslında bugün orada yapılan şey ekonomik açıdan baktığımızda hem doğaya zarar veriyorlar, hem devlete zarar veriyorlar maddi anlamda düşündüğümüzde. Yani bütün bunların hesabının yapılmış olmaması mümkün değil. Bakın, bir kentte eğer bir proje yapıyorsanız o kentte yaşayan insanlara sormanız gerekir. STK'ları toplarsınız, Kanal İstanbul'u geçireceğiniz bölgede yaşayan insanları da toplarsınız, odaları toplarsınız, üniversiteleri toplarsınız ve hep beraber tartışırsınız.

Dersiniz ki bizim Kanal İstanbul gibi bir projemiz var. Çevre Mühendisleri Odası der ki: Bakın, sunumda yaptığı gibi bunlar, bunlar, bunlar olur ya da tüp geçit yapacaksınız ya da üçüncü köprüyü yapacaksınız, ne yapıyorsanız toplayacaksınız, soracaksınız. Siz projeyi koyacaksınız, biz olabilecek kötülükleri koyacağız ortaya, gelebilecek şeylere biz farklı pencereden bakıyoruz çünkü ve ona göre siz eğer o artısını -eksisini hesap ettikten sonra çözümlerinizi bize sunacaksınız, hep beraber karar vereceğiz, ama bugün İstanbullu İstanbul'a karar veremiyor.

Belediye başkanı da İstanbul'a karar veremiyor. Yani İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kararı değil aslında bunlar, bunlar tamamıyla merkezi idarenin, Ankara'nın kararı, yani asıl problem o. Herkesin sahibi, her şeyin sahibi, hepimizin sahibi gören bir yönetim anlayışı var.

Bizim ne giyeceğimize, nereye gideceğimize, neyi izleyeceğimize karar veren bir yönetim anlayışı var. Şimdi bunu düşündüğümüzde bizim odalar olarak karşı çıktığımız noktalar, bize diyorlar ki siyasi davranıyorsunuz. Biz siyasi davranmıyoruz, ama bugün ekmeğin fiyatını bile söylemek siyasettir. Onunla ilgili eleştiri yapmak da siyaset, ama biz siyaset yapmıyoruz. Biz kendi konularımızla ilgili eleştirilerimizi söylüyoruz, ama karşı taraftan odaların siyaset yaptığını öne sürerek odaları itibarsızlaştırmaya çalışıyorlar. Bugün meslek odalarının bu ülkeye yapmış olduğu katkıları, biz hiçbir şeyin jandarması, polisi, hafiyesi değiliz ki sürekli tetikte olmak zorundayız, sürekli insanları uyarmak zorunda hissediyoruz kendimizi.

Demin hanımefendinin bahsettiği gibi hukuk anlamında da bir yaptırım gücümüz yok. Dedikleri gibi çeşitli yöntemlerle gücü elinde değiştirerek yönetmelikleri, genelgeleri, bunu aşmanın yolunu sürekli buraya da uygulamıyorlar kararları, yürütmeyi durdurmayı, devam ediyor çalışmalar, yapacak bir şey yok. Kolluk kuvvetiyle engelliyor seni, toplanıp iki laf söylemeni engelliyor senin, yani siz burada sesinizi çıkartmaya başladığınızda ondan sonra gezi zekalı oluyoruz. Yani o yüzden ama gerçekten düşündüğümüzde biz kendimizi TMMOB'da bütün disiplinler o kadar sağlıklı bir şekilde birbirimizle iletişim halindeyiz ki birbirimize her noktada destek oluyoruz. Son dönemde iktidarın yaptığı en güzel şey bizim meslek odalarını evet, diğer STK'larla birbirimize çok yaklaştırdı. Eskiden bu kadar bilgi paylaşımında bulunmuyorken şimdi daha çok bilgi paylaşımında bulunuyoruz ve karşılarında o kadar güçlü bir kitle yarattılar ki o kadar dirençli bir kitle yarattılar ki o yüzden bu kentin başına gelebilecek felaketlere karşı hep birlikte mücadele ediyoruz. Bunu aslında halkın da şikâyetleri var, ama takdir edersiniz ki insanlar belli bir dönemde öyle televizyondaki programlar olsun, yaptıkları yayınlar olsun bütün kanallarla insanlara o kadar güzel tablolar çiziyorlar ki insan gerisini düşünmüyor. O binip gidip, orada Diyarbakır'daki adama, Urfa'daki adama, Antalya'daki adama burada yaptıkları üçüncü köprüden bahsediyorlar, buradaki yaptıkları tüp geçitten bahsediyorlar, Marmaray'dan bahsediyorlar. Onlar gidip Marmaray'la binip geçmenin hayalini kuruyor ya da Kanal İstanbul'dan bahsediyorlar, oradan geçip boğazdan, ikinci bir boğazdan geçeceğini düşünüyor adam, o gerisini bilmiyor. Aynı şekilde bizim görevimiz de olabilecek o aksilikleri bildirmek.

Av. ALEV SEHER TUNA - Çevreyle ilgili sorunlarımızı hiçbir zaman bize sormadıkları gibi yapacakları projelerle ilgili de sormadıkları gibi zaten yasalara uygun da yapmıyorlar. Yapılan şey hem kendi çıkarttıkları yasalara aykırı, anayasaya aykırı, önce projeyi yapıp, ondan sonra yasayı, yönetmeliği değiştirerek, buna çözüm buluyorlar gayet kolay.

Dediğiniz gibi aldığımız yargı kararları da uygulanmıyor. Davayı kazanmış olmamız da pek bir anlam ifade etmiyor. Mesela, Mecidiyeköy'deki bu inşaatlarla ilgili alınan birçok iptal kararı var. Yargı kararı olmasına rağmen kesinleşmiş karar, hiç kimse o binalara yıkımı uygulayamadı. O kadar kişinin de ölümüne neden olan bir inşaat bu, son süratle devam ediyor, yakında da açılışını yaparlar, ama herhalde sonsuza kadar böyle gitmez diye biz umudumuzu kırmayalım.

İstanbul'un yerleşim alanı tamamen kuzeye kaydırıldı son yıllarda, iki

konuğumuzun da bahsettiği gibi tamamen orman ve sulak alan üzerinde, tarım arazileri üzerinde İstanbul'un sebzesinin, meyvesinin yarısı ve peynirinin, tereyağının yarısı bu havalimanının yapıldığı, yapılacağı bölgeden geliyordu İstanbul'a, şu anda o tarım arazileri yok. Onun dışında tabii ki orası bir de uluslararası kuşların göç yolu, son derece enteresan bu kadar yoğun kuş sürüsünün içinde uçak nasıl iner, kalkar, ama yetkililerin söylediği gibi kuşlar yolunu değiştirir diyorlar. Hızlı trende söyledikleri gibi öğrenirler, öğrenecekler diye açıklama yaptılar. Nasıl öğreteceğiz bilmiyorum, eğitim almamız gerekiyor.

Yapılacak olan kanal sadece orman ve suyla ilgili çevre tahribatına yol açmıyor, o bölgede en az 8 adet tarihi arkeolojik SİT alanı mevcut. Hepsi koruma alanı altında ki koruma kurullarının verdiği karara göre bu bölgede hiçbir yapı yapılması mümkün değil, ama bu güzergâh üzerinde, en son belirtilen güzergâh üzerinde açılırsa kanal 8 birinci derece arkeolojik SİT alanı tarihi ve doğal kültürel varlık yok olmuş olacak. Bu konuda da sözü Sayın Prof. Dr. Doğanay Tolunay'a bırakıyorum, buyurun Hocam.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY

İ.Ü. Orman Fakültesi, Toprak İlimi ve Ekoloji Anabilim Dalı

İSTANBUL'DAKİ MEGA PROJELERİN EKOLOJİK ETKİLERİ

1. Giriş

Kamuoyunca Mega Projeler ya da asrın projeleri olarak adlandırılan yatırımlar 3. Köprü, 3. Havaalanı ve Kanal İstanbul Projeleridir. Bu projelerden daha sonra gündeme gelen Marmaray ve Avrasya Tüneli de benzer şekilde adlandırılmaktadır. Tamamı İstanbul'da gerçekleştirilen bu projelerden Kanal İstanbul hariç diğerlerinin inşasına başlanmıştır. Bu projelerden ilk üçü (3. Köprü, 3. Havaalanı ve Kanal İstanbul Projeleri) İstanbul'un kuzeyinde yer alan orman alanlarını, su havzalarını, derele-ri ve gölleri doğrudan etkilediği için kamuoyu tarafından yoğun olarak eleştirilmiş, hatta mega değil çılgın projeler olarak da nitelendirilmiştir. Projelere yapılan itirazların başında projelerin planlama ilkelerine uymadığı, kentin kuzeyinde yer alan su havzaları ve ormanları tahrip edeceği ve bunlar üzerindeki yerleşim baskılarını arttıracığı, İstanbul'un trafik sorununa çözüm olmayacağı, Marmara Denizini olumsuz etkileyeceği gelmektedir. Ancak yapılan itirazlara ve açılan davalara rağmen projelerden ikisinin inşaatı hızla devam etmektedir. Bu süreçte yapılan eleştiriler hiç bir şekilde dikkate alınmamakta, projelerin olumsuz etkilerini açıklayan bilim insanları siyaset yapmakla ve bilimsellikten uzak olmakla suçlanarak algı yönetimi yapılmaktadır.

Bu çalışma ile 3 büyük projenin ekolojik etkileri bütünlük olarak değerlendirilecektir. Ama öncelikle bu projeler kısaca tanıtılacaktır.

2. İstanbul'daki Mega Projeler

2.1. Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları (3. Köprü)

İstanbul'da boğaz geçişini sağlayan köprü (Boğaziçi Köprüsü) 1973 yılında açılmıştır. Özellikle 1980'li yıllarda köyden kente göç nedeniyle İstanbul'un nüfusundaki hızlı artış, ulaşım ve kent planlamadaki eksiklikler nedeniyle bu köprü ihtiyaçları karşılamayınca 1988 yılında 2. köprü (Fatih Sultan Mehmet) yapılmıştır. Ancak yine iş alanlarının kentin Avrupa yakasında ve yerleşim alanlarının ise Asya yakasında olması, toplu ulaşım, raylı sistem ve deniz yollarının yeterince kullanılmaması sonucunda kısa

sürede bu köprüde yetersiz kalmaya başlamıştır. Üstelik 2. köprü kentin yerleşim alanlarının dışından geçmesine rağmen kısa sürede yeni cazibe alanları yaratmış ve kentin kuzeye doğru genişlemesine yol açmıştır. Bunun üzerine 1990'lı yıllarda 3. köprü gündeme gelmiştir. Hatta 1995 yılında dönemin Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından "3. köprü İstanbul için cinayettir. Kuzey bölgemizde kalan yeşil alanların imara açılarak katledilmesinden başka bir şey değildir" şeklinde eleştirilmiştir. Buna rağmen 3. Köprü ile ilgili alternatif güzergah belirleme çalışmaları devam etmiştir. 2000'li yıllarda ise 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (İÇDP) çalışmalarına başlanmıştır. Yüzlerce bilim insanının görev aldığı ve 15 Haziran 2009'da onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planında 3. Köprü yer almamıştır (İMP, 2006). Daha üst ölçekte yer alan İÇDP'nde yer almamasına rağmen planlama ilkelerine aykırı olarak 8 Ağustos 2010 yılında onaylanan 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarında 3. Köprü yer almış ve güzergahı da şu andaki yer olarak (Garipçe -Poyrazköy Hattı) açıklanmıştır (Gülersoy Zeren ve Gökmen Yazıcı, 2014). Projede Odayeri ve Paşaköy arasında 60,5 m genişliğinde 60 km uzunluğunda bir otoyol yapılması öngörülmüştür. Bağlantı yolları ile birlikte toplam yol uzunluğunun 114 km'yi bulacağı açıklanmıştır. 3. Köprü'nün ise ana açıklığının 1.408 m, genişliğinin 59 m, kule yüksekliğinin ise 322 m olacağı belirtilmiştir.



Şekil 1. 1/25.000 ölçekli İstanbul ili Kuzey Marmara Otoyolu nazım imar planı 2010 (İBB, 2011)

Köprü inşaatına Eylül 2012 tarihinde başlanmış olup, temel atma töreni ise 29 Mayıs 2013 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İnşaat çalışmalarına çoğu projede olduğu üzere güzergahın su kaynaklarına, flora ve faunaya, ekosistemlere etkisi detaylı ve bilimsel olarak incelenmeden acilen başlanmıştır. Hatta bu nedenle güzergah değişikliklerine gidilmiştir. 12 Temmuz 2013 tarihinde basında yer alan haberlerde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binalı Yıldırım'ın Riva Deresi çevresinde kuş göç yollarına ve bazı yerlerde de su kaynaklarına rastlandığı için güzergahın değiştirildiği açıklanmıştır (Radikal Gazetesi, 12.07.2012). Bu değişikliklerin haricinde Avrupa yakasında 3. Havaalanı ile çakışmanın olduğu yerlerde ve güzergah üzerindeki şehit mezarlığı nedeniyle de değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler bile güzergahın aceleyle yapıldığının göstergesidir. Köprü ve bağlantı yolları ÇED Yönetmeliğinde yapılan değişikliklerle ÇED'den muaf tutulmuş, sadece uluslararası finans temini için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi adı altında bir rapor hazırlanmıştır (ÇSED, 2013). Daha sonra köprüye Yavuz Sultan Selim adı verildiği açıklanmış ve bu isim de kamuoyunda büyük yankı uyandırmıştır. Köprüye çeşitli davalar açılmıştır. En son Haziran 2015'te 8. İdare Mahkemesi tarafından Beykoz ve Rumelifeneri'ndeki bağlantı yollarının İÇDP'yer almadığı, doğal kaynakları ve ekolojik rezervleri olumsuz etkileyeceği, Boğaziçi gerigörünüm ve etkilenme bölgesinde planlama yetkisinin İstanbul Büyükşehir Belediyesinde olmasına rağmen bakanlıkça yapılmasını gerekçe göstererek iptal etmiştir (Hürriyet Gazetesi, 12.06.2015). Ancak inşaatlar halen devam etmekte olup, 29 Ekim 2015'te köprünün açılışının yapılması planlanmaktadır 3. Köprünün açılacak olmasına rağmen Kınalı -Odayeri ve Kurtköy -Akyazı arasındaki bağlantı yollarının ihaleleri henüz yapılmamıştır.

2.2. Havalimanı

3. Köprünün aksine 3. Havalimanı Projesi İÇDP'nda yer almaktadır. Plana göre Silivri ilçesi yakınlarında yapılması planlanan 3. havalimanının yeri daha sonra değiştirilmiştir. Söz konusu değişiklik 8 Eylül 2012 tarih, 28405 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2012/3573 no'lu Bakanlar Kurulu Kararıyla gerçekleştirilmiştir (Kozaman ve ark., 2014). Bu Bakanlar Kurulu kararından afet riski gerekçesiyle Terkos Gölünün Doğusu, Sazlıdere ve Küçükçekmece göllerinin yakın çevreleri rezerv alan ilan edilmiştir. Yine söz konusu kararda 3. Havalimanının İstanbul'un kuzeyinde Karadeniz kıyısındaki Yeniköy ve Akpınar köyleri arasında inşa edileceği açıklanmıştır (Şekil 2). Kuzey Marmara Otoyolu projesinin aksine 3. Havalimanı için ÇED raporu hazırlanmış olup, Mart 2013 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığına teslim edilmiştir. Bu ÇED raporu Nisan 2013'te nihai ÇED haline ge-

tirilmiş ve 21 Mayıs 2013 tarihinde bakanlıkça olumlu bulunduğu açıklanmıştır (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013). Ancak daha ÇED süreci tamamlanmadan 3 Mayıs 2013 tarihinde ihale çıkmış olup, 22 milyar 122 milyon Avro bedel ile 5'li bir konsorsiyum ihaleyi kazanmıştır. Havalimanı için açılan davada ÇED süreci tamamlanmadan ihalenin yapılması ve projenin yaratacağı ekolojik sorunlar gerekçe gösterilmiş ve İstanbul 4. idare Mahkemesi 21 Ocak 2014 tarihli kararı ile yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Bunun üzerine 2. bir ÇED Raporu hazırlanarak Mart 2014'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığına sunulmuştur. Yine yargı süreci devam ederken 7 Haziran 2014'te 3. Havalimanının temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. Halen proje sahası içindeki kazı dolgu çalışmaları devam etmektedir.



Şekil 2. İstanbul'daki mega projeler

3. Havalimanı ile ilgili bilgilere ÇED raporlarından ulaşılmaktadır. ÇED raporlarına göre Günlük 411 bin yolcu, 1370 uçak; 102 bin araç giriş çıkışı; yıllık 150 milyon yolcu, 500 bin uçak, 37,2 milyon araç giriş çıkışı olacak havalimanı 7.650 ha alanda inşa edilecektir. Bu alanın 6.172 ha'ı orman, 1.180 ha'ı madencilik ve diğer kullanım ile büyüklü küçüklü su birikintileri, 236 ha'ı mera, 60 ha'ı tarım, 2 ha'ı ise fundalık alandır (3. Havalimanı ÇED Raporu, 2013). Alanın yaklaşık % 81'i orman olmasına rağmen projenin gerçekleştirileceği alanın eski maden ocakları ile kaplı, tamamen bozulmuş bir alan olduğu algısı yaratmaya yönelik açıklamalar yapılmıştır. Gerçekten de alanda eski maden ocakları bulunmasına rağmen Orman

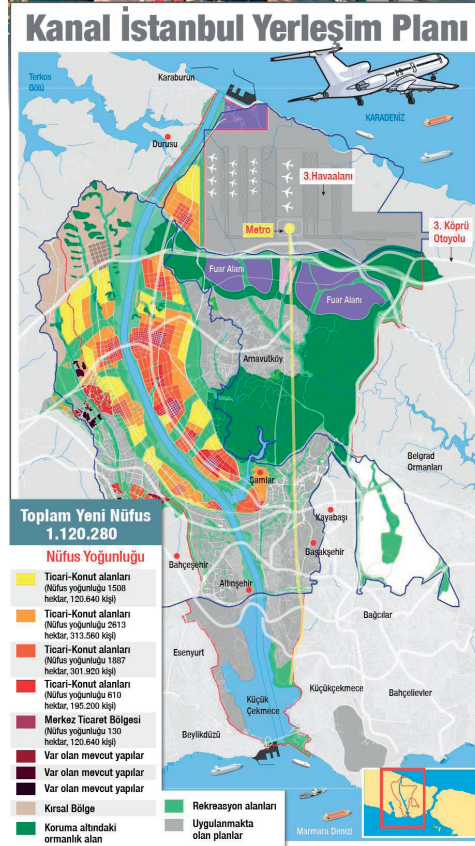
Genel Müdürlüğü (OGM) tarafından Mart 2013 tarihi itibarıyla projenin de gerçekleştirileceği Kemerburgaz ve Arnavutköy Orman İşletme Şefliklerinde 955 ha maden alanının ağaçlandırıldığı açıklanmıştır. Yine proje ile ilgili bilgilere geçilecek olursa projede 5'i kuzey -güney, 1'i doğu -batı yönünde inşa edilecek 6 pist yer almaktadır. Ayrıca bakımlar için ek pistler yapılacaktır. Bunun haricinde Havalimanında içinde konut, otel, hastane, spor merkezi, müze ve sergi salonu, konferans merkezi, kültür merkezi, iş merkezi, cami, kilise, sinagog, ticari alanlar olacak bir şehir kompleksi de bulunacağı açıklanmıştır (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013).

Proje alanında maden işletmesinin ardından oluşan toplam alanı 660 ha kadar olan büyüklü küçüklü 70 kadar "su birikintisi" olduğu da ÇED raporlarında belirtilmektedir. Bu su birikintilerinin canlı yaşamı barındırdığı, bunların doldurulmasıyla sucül yaşam ve doğal yaşamın yok olacağı da açıkça yazılmıştır. Proje alanındaki yükselti farkları nedeniyle (en alçak -37 m, en yüksek 160 m) alanda önemli miktarda kazı -dolguda yapılması gerekecektir. Havalimanının ortalama yükseltisi 105 m olacak şekilde dolgu yapıldığında 2,5 milyar m³ bir dolgu (taş ve mıcır ile) yapılması gerekmektedir. Arazi düzenleme, hafriyat ve inşaat işlemlerinin 25 yıl (9.125 gün) sürmesi düşünülmektedir. Ancak havalimanının kötü inşaat devam ederken 70 m'ye düşürülmüştür. Bu durumun uçakların iniş kalkışı için sorun yaratıp yaratmayacağı değerlendirilmemiştir. Proje alanı sınırının 2,5 km batısında Terkos Gölü, 12 km güneydoğusunda Alibey Barajı ve 9 km güneydoğusunda planlanan Pirinççi Barajı bulunmaktadır. Havalimanı Terkos Gölünün orta ve uzun mesafe koruma alanına, Alibey ve Pirinççi Barajlarının ise uzun mesafe alanlarına girmekte olup, bu göllerin su havzalarında daralmaya yol açacaktır. Yine proje alanında çok sayıda akar ve kuru dere olduğu bunların da doldurulacağı belirtilmektedir (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013).

2.3. Kanal İstanbul

Kamuoyu çığırın proje tanımını ilk önce Hıncal Uluç'un Sabah Gazetesindeki köşesinde 23 Eylül 2010 tarihinde yazdığı yazı ile duydu. Hıncal Uluç yazısında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ile telefonda konuştuğunu, yazmamak şartıyla 2 cümle ile açıkladığı projeyi duyunda donup kaldığını ve bu projenin İstanbul konusunda duyduğu en çığırın proje olduğunu belirtmiştir (Sabah Gazetesi 23.10.2010). Ancak bu "çığırın projenin" resmen açıklanması Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından 12 Haziran 2011 genel seçimi öncesinde seçim vaadi olarak 27 Nisan 2011 tarihinde yapılmıştır İstanbul Kongre Merkezinde yapılan açıklamada kanalın İstanbul

Boğazındaki tanker trafiğini azaltmak ve tehlikeyi ortadan kaldırmak üzere planlandığı, 45 -50 km uzunluğunda olacağı, çıkan hafriyatla liman ve 60 milyon yolcu kapasiteli bir havalimanı yapılacağı, hafriyatın bir kısmının ise eski maden ocaklarının kapatılmasında kullanılacağı açıklandı (Milliyet Gazetesi, 27.04.2011).. Ek olarak Kanalın çevresinde modern bir yaşam alanı olacağı da belirtildi. Bir animasyon eşliğinde açıklanan projenin yeri açıklanmamıştır. Ancak fısıltı gazetesi ile birlikte kanalın Silivri'de yapılacağı güzergahının ise Terkos Gölünün batısı ile Kınalı Mevkii arasında olacağı yayılmıştı bile. Kanalın gerçek yeri 8 Eylül 2012 tarih, 28405 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2012/3573 no'lu Bakanlar Kurulu Kararıyla yavaş yavaş şekillenmiştir. Bu kararda daha önce açıklandığı üzere afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek yeni yerleşim alanlarının oluşturulacağı bölgenin krokisi ve koordinatları verilmiştir. Resmi gazetenin ekinde yer alan belgeye göre Terkos Gölünün doğusunda 9.000 ha, Sazlıdere Baraj Gölünün çevresinde 25.100 ha ve Küçükçekmece Gölü Çevresinde 4.400 ha olmak üzere toplam 38.500 ha bir alan yeni yerleşim alanı olarak ilan edilmiştir. Kanalın gerçek güzergahının resmen açıklanması ise 20 Mayıs 2014 tarihinde basına yansıyan haberlerden öğrenilmiştir (Sabah Gazetesi, 20.05.2014). Bu haberlere göre kanal 35 -40 km uzunluğunda, üstte 145 -150 m, tabanda 125 m genişliğinde ve 25 m derinliğinde olacaktır. Kanal'ın üzerinde 6 köprü yapılacağı açıklanmıştır. Bugüne kadar Kanal İstanbul ile ilgili kamuoyu ile paylaşılan bilgiler bundan ibarettir.



Şekil 3. Bakanlar Kurulu Kararıyla rezerv alanı ilan edilen alanların planı ([www. http://www.internethaber.com/kanal -istanbulun -haritasi -resmen -yayimlandi -678896h.htm](http://www.internethaber.com/kanal-istanbulun-haritasi-resmen-yayimlandi-678896h.htm))

2.4. Birer milyonluk 2 Yeni Şehir

Henüz pek gündemde olmayan ancak yine 2011 genel seçimi öncesi açıklanan diğer bir proje ise biri Avrupa diğeri Anadolu yakasında 3. köprü güzergâhı üzerinde yapılacak birer milyonluk 2 yeni şehir projesidir. Avrupa yakasındaki şehrin Uskumruköy ile Yalıköy arasında olacağı ve yaklaşık 40 bin ha üzerinde kurulacağı açıklandı (Hürriyet Gazetesi 11.05.2011). Ancak daha sonraları Ağaçalı ile Çiftalan Köyleri arasındaki eski maden alanları üzerinde de kurulabileceği basına yansdı. Anadolu yakasındaki şehrin yeri tam olarak açıklanmasa da Riva taraflarına yapılabileceği gündeme gelmiştir. Bu iki kent projesinin devam edip etmediği ya

da 2012/3573 no'lu Bakanlar Kurulu Kararıyla Avrupa yakasındaki kentin Sazlıdere Gölü çevresine kaydırılıp kaydırılmadığı net değildir.

3. İstanbul'un Doğal Alanları ve Ekosistemleri

Yukarıda kısaca tanıtılmaya çalışılan mega projeler ile yeni 2 kentin yapılacağı alanlar genel olarak İstanbul'un kuzeyi ile Terkos ve Küçükçekmece göllerinin çevresindeki su havzalarında yer almaktadır. Bu alanlar İstanbul'un su havzalarının ve doğal orman, kumul mera, fundalık ve tatlı su ekosistemlerinin yer aldığı alanlardır.

3.1. İstanbul'un ormanları ve İstanbul için önemi

İstanbul'da çoğunluğu çeşitli meşe türleri (saplı meşe, sapsız meşe, macar meşesi, saçlı meşe, Istranca meşesi, mazı meşesi tüylü meşe) ile doğu kayını, gürgen, kestane, kavak, söğüt türleri, karağaç, kızılağaç, akçaağaç, ihlamur gibi türlerden oluşan orman alanları 2012 yılı itibarıyla 240,8 bin ha kadar alan kaplamaktadır (Tablo 1). Bu türlere ek olarak doğallığı halen tartışılan Adalarda bulunan kızılçam ile Çilingoz'da bulunan karaçam ormanları Beykoz daki göknar haricinde tamamı ağaçlandırılma ile getirilmiş ve karaçam, sahilçamı, fıstık çamı, kızılçam, sedir gibi türlerden oluşan ibrelili ormanlar da yer almaktadır. İstanbul ormanlarının 225,6 bin ha kapallığı % 10'dan fazla olan verimli, 15,3 bin ha'ı ise kapallığı % 10'dan düşük olan bozuk ormanlardan oluşmaktadır (Şahin, 2014). İstanbul ormanları kentin % 46'sını oluşturmaktadır. İstanbul ormanları genel olarak kentin kuzeyinde yer almaktadır. Bunun başlıca nedeni kentin kuzeyinin daha fazla yağış almasıdır. Kentin kuzeyinde yer alan çok yüksek olmasa da tepelik alanların Karadeniz etkisine açık alanlarında kayın, gürgen, saplı, sapsız ve saçlı meşe ile kestane, ihlamur, akçaağaç kızılağaç gibi türlerden oluşan nemli ormanlar hakimdir. İstanbul'un güneyine doğru inildikçe ya da tepelik alanların güney bakılı yamaçlarında ise yağışın azalması ve sıcaklıkların artmasına bağlı olarak mazı meşesi ile maki bitki toplulukları bulunmaktadır. Çoğunluğu yerleşim alanına dönüşmüş olsa da akçakesme, delice, mazı meşesi, defne, funda, kermes meşesi, kocayemiş, katırtırnağı ve ladenler İstanbul'un güneyindeki tipik maki elemanlarıdır. İstanbul ormanları ekolojik önemi nedeniyle WWF tarafından Avrupa'daki 100 sıcak noktadan biri olarak ilan edilmiştir (Kalem, 2005).

İstanbul'un ormanları uzun yıllardır kent için özellikle su temini açısından önemini korumuştur. Daha Bizans döneminden itibaren kentin kuzeyindeki ormanlardan ve Belgrad ormanından sular kemerlerle İstanbul'a taşınmıştır. Bozdoğan Kemerleri bu dönemden kalmadır. Osmanlı zamanında da Bizans'tan kalan su kemerleri ve su sarnıçları kullanılmış, hatta yenileri yapılmıştır. Örneğin değişik zamanlarda Belgrad Ormanına 7 adet bent yaptırılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1554 -1564 yılları

arasında Mimar Sinan'a yaptırılan Kırkçeşme olarak adlandırılan su sistemi ile Uzunkemer, Mağlova Kemer, Güzelcekemer ve Paşakemer gibi 33 su kemeri birbirine eklenerek Belgrad Ormanının suları İstanbul'a taşınmıştır (İSKİ 2010). Günümüzde de Ömerli, Terkos, Alibey, Elmalı gibi su havzaları orman alanlarının içinde kalmaktadır.

İstanbul ormanlarının kent için önemini arttıran diğer bir konu ise ormanlar tarafından üretilen oksijenin kuzeyden esen rüzgarlarla kentin üzerine taşınmasıdır. Böylece kentteki kirli hava oksijence zengin hava ile yer değiştirmektedir (Tolunay, 2014). Bu sirkülasyon ile aynı zamanda kuzeydeki serin hava da kente ulaşmakta ve kentin serinlenmesine de olanak sağlamaktadır. Kentin ormanlarının kentli için belki de en önemli yararı rekreasyon alanı olmasıdır. Özellikle sıcak dönemlerde ve hafta sonları binlerce İstanbullu ormanlara akın etmektedir.

Tablo 1. İstanbul ilinin 2012 yılı orman amenajman planları verilerine göre orman ve diğer alanları (Şahin, 2014)

		Alan (ha)	%
Orman Alanı	Saf Geniş Yapraklı	124.716,7	22,9
	Saf İbrelili	29.825,0	5,5
	Yapraklı -Yapraklı Karışık	75.293,5	13,8
	İbrelili -İbrelili Karışık	1.712,9	0,3
	Yapraklı -İbrelili Karışık	9.295,7	1,7
	Toplam	240.843,8	44,2
Diğer Orman Alanları	Özel Orman	7.133,5	1,3
	Özel Ağaçlandırma	2.240,9	0,4
	Kent Koruları	550,7	0,1
	Toplam	9.925,1	1,8
Ormanlık Alan	Toplam	250.768,9	46,0
Açıklık Alan	Orman İçi Açıklıklar (Orman Toprağı)	6.226,0	1,1
	Ocak -Kum -Mera -Taşlık Alanlar -Fidanlık -Depo -Tesis -Enerji Nakil Hattı vb.	10.979,0	2,0
	Su	13.428,3	2,5
	Yerleşim Alanı	106.098,2	19,4
	Tarım Alanı	158.009,7	29,0
	Toplam	294.741,2	54,0
İstanbul İli Toplam Alanı		545.510,1	100,0

İstanbul ormanlarının diğer bir önemi de yaban hayatı açısındandır. Hem Avrupa, hem de Asya kısmındaki ormanlar yollar ve yapılaşma ile yakın zamana kadar parçalanmamışlardı. Bu nedenle daha geniş habitatlara ihtiyaç duyan, karaca, yaban domuzu, kurt, çakal gibi türler parçalanmamış habitatlarda rahatlıkla dolaşabilmekteydi. Ancak özellikle 1970'li yıllardan sonra kentin yoğun göç alması ile birlikte artan nüfusu orman alanlarının baskı altında kalmasına yol açmıştır. Bu nedenle 1971 yılı Orman amenajman verilerine göre 264,7 bin ha olan orman alanları 240,8 bin ha'a gerilemiştir. Bu gerilemenin en büyük nedeni 2 -B olarak bilinen alanlar nedeniyledir. Nitekim İstanbul'da 2 -B'ye konu olan alanların toplamı 16,3 bin ha kadardır (İMP, 2006).

Tablo 2. İstanbul ormanlarından Ağustos 2015 tarihine kadar verilen izinler

Kullanım durumu	Maden izinleri		Diğer izinler (yol, havaalanı, üniversite vb)	
	Sayı	Alan (ha)	Sayı	Alan (ha)
Kullanımda	151	531,2	208	3.243,9
Kullanımda Değil	10	35,2	8	12,3
Müracaat Aşamasında	142	1.249,2	152	7.430,1
Saha Teslim Aşamasında	7	35,9	19	48,3
Uzatma Aşamasında	91	1.152,1	14	4,0
Toplam	401	3003,6	401	10.738,5

3.2. İstanbul'daki Önemli Doğa Alanları

Doğa Derneği tarafından tüm Türkiye'de belirlenen 305 Önemli Doğa Alanından (ÖDA) 11'i İstanbul'da bulunmaktadır (Tablo 3) (Doğa Derneği, 2006). Bu ÖDA'lar İstanbul'daki su havzaları ile İstanbul flora ve faunasının yaşam alanlarının önemli bir kısmını kapsamaktadır.

Tablo 3. İstanbul'daki Önemli Doğa Alanları (Doğa Derneği, 2006)

Terkos Havzası	Boğaziçi
Küçükçekmece Havzası	Ömerli Havzası
Büyükçekmece Havzası	Pendik Vadisi
Batı İstanbul Meraları	Şile Kıyıları
Ağaçlı Kumulları	Adalar
Kilyos Kumulları	

3.3. İstanbul'un Florası

Avcı (2014)'ın belirttiğine göre İstanbul'da doğal olarak 2.500 civarında çiçekli bitki ve eğrelti yaşamaktadır. Türkiye'de bulunan çiçekli bitki ve eğrelti sayısının 11.000 civarında olduğu düşünüldüğünde ülkemizdeki bitki türlerinin kabaca dörtte birinin İstanbul'da bulunduğu söylenebilir. Nitekim Avcı (2014) bu sayının önemini vurgulamak için çeşitli ülkelerdeki bitki tür sayıları ile karşılaştırma yapmıştır. Buna göre yüz ölçümü İstanbul'a göre 8 kat büyük olan Hollanda'da 1.600, 47 kat büyük olan İngiltere'de 1.850 ve 60 kat büyük olan Polonya'da 2.450 bitki türü bulunmaktadır (Avcı, 2014). İstanbul'un florasında yer alan bitkilerden 40'ı Türkiye için, 23 tanesi ise İstanbul ve yakın çevresine endemiktir (Özhatay ve Keskin (2007)'e atfen Avcı 2014). Bu endemik bitkiler Tablo 4'te verilmiştir. Endemik türlerin önemli bir bölümü ise Tablo 3'te verilen önemli doğa alanında bulunmaktadır (Tablo 5). Yine Avcı (2014) tarafından belirtildiğine göre İstanbul Florasına kayıtlı doğal bitkilerden 270 adedi Türkiye'nin Tehlike Altındaki Nadir ve Endemik Bitkileri Listesinde yer almakta olup, 40 kadarının ise dünya üzerindeki en zengin popülasyonları İstanbul'dadır.

3.4. İstanbul'un Faunası

İstanbul sadece flora açısından değil fauna açısından da oldukça zengindir. Ancak bu zenginlik bir kaç yüzyıl öncesine göre oldukça azalmıştır. İstanbul'da en önemli fauna elamanlarının kuşlar olduğu söylenebilir. Zira İstanbul batı palearktik bölgenin en önemli göç yolları üzerinde yer almaktadır (Arslangündoğdu, 2014a). Özellikle İstanbul Boğazı, Terkos, Büyükçekmece ve Küçükçekmece gölleri su kuşlarının önemli konaklama alanlarıdır. Hem ilkbahar, hem de sonbahar da yüzbinlerce leylek ile yırtıcı, ötücü, kıyı ve su kuş türü İstanbul üzerinden geçmektedir. İstanbul'da yapılan kuş gözlemlerinde ilkbahar ve sonbaharda 400 bin leylek, 200 bin yırtıcı kuş ile yine sayısı yüzbinlerle ifade edilen su, kıyı ve ötücü kuş sayılmıştır (Arslangündoğdu, 2014a). Sadece toplam kuş sayısı olarak değil gözlenen kuş türü sayısı da oldukça yüksektir. Bacak ve ark. (2015) tarafından Türkiye'de 481 kuş türü belirlendiği ve bunlardan 352 kuş türünün İstanbul'da gözlendiği belirtilmektedir (Tablo 6). Bu kuş türlerinin önemli bir kısmı Bern Sözleşmesinin Ek II listesinde yer almaktadır.

İstanbul'da önemli sayıda memeli türü de bulunmaktadır. Türkiye'de bulunan 169 memeli türünden 38'inin İstanbul'da yaşadığı bilinmektedir (www.tramem.org'a atfen Arslangündoğdu, 2014b). Türkiye'deki kelebek türleri ile kurbağa ve sürüngenlerin yaklaşık yarısı da İstanbul faunasında yer almaktadır (Tablo 6).

Tablo 4. İstanbul'daki Endemik Bitki Türleri
(Özhatay ve Keskin (2007)'e atfen Avcı 2014)

İSTANBUL'UN ENDEMİKLERİ	Türkiye'ye Özgü Olup İstanbul'da da Yetişen Endemik Bitkiler
Eğreltiler	Eğreltiler
<i>Asplenium obovatum</i> var. <i>protobillotii</i>	
<i>Asplenium obovatum</i> var. <i>deltoideum</i>	
Çiçekli bitkiler	Çiçekli bitkiler
<i>Bupleurum pendikum</i> (Pendik Şeytanayağı)	<i>Allium peroninianum</i> (Kayış Soğanı)
<i>Centaurea hermannii</i> (Çatalca peygamber çiçeği)	<i>Allium rhodopeum</i> subsp. <i>turcicus</i>
<i>Cirsium polycephalum</i> (Çokbaşlı köygöçüren)	<i>Asperula littoralis</i>
<i>Colchicum micranthum</i> (Narin acıçığdem)	<i>Centaurea kilea</i>
<i>Crocus olivieri</i> subsp. <i>istanbulensis</i> (İstanbul Çiğdemi)	<i>Crocus pestalozzae</i>
<i>Euphorbia amygdaloides</i> var. <i>robbiae</i> (Sütleğen)	<i>Ferulago thirkeana</i>
<i>Erysimum aznavourii</i> (Boğaz Zarifesi)	<i>Galanthus plicatus</i> subsp. <i>byzantinus</i>
<i>Erysimum degenianum</i> (Kır Zarifesi)	<i>Onosma bracteosum</i>
<i>Erysimum sorgerae</i> (Ece Zarifeotu)	<i>Ophrys bucephala</i>
<i>Galanthus x valentinei</i> nothosubsp. <i>subsplicatus</i>	<i>Peucedanum obtusifolium</i>
<i>Hypericum aviculariifolium</i> subsp. <i>byzantinum</i>	<i>Taraxacum aznavourii</i>
<i>Isatis arenaria</i> (Sahil Çivitotu)	<i>Taraxacum psedobrachyglossum</i>
<i>Lamium purpureum</i> var. <i>aznavourii</i> (Ballıbaba)	<i>Taraxacum turcicum</i>
<i>Lathyrus undulatus</i> (İstanbul nazendesesi)	<i>Trifolium apertum</i> var. <i>kilaeenum</i>
<i>Linum tauricum</i> subsp. <i>bosphori</i> (Boğaz Keteni)	<i>Trifolium pachycalyx</i>
<i>Onosma proponticum</i> (Emzikotu)	<i>Trifolium pannonicum</i> subsp. <i>elongatum</i>
<i>Ornithogalum euxinum</i> (Kaba Sasal)	<i>Verbascum bithynicum</i>
<i>Silene sangaria</i> (Karadeniz Salkımı)	
<i>Symphytum pseudobulbosum</i> (Yalancı karakafesotu)	
<i>Thymus aznavourii</i> (İstanbul Kekiği)	
<i>Verbascum degenii</i> (Sahil Sığırkuyruğu)	

Tablo 5. İstanbul'un Önemli Bitki Alanları ve Nesli Tehlikede Kabul Edilen Bitkileri (Özhatay ve Keskin (2007)'e atfen Avcı 2014)

Önemli Bitki Alanı	Kapladığı Alan (ha)	Tehlikede Kabul Edilen Bitkileri
Terkos -Kasatura Kıyıları	127.198	73 (13 endemik)
Ağaçlı Kumulları	484	14 (7 endemik)
Kilyos Kumulları	351	15 (6 endemik)
Batı İstanbul Meraları -	14.900	19 (7 endemik)
Kuzey Boğaziçi	16.645	36 (15 endemik)
Sahilköy -Şile Kıyıları	2307	13 (6 endemik)
Ömerli Havzası	69.184	37 (10 endemik)

Tablo 6. İstanbul, Türkiye ve Dünya'daki hayvanlara ait tür sayıları

Canlı Türleri	Dünya*	Türkiye	İstanbul
Memeliler	5.513	169 ¹	38 ¹
Kuşlar	10.425	481 ²	352 ²
Kurbağa ve Sürüngenler	17.238	157 ³	35 ⁴
Kelebekler		405 ⁵	125 ⁶

*Dünya'daki değerler IUCN (2014)'den alınmıştır 1. www.tramem.org; 2. Bacak ve ark. 2015; 3. Baran ve ark. 2012; 4. Arslangündoğdu, 2014a; 5. Hesselbarth ve ark. 1995; 6. Koçak ve Kemal 2009

4. Mega Projelerin Ekolojik Etkileri

Mega projeler önceki bölümlerde detaylı olarak tanıtılan İstanbul ormanları, doğal ekosistemleri, önemli doğa alanları ile buralarda yaşayan flora ve fauna üzerinde bir çok olumsuz etki yaratacaktır.

4.1. Ormanlar Üzerindeki Etkiler

Sadece 3. Havalimanı ve 3. Köprü ile bağlantı yolları için doğrudan kesilecek orman alanı toplam 8.715 ha (2.542 ha 3. Köprü; 6.173 ha 3. Havalimanı için) kadardır. Bu orman alanları İstanbul ormanlarının % 3,65'ine karşılık gelmektedir. Kanal İstanbul projesi ile ilgili bilgiler henüz açıklanmamıştır. Doğrudan kanalın geçeceği güzergâhta çok fazla orman alanı bulunmamaktadır. Ancak 2012/3573 no'lu Bakanlar Kurulu Kararında

açıklanan rezerv alanı içinde orman alanları yer almaktadır. Mega projeler ile orman alanları parçalanacak ve Anayasanın 169. Maddesinde açıkça “ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez” denmesine rağmen orman alanlarının azalmasına neden olunacaktır. Bu alanların tekrardan orman haline dönüştürülmesi ise imkânsızdır. Bunun haricinde Fatih Sultan Köprüsü örneğinde de açıkça görüldüğü üzere projeler yerleşimler için yeni cazibe alanları yaratarak kentin kuzeye doğru genişlemesine yol açacaktır. Bu durum da orman alanlarının baskı altında kalmasına ve orman işgallerine neden olacaktır. Özellikle yeni anayasa taslaklarında 1982 Anayasasında yer alan 31.12.1981 tarihinden önce bilim ve fen bakımından orman niteliğini kaybetmiş alanların orman dışına çıkarılabileceği hükmündeki 31.12.1981 tarihinin yeni anayasanın kabulünden önceki tarihe çekilmesi yer aldığı için orman alanı işgali artabilecektir.

Projelerin yapılması için çok fazla miktarda kum, mıcır, çimento gibi malzemeye ihtiyaç vardır. Bu malzemelerin orman alanlarında açılacak ocaklardan sağlanacağı aşikârdır. Nitekim Pınarhisar, Vize, Saray ve Çatalca ilçelerinde çok sayıda kum, kil, mıcır ocağı açılmıştır (Tolunay, 2015).

4.2. Önemli Doğa Alanları Üzerindeki Etkiler

İstanbul’da bulunan 11 önemli doğa alanından (Tablo 3) 10’u doğrudan ya da dolaylı olarak projeden etkilenecektir. Önemli doğa alanlarından, Terkos, Büyükçekmece, Küçükçekmece, Ömerli Havzaları ve Boğaziçi mega projelerin doğrudan etki alanında kalmaktadır. Diğer önemli doğa alanlarından Ağaçalı ve Kilyos kumulları, Şile kıyıları, Batı İstanbul meraları ve Pendik Havzası ise projelerin güzergahında kalmasa da, etki alanı içindedir. Yeni kurulacak kentlerin Ağaçalı Kumulları ile Şile Kıyıları doğa alanlarının üzerinde olması olasılığı oldukça yüksektir. Sadece Adalar mega projelerden doğrudan etkilenmeyecek olup, mevzuatta yapılan değişikliklerle Adalar da imara açılmıştır.

4.3. Su Havzaları ve Yeraltı Suları Üzerindeki Etkiler

Mega Projelerden 3. Köprü ve bağlantı yolları Büyükçekmece, Alibey, (planlanan) Pirinççi ve Ömerli Su havzalarından geçmektedir. 3. Havalimanı Terkos, Alibey ve Pirinççi su havzalarının daralmasına ve buradaki gölleri besleyen bazı derelerin tamamen doldurulmasına neden olacaktır. Kanal İstanbul ise Terkos Havzasının daralmasına ve Sazlıdere Barajının ise tamamen kullanım dışı kalmasına neden olacaktır. Bu durum İstanbul’un su rezervlerinin azalmasına da yol açacaktır. İstanbul’un top-

lam su kaynağı Melen nehrinden yapılan aktarmalarla yağışlı dönemlerde maksimum 1,82 milyar m³/yıl civarına çıkarılmıştır (İSKİ, 2015). Sakarya nehrinden yapılacak aktarmalarla bu değerin daha yukarılara çekileceği beklenmektedir. Ancak gelecekte nüfusun hızla artması, günlük su tüketiminin gelişmeye paralel olarak yükselmesi ile birlikte bu su havzaları ihtiyacı karşılamayacaktır. Nitekim İÇDP'nda İstanbul'un nüfusunun 15 -16 milyon civarında sınırlanması gerektiği belirtilmesine rağmen 2014 yılı itibarıyla nüfus 14,2 milyona yükselmiştir. İstanbul'un nüfusunun 15 -16 milyona ve kişi başı günlük su tüketiminin 250 litreye çıkması durumunda Melen ve Sakarya'dan getirilen sular da yetmeyecektir (Tablo 7). Üstelik iklim değişikliğine bağlı olarak ülkemizde şiddetli kuraklıklar yaşanmaktadır. En son 2007 ve 2008'de 2 yılın kurak geçmesi ile birlikte İstanbul'da büyük kuraklıklar yaşanmıştır. İleriki yıllarda da uzun dönemli kuraklık yaşanması ve artan sıcaklıklarla birlikte buharlaşmanın da artması sorun yaratacaktır.

Su kaynaklarının azalması haricinde havzaların içinden geçen yollar ve uçaklardan kaynaklanan emisyonlar nedeniyle su kalitesinde bozulmalar ve kirlilik de oluşacaktır. Nitekim havaalanı Terkos Gölünün su yüzeyine sadece 2,5 km uzaklıktadır. Kanal İstanbul'da bu 2,5 km'lik aradan geçecektir. Bu iki projeden kaynaklanan hava kirleticilerin Terkos'u da kirleteceği açıkça ortadır. İstanbul'un su havzaları sadece mega projelerin tehdidi altında değildir. 2014 yılındaki yerel seçimler öncesinde kente iki yeni şehir parkı yapılacağı açıklanmıştır. Bu şehir parklarından birisi Elmalı Baraj Gölünün çevresinde olup yapımına başlanmıştır. Diğerisi ise Alibey Baraj Gölünün çevresine yapılacaktır. Elmalı'daki şehir parkı örneğinde olduğu üzere ormanlık alanlar kesilerek buralara mesire alanları, spor donatıları, kafeler, büfeler, yürüyüş yolları yapılmıştır. Benzer yapıların Alibey Barajı çevresine yapılacağı da söylenebilir. Bu alanların yoğun kullanılması nedeniyle suların kirlenmesi kaçınılmazdır.

Tablo 7. İstanbul'un su ihtiyacı projeksiyonları

Nüfus tahminleri	Yıl	İstanbul nüfus	Kişi başı su tüketimi litre/kişi/gün	Günlük su ihtiyacı m ³ /gün	Günlük su kaybı m ³ /gün	Toplam günlük su tüketimi m ³ /gün	Yıllık su tüketimi m ³ /yıl	Toplam kişi başı litre/kişi/gün
İMP düşük	2050	20.367.423	250	5.091.856	898.563	5.990.419	2.186.502.763	294,118
İMP orta	2050	26.560.000	250	6.640.000	1.171.765	7.811.765	2.851.294.118	294,118
İMP yüksek	2050	48.476.480	250	12.119.120	2.138.668	14.257.788	5.204.092.706	294,118

İSKİ düşük	2032	15.264.000	250	3.816.000	673.412	4.489.412	1.638.635.294	294,118
İSKİ orta	2032	16.800.000	250	4.200.000	741.176	4.941.176	1.803.529.412	294,118
İSKİ yüksek	2032	18.336.000	250	4.584.000	808.941	5.392.941	1.968.423.529	294,118
İMP -İSKİ	2032	18.436.000	220	4.055.920	715.751	4.771.671	1.741.659.765	258,824
İMP -İSKİ	2032	15.264.000	185	2.823.840	498.325	3.322.165	1.212.590.118	217,647
Gerçekleşen	2014	14.200.000	133	1.894.795	598.356	2.493.151	910.000.000	175,574

Nüfus tahminleri TÜİK, İSKİ raporlarından ve İÇDP raporundan alınmıştır.

Kanal İstanbul ve 3.Havalimanının yapılacağı yerlerde ağırlıklı olarak alüvyonlar, kumullar, pliosen tortulları gibi tortul materyallerle değişik zamanlara ait kireçtaşları ve şistler bulunmaktadır. Özellikle kireçtaşları çatlaklı yapıları nedeniyle yeraltı sularının beslenmesi açısından son derece önemlidir. Projelerle bu çatlaklı yapının bozulması sonucunda yeraltı su seviyelerinde düşmeler beklenmelidir. Ayrıca Kanal İstanbul'un yapımı sırasında kanal yüzeyinin betonlanmaması durumunda yer altı sularının tuzlanması riski vardır. Yine bu projeler yer üstü sularının akış rejiminin değişmesine neden olabilecektir. Özellikle Kanal İstanbul bir drenaj kanalı gibi çalışarak yüzey ve yeraltı sularının drene olmasına yol açarak çevresindeki tarım alanlarında kuraklığa yol açabilecektir.

4.4. Sulak Alan Tahribatı

Mega Projelerden sadece 3. Havalimanının alanında 70 kadar maden çukurlarının su ile dolması ile oluşmuş göller bulunmaktadır ve bunların toplam alanı 660 ha kadardır. Ayrıca Kanal İstanbul Sazlıdere ve Küçükçekmece Göllerinden geçecektir. Buralar ile proje alanların çok yakınında olan Terkos gölü ile Boğaziçi ülkemiz üzerinden göç eden su kuşlarının önemli konaklama alanlarıdır. Bu sulak alanların bir kısmı tamamen yok edilecek bir kısmı ise olumsuz etkilenecektir. Havalimanı ilk ÇED Raporunda bunlar "Göl ve Sulak Alan" olarak tanımlanmıştır. Bu sulak alanların tahribatını gizlemek için yanıltıcı bilgiler verilmektedir. Örneğin 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporunun 42. sayfasında da belirtildiği üzere "09.04.2013 tarihinde gerçekleştirilen İnceleme Değerlendirme Komisyonu 1. Toplantısında Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından söz konusu su kaynaklarının madencilik faaliyetleri sonucu oluştuğu, bu alanların yağmur suları ile dolduğu ve bir akarsu veya devamlı su kaynağı ile beslenmediğinden göl olarak nitelendirilmemesi gerektiği"

yönünde karar alınmıştır. Bu nedenle ÇED Raporunda proje alanındaki göller büyüklü küçüklü geçici su birikintileri olarak tanımlanmıştır. Halbuki Ek 18'deki Ekoloji Değerlendirme Raporunda proje alanındaki yapay göllerin sulak alan olduğu belirtilmekte olup, ÇED ana metninde uzman tarafından hazırlanan ekoloji raporuna aykırı yönde ifadeler yer almaktadır. Ayrıca Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü proje alanındaki su yüzeylerini su birikintisi olarak değerlendirirken bilimsel bir karar almamış, bu alanların doğal yaşam için önemli olup olmadığını incelememiştir. Sulak Alanların Korunması Yönetmeliğinde sulak alan "tabii veya suni, devamlı veya geçici, suları durgun veya akıntılı, tatlı, acı veya tuzlu, denizlerin gelgit hareketlerinin çekilme devresinde altı metreyi geçmeyen derinlikleri kapsayan, başta su kuşları olmak üzere canlıların yaşama ortamı olarak önem taşıyan bütün sular, bataklık, sazlık ve turbiyeler ile bu alanların kıyı kenar çizgisinden itibaren kara tarafına doğru ekolojik açıdan sulak alan kalan yerlerdir" şeklinde tanımlanmasına rağmen açıkça yönetmeliğe aykırı hareket edilmiştir. Nitekim 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporunun flora ve fauna ile ilgili bölümlerinden de anlaşılacağı üzere bu suların proje alanındaki canlılar için son derece önemli olduğu, kuşların konakladığı, canlı yaşamı barındırdığı ve doğal nitelik kazandığı açıkça yazılmıştır. Nitekim Raporun 55. Sayfasında "*Proje kapsamında yapılması planlanan ünitelerin (pist, apron, üst yapılar vb.), yapılacağı alanda hafriyat çalışmaları ile doğal ekosistem (orman alanları, 70 adet canlı yaşamı barındıran büyüklü küçüklü su birikintileri, akar ve kuru dereler, tarım alanları, mera alanları) ortadan kaldırılacaktır. Böylece ünitelerin inşa edilmesiyle birlikte bu alanların doğal bitki örtüsü ve doğal özelliği ortadan kalkmış olacaktır*" denilmekte ve doğal yaşamın zarar göreceği kabul edilmektedir (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013).

4.5. Flora ve Fauna Üzerindeki Etkiler ve Habitat Parçalanması

Projelerin yapıldığı yerlerin flora ve fauna açısından zengin olduğu daha önceki bölümlerde açıklanmıştı (Tablo 5 ve 6). Özellikle 3. Havalimanı çok geniş bir alanda kurulduğu ve 2,5 milyar m³'lük bir dolgu planlandığı için yörede yaşayan tüm canlıların yaşam alanları tahrip edilecektir. Bu bölgede yaşayan ve İstanbul endemiği olan bitkilerin yaşama alanları daralacaktır. ÇED raporunda bunların tohum ya da soğanlarının taşınarak başka alanlarda koruma altına alınacağı açıklanmaktadır. Ancak ex -situ olarak adlandırılan bu koruma şekli canlıların genetik çeşitliliğini daraltmaktadır. Üstelik yeniden yetiştirildikleri alanlara uyum sağlayıp sağlamayacakları da tartışmalı bir konudur.

Flora haricinde fauna elamanları da projelerden olumsuz etkilenmektedir. Nitekim halen hafızalarda olan yaban domuzlarının yüzerek İstanbul Boğazını geçmeleri olayı mega projelerin olumsuz etkilerinin en çarpıcı örneklerindedir. Zira projeler hayvanların yaşadıkları habitatların parçalanmasına yol açmakta, su ve besin kaynaklarına ulaşmalarını engellemektedir. Projelerden Kanal İstanbul, İstanbul'u bir adaya dönüştürmekte, 3. Köprü ise orman ekosistemlerini sayısız parçaya ayırmaktadır. Bu durumda da hayvanlar ya ölmekte ya da göç etmek zorunda kalmaktadırlar. Göç edemeyen canlılar ise küçük populasyonlar içinde üremek zorunda kalacakları genetik hastalıkların ortaya çıkması ya da değişen şartlara uyum sağlama kapasitelerinin yok olması olasılıkları yüksektir. Bunun haricinde projelerin inşaat alanı içindeki yuvalar tahrip olmakta, gürültü, kirlilik gibi olumsuz etkiler üreme zamanlarını değiştirmekte ve yavrulama oranlarını düşürmektedir. Projelerin tam olarak faaliyete geçmesi ile birlikte yoğun trafik kaynaklı kirleticiler de yakınlardaki yaban hayvanlarının kirlilikten zarar görmesine yol açacaktır. Uzun dönemde bitki ve hayvan türlerinin sığındığı habitatların yerleşim baskısında kalması ile de projelerin çevrelerindeki ekosistemlerde tür sayıları oldukça azalacaktır. Özellikle 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul Projeleri sulak alanların doğrudan tahrip olmasına neden olduğu için Terkos, Sazlıdere ve Küçükçekmece göllerinde konaklayan ya da yaşayan kuşlar büyük zarar görecektir. 3. Havalimanı ÇED raporunda kuşların uzaklaştırılması için çeşitli öneriler sıralanmıştır. Ancak binlerce yıldır kuş göç yolu olarak kullanılan güzargahın değişmesi mümkün değildir. Bu nedenle kuş göç zamanlarında uçak kazası riskleri bulunmaktadır.

Halen devam etmekte olan projelerden 3. Köprü'nün ÇED raporu bulunmamaktadır. Ancak mali destek bulabilmek için hazırlanan ÇSED'de yaban hayatının zarar görmemesi için ekolojik köprüler yapılacağı açıklanmaktadır. Ancak yaban hayvanlarının önemli geçiş rotaları, beslenme alanları ve su yüzeyleri belirlenmediği, bunların da önemli bir kısmı inşaatlar sırasında zarar gördüğü için ekolojik köprü yapımı yaban hayatını kurtarmada yetersiz kalacaktır. 3. Köprü ve Havalimanı alanlarında bulunan bazı bitkilerin tohumları taşınmıştır. Ancak daha önce de değinildiği üzere bu önlemler yetersizdir.

Üzerinde durulması gereken diğer bir konu proje sahalarında flora ve fauna açısından yeterince inceleme yapılmadığıdır. Örneğin 3. Havalimanı ÇED raporunun hazırlanmasında sadece bir defa o da sonbaharda arazi çalışması yapılarak canlı türleri tespit edilmiştir. Bu nedenle ÇED raporunda sadece 79 bitki taksonu verilmiştir. Bu listede başka bir bölüm-

de verilen ormanlardaki ağaç türlerinin bir kısmı da verilmemiştir. Halbuki bu ÇED raporunun eklerinde verilen Ekoloji Değerlendirme Raporunda 296 bitki türünün proje alanında bulunabileceği belirtilmektedir. Benzer şekilde ÇED raporunda Hayvan türleri de eksik verilmiştir. ÇED Raporunda proje sahasında sadece 17 kuş türü olduğu belirtilirken, Karabacak ve ark. (2015) tarafından 2,5 km uzaklıktaki Terkos Gölü ve çevresinde 250'nin üzerinde kuş türünün gözlemlendiği rapor edilmektedir.



Şekil 4. 3. Köprü Göktürk Bağlantı yolu inşaatında yol şevinde konaklayan martılar

Proje sahalarında çok sayıda endemik ya da uluslararası sözleşmelerle korunması zorunlu türler bulunmaktadır. Örneğin BERN Sözleşmesine göre Ek II listesinde verilen türler kesin olarak koruma altına alınmış olmasına ve bu türlerin

- Her türlü kasıtlı yakalama, alıkoyma, kasıtlı öldürme şekilleri,
- Üreme veya dinlenme yerlerine kasıtlı olarak zarar vermek veya bunları tahrip etmek,
- Yabani faunayı bu sözleşmenin şartlarına ters düşecek şekilde özellikle üreme, geliştirme ve kış uykusu dönemlerinde kasıtlı olarak rahatsız etmek,
- Yabani çevreden yumurta toplamak veya kasten tahrip etmek veya boş dahi olsa bu yumurtaları alıkoymak,
- Fauna türlerinin canlı veya cansız olarak elde bulundurulması ve iç ticareti yasak olmasına rağmen inşaatlar devam etmektedir. Halvalımanı ÇED raporunda BERN Sözleşmesi ile diğer uluslararası sözleşmelere uyulacağı belirtilmekte, koruma altındaki türlerin “av-

lanması, kasıtlı olarak öldürülmesi veya alıkonulması, yumurtalara zarar verilmesi gibi etkiler kesinlikle söz konusu” değildir denilmektedir (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013). Ancak 7.650 ha büyüklüğünde bir alanın neredeyse tamamında kazı -dolgu yapılacağı düşünüldüğünde koruma altındaki türlerin zarar görme-yeceğini iddia etmek oldukça iyi niyetli bir yaklaşımdır.

4.6. Hava Kalitesi Üzerindeki Etkileri

Mega projeler hem yapımı sırasında hem de işletme aşamasında hava kirliliği sorunlarına da yol açacaktır. Mega projelerden 3. Köprü'den günlük 135 bin civarında araç geçeceği tahmin edilmektedir (ÇSED, 2013). Havalimanında ise hergün 102 bin aracın giriş çıkış yapacağı, aynı zamanda 1.370 uçağın da pistleri kullanılacağı ÇED raporunda belirtilmektedir. Kanal İstanbul 'da ise günlük gemi geçiş sayısının 160 civarında olmasının beklendiği basına yansımıştır. Yıllık olarak bakıldığında ise 3. Köprüden 75 milyon aracın geçeceği ve 3 Havalimanından ise 37 milyon aracın giriş çıkış yapacağı söylenebilir. Bunların haricinde 3. Havalimanından yıllık olarak 500 bin uçak kalkacak ve Kanal İstanbul'dan 58 bin gemi geçecektir. Araç, uçak ve gemi geçişlerinden NO_x, PM₁₀, SO₂, NMVOCs, Hidrokarbon, CO, CO₂ ile bazı ağır metal kirliliklerinin (Pb, Cd, Ni, Cu vb.) oluşması kaçınılmazdır.

3. Köprü ÇSED'inde dört ayrı etapta NO_x, PM₁₀ ve HC emisyonları hesaplanmıştır. Buna göre günlük ortalama 100 bin civarında araç geçişine göre NO_x emisyonlarının 30,53 -45,37 kg/saat, PM10 emisyonlarının 1,68 -1,96 kg/saat ve HC emisyonlarının ise 2,68 -2,89 kg/saat arasında olacağı hesaplanmıştır. Bu emisyonların hava kalitesine etkileri modellenmiş ve sonuç olarak bazı konut ve orman alanlarında PM10 ve NO_x değerlerinin kısa vadeli eşik değerleri aştığı belirtilmiştir (ÇSED, 2013). Ancak etkilerin göz ardı edilebilir olduğu belirtilmektedir. ÇSED'de ağır metallerle ilgili çalışma yapılmamıştır.

3. Havalimanı ile ilgili olarak da ÇED raporunda hava kirlleticiler ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. ÇED raporuna göre günlük 102 bin araçtan 8.563 kg/saat CO, 30.894 kg/saat NO_x, 5.737 kg/saat SO₂, 708,8 kg/saat Pb, 1200,4 kg/saat Cu emisyonu olacaktır. raporuna göre günlük 102 bin araçtan 8.563 kg/saat CO, 30.894 kg/saat NO_x, 5.737 kg/saat SO₂, 708,8 kg/saat Pb, 1200,4 kg/saat Cu emisyonu olacaktır. Uçaklardan kaynaklanan emisyonlar ise günlük 1.370 uçağın iniş kalkış yapacağına göre hesaplanmıştır ve buna göre de emisyonlar 44.662 kg/saat CO, 1.575,5 kg/saat NO_x, 90.557 kg/saat SO₂, 4.667,8 kg/saat Pb, 7.899,4 kg/saat Cu

şeklinde (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013). Yapılan modelleme çalışmalarına göre ise sınır değerlerin proje sahasında kaldığı, çevresindeki alanlarda ise emisyonların sınır değerlerin altında kaldığı açıklanmaktadır.

Kanal İstanbul ile ilgili olarak ise resmi bir çalışma bulunmamaktadır. Ancak günlük 200 gemi geçişine göre Tuna ve Elbir (2013) tarafından yapılan bir çalışmada yıllık 5.187 ton NO_x, 1.910 ton SO₂, 673 ton CO, ve 100 ton PM₁₀ emisyonu olacağı hesaplanmıştır.

İşletme aşmasında oluşacak bu hava kirletici emisyonlarına ek olarak inşaat aşamasında da kazı dolgu çalışmaları ve inşaat makineleri kaynaklı toz başta olmak üzere çeşitli emisyonlar oluşmaktadır. 3. Köprü inşaatı sırasında toz emisyonlarının kontrolsüz durumda 183,33 -249,59 kg/saat olacağı öngörülmüştür (ÇSED, 2013). Önlem alınması durumunda ise toz emisyonlarının 91,67 -140,25 kg/saat'e düşeceği belirtilmiştir. Havalimanı inşaatında ise kot farkı düzenleme, kazı, dolgu ve beton kaplama çalışmalarından oluşacak toz emisyonlarının 3.068,81 kg/saat olacağı hesaplanmıştır (3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013). Kanal İstanbul projesi için ise henüz bir hesaplama yapılmamıştır. Yapılan hava kalitesi modellerine göre ise hem köprü hem de havalimanı için çevrelerindeki alanlarda olumsuz etki görülmeyeceği vurgulanmaktadır.

Özellikle Havalimanı ÇED Raporunda verilen hava kirleticilerin hesaplanmasında hatalar bulunmaktadır. Örneğin yakıtlar için alınan emisyon faktörü değerleri oldukça eskidir. Modelleme çalışmalarında sadece proje sahasının merkezinde kazı -dolgu yapılacağı kabul edilmiştir. Halbuki 7.650 ha'lık alanın neredeyse tamamında kazı dolgu yapılacaktır. Terkos Gölüne 2,5 km uzaklıktaki bir kazı dolgunun gölü etkilememesi imkansızken modelleme çalışmalarında etki çıkmamaktadır. Ek olarak birbirine komşu olan 3 projenin hava kalitesine etkileri kümülatif olarak değerlendirilmemektedir.

Raporlarda hava kirliliğinin azaltılması için önlemler alınacağı belirtilmektedir. Örneğin toz kirliliği için sulama yapılacağı açıklanmaktadır. Ancak inşaatlar sırasında bu önlemler alınmamıştır. Nitekim hem inşaat alanında hem de Tayakadın ve Durusu yerleşim alanlarında yoğun olarak toz emisyonu olduğu gözlenmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Proje sahasında (üstte) ve Tayakadın ile Durusu arasında toz kirliliği (altta)

4.7. İklim Üzerindeki Etkileri

Mega projeler çok büyük alanlarda arazi kullanım değişikliğine ve büyük ölçüde toprakların beton ile kaplanmasına neden olan projelerdir. Bu kadar büyük projelerin nemlilik, sıcaklık, gaz ve enerji akışı, albedo, buharlaşma, bulutluluk ve rüzgar gibi meteorolojik parametreleri değiştirebileceği belirtilmektedir (Türkeş, 2014). Betonlaşmanın nedne olacağı kentsel ısı adası oluşumu ve arazi kullanım değişiklikleri (topraklar, ormanlar ve sulak alanlar gibi karbon havuzlarının kaybedilmesi) iklim değişikliklerini arttıracaktır. Ayrıca mikroiklimde olacak değişiklikler uçuş güvenliğini de riske atabilecektir.

5. Sonuç ve Öneriler

Mega projelerin neden olabileceği çeşitli ekolojik ve çevresel sorunlar önceki bölümlerde sıralanmıştır. Bunlara ek olarak örneğin Kanal İstanbul'un Marmara Denizi üzerindeki etkisi ya da bu projenin Montrö anlaşmasına göre değerlendirilmesi, projelerin şehir bölge planlama açısından uygunluğu, ulaşım çözümü getirip getirmeyecekleri, hukuki sorunlar gibi farklı uzmanlık alanlarına giren konular üzerinde uzmanlığımız dışında olduğu için değinilmemiştir. Projeler çok farklı disiplinlerdeki birçok uzman tarafından ciddi olarak eleştirilmektedir ve açılmış davalar halen sürmektedir. Ancak buna rağmen projelerin inşaatı da 24 saat devam etmektedir. Bilim insanlarına bilgi verilmemekte ve projeler ile ilgili verilere sadece basın üzerinden ya da Havalimanı ÇED raporu ya da 3. Köprü ÇSED raporundan ulaşılmaktadır. Bu raporlarda verilen bilgiler de çoğunlukla eksiktir. Hatta 3. Havalimanı Nihai ÇED raporunda önemli eksiklikler bulunmaktadır. ÇED raporunda alınacağı belirtilen önlemlerin çoğu inşaat aşamasında alınmamıştır. Zira ÇED raporları çoğunlukla formalite olarak hazırlanmaktadır.

Mega projeler değerlendirilirken bunların kümülatif etkileri mutlaka dikkate alınmalıdır. Hatta ÇED raporlarında yer almayan kırma tesisleri, beton santralleri gibi tesislerin de etkileri bu kümülatif değerlendirmeye dahil edilmelidir.

Projelerle ilgili sorunları dile getirenler siyaset yapmakla suçlanmaktadır. Bu algı yönetimi çalışmalarına rağmen Mega projelerin İstanbul nüfusunun artmasına ve başta su kaynakları olmak üzere doğal kaynakların hızla tükenmesine yol açacağı ortadadır. Bu nedenle 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul Projelerinin yapımından vazgeçilmelidir. Havayolu ulaşımı için doğaya daha az zarar veren bir yere havalimanı yapılabilir. Hatta yeni bir havaalanından önce Sabiha Gökçen Havaalanının daha verimli kullanılması, Çorlu Havaalanına hızlı tren bağlantısı yapılarak bu havaalanının da İstanbul için devreye sokulması, hatta Atatürk Havaalanına ek pistler yapılması tartışılmalıdır. 3. Köprü ve bağlantı yollarının bir kısmı bitmek üzeredir. Bu projenin sonlandırılması ise imkansız gibi gözükmektedir. Bu nedenle bugünden itibaren yapılabilecek en önemli çalışmalar inşaatlar nedeniyle tahrip olan orman ve diğer doğal ekosistemlerin süratle rehabilite ve restore edilmesidir. Bu rehabilitasyon çalışmaları ağaç dikmek şeklinde değil, doğal bitkilerin, hayvanların hatta mikroorganizmaların tahrip olmuş alanlarda yaşamasını sağlayacak önlemler olmalıdır. Henüz çalışmalarına başlanmayan Kınalı -Odayeri ve Kurtköy -Akyazı arasındaki

bağlantı yollarının tekrar gözden geçirilmesi, önemli doğa alanları, habitatlar, geçiş rotaları gibi alanların belirlenerek buraların tahrip olmasına izin verilmemesi, doğayı tahrip etmeden bu alanların viyadük ya da tünellerle geçişini sağlayan çözüm önerileri devreye sokulmalıdır. Ancak belki de en önemli ve etken çözüm, İstanbul nüfusunun artmasını önleyecek adımlardır.

Kaynaklar

3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu Ekler, 2013. İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı, İstanbul İli, Arnavutköy ve Eyüp ilçeleri Nihai ÇED Raporu Ekler. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü http://www.csb.gov.tr/turkce/dosya/ced/nihai_ekler09042013.pdf, Erişim Tarihi: 7 Eylül 2015.

3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013. İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı, İstanbul İli, Arnavutköy ve Eyüp ilçeleri Nihai ÇED Raporu, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü. http://www.csb.gov.tr/db/ced/eduardosya/nihai_ced_istanbul.pdf, Erişim Tarihi: 7 Eylül 2015.

Arslangündoğdu, Z., 2014 a. İstanbul'da Yapılması Planlanan Projelerin Kuş Göç Yolları Üzerindeki Etkileri. İstanbul'un Geleceğini Etkileyecek Üç Proje 3. Köprü, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul Tema Vakfı Uzman Görüşleri Kitabı (Editörler: N.Z. Gülersoy, Ö. Erdemli Mutlu, E. Yazıcı Gökmen). Atölye Omsan Matbaa Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul. ISBN: 978 -975 -7169 -70 -3, s. 76 -84.

Arslangündoğdu, Z., 2014 b. İstanbul'da Nüfus Artışı ve Genişlemenin Yaban Hayatı Üzerine Etkileri ve Çözüm Önerileri. İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri Kitabı (Editör: Ü. Akkemik), Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şubesi, Ege Reklam Basım Sanatları Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, ISBN : 9878 -605 -4057 -99 -3, s. 197 -209.

Avcı, M. 2014. Kentsel Biyoçeşitlilik Açısından Bir Değerlendirme: İstanbul Örneği. İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri Kitabı (Editör: Ü. Akkemik), Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şubesi, Ege Reklam Basım Sanatları Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, ISBN: 9878 -605 -4057 -99 -3, s. 87 -124.

Bacak, E., Özkoç, Ö.Ü., Bilgin, S., Beşkardeş, V., 2015. İstanbul Kuşları T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı 1. Bölge Müdürlüğü, İstanbul. ISBN: 978 -605 -4610 -80 -8.

Baran, İ., Ilgaz, Ç., Avcı, A., Kumlutaş, Y., Olgun, K., 2012. Türkiye Amfibi ve Sürüngenleri. TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları 207, TÜBİTAK Kitaplar Müdürlüğü, Ankara.

ÇSED, 2013. Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü dâhil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED), AECOM Turkey, Ankara.

Doğa Derneği, 2006. Türkiye'nin Önemli Doğa Alanları. Ed: Eken, G., Bozdoğan M., İsfendiyaroğlu, S., Kılıç, D.T., Lise, Y., Doğa Derneği, Ankara.

Gülersoy Zeren, N. ve Yazıcı Gökmen, E., 2014. İstanbul ve Tartışmalı Üç Proje: 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul. İstanbul'un Geleceğini Etkileyecek Üç Proje 3. Köprü, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul Tema Vakfı Uzman Görüşleri Kitabı (Editörler: N. Zeren Gülersoy, Ö. Erdemli Mutlu, E. Yazıcı Gökmen). Atölye Omsan Matbaa Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul. ISBN: 978 -975 -7169 -70 -3, s. 9 -23.

Hesselbarth, G., van Oorschot, H., Wagener, S., 1995. Die Tagfalter der Türkei unter Berücksichtigung der angrenzenden Länder: (Lepidoptera Papilionoidea und Hesperioidea) Volume I -III, Selbstverlag Sigbert Wagener, 2200 s, Bockholt.

Hürriyet Gazetesi 11.05.2011. Başbakan 'İki Yeni İstanbul'u açıkladı... İlk şehir Uskumruköy'e <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/17760100.asp>

Hürriyet Gazetesi, 12.06.2015. 3. Köprü'nün bağlantı yollarına iptal. <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/29257639.asp>.

IUCN, 2014. Table 1: Numbers of threatened species by major groups of organisms (1996–2014). <http://www.iucnredlist.org/>: http://cmsdocs.s3.amazonaws.com/summarystats/2014_2_Summary_StatsPage_Documents/2014_2_RL_Stats_Table1.pdf adresinden alınmıştır.

İBB, 2011. İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü Faaliyet Raporu.

İMP 2006. İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, İstanbul.

İSKİ (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi) 2014. <http://www.iski.gov.tr/web/statik.aspx?KID=1001130&RPT0=0> (Erişim Tarihi 31.08.2015).

Kalem, S., 2005. Doğa Korumada Sıcak Noktalar. National Geographic Türkiye, Şubat2005, s.24 -36, İstanbul.

Koçak, A.Ö., Kemal, M., 2009. Revised checklist of the Lepidoptera of Turkey. Centre for Entomological Studies, Ankara, 17: 1 -150.

Kozaman, S., Kuşçu Şimşek, Ç., Şengeze, B., 2014. İstanbul'da Planlanan Büyük Projeler, Kentsel Dönüşüm ve Ormanlar Üzerine Etkileri: Başka Çözümler Mümkün mü? İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri Kitabı (Editör: Ü. Akkemik), Türkiye Ormanlılar Derneği Marmara Şubesi, Ege Reklam Basım Sanatları Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, ISBN : 9878 -605 -4057 -99 -3, s. 129 -155.

Milliyet Gazetesi, 27.04.2011. İşte Erdoğan'ın Çılgın Projesi. <http://www.milliyet.com.tr/iste-erdogan-in-cilgin-projesi/siyaset/siyasetdetay/27.04.2011/1382967/default.htm>

Özhatay, N., Keskin, M. 2007. Ömerli Havzasının "İstanbul" Doğal Bitkileri. İstanbul. Doğal Hayatı Koruma Derneği.

Radikal Gazetesi, 12.07.2013. 3. Köprü yanlış yere mi yapıldı? http://www.radikal.com.tr/turkiye/yavuz_sultan_selimin_yeri_degilmis_3_kopru_yanlis_yapilmis-1141491.

Sabah Gazetesi, 20.05.2014. Kanal İstanbul için geri sayım <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2014/05/20/kanal-istanbul-icin-geri-sayim>

Sabah Gazetesi, 23.10.2010. Başbakan'dan Bir Çılgın Proje Ki http://www.sabah.com.tr/yazarlar/uluc/2010/09/23/basbakandan_bir_cilgin_proje_ki

Şahin, A. 2014. 1970'den Günümüze İstanbul İlinde Arazi Kullanımı, Değişimi ve Ormanlar. İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri Kitabı (Editör: Ü. Akkemik), Türkiye Ormancılar Derneği Marmara Şubesi, Ege Reklam Basım Sanatları Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, ISBN : 9878 -605 -4057 -99 -3, s. 51 -85.

Tolunay, D., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin orman ekosistemi ve endemik türler üzerindeki etkileri. Üç Proje 3. Köprü, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul Tema Vakfı Uzman Görüşleri Kitabı (Editörler: N. Zeren Gülersoy, Ö. Erdemli Mutlu, E. Yazıcı Gökmen). Atölye Omsan Matbaa Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul. ISBN: 978 -975 -7169 -70 -3, s. 24 -30.

Tuna, G., Elbir, T., 2013. Kanal İstanbul Projesi sonrası İstanbul Boğazı'nda gemi trafiğinden kaynaklanan hava kalitesinde beklenen değişimlerin incelenmesi, Hava Kirliliği Araştırmaları Dergisi 2, 1 -10.

Türkeş, M., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin iklim ve iklim değişikliği üzerindeki etkileri. Üç Proje 3. Köprü, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul Tema Vakfı Uzman Görüşleri Kitabı (Editörler: N. Zeren Gülersoy, Ö. Erdemli Mutlu, E. Yazıcı Gökmen). Atölye Omsan Matbaa Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul. ISBN: 978 -975 -7169 -70 -3, s. 67 -75.

www.tramem.org, Türkiye'nin Anonim Memelileri Web Sayfası

TARTIŞMA

SALONDAN - Mikrofonsuz konuşma.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Yapılıyor onlar daha ufak olduğu için ve bizim ağaçlandırdığımız yerlerde yapılıyor. Bir de ne deniliyor? Orada endemik bitkiler var. Az önce de söylediğim gibi bunun için de söylenen şey: Biz onları taşıdık, koruyoruz deniliyor. Kafanızda canlandırmanız için şöyle söyleyeyim: Ben çok da severim bilim kurguları, hani dünyada felaket olur, Mars'a ya da aya koloni yapmaya çalışırsınız. Ne olur? Burada işte seçilmiş insanlar götürülür. İşte diyelim ki 7 milyar insan var, birkaç yüz kişi alınır, kolonilere götürülür. Bazı bitkilerin tohumlarını topladılar, koruma altına aldılar, başka yere getirdiler, ama o binlerce tohumdan sadece birkaç yüz tanesini aldığınız zaman genetik olarak o popülasyonun daralmasına yol açılıyorsunuz. Çünkü birey sayısını azaltırsanız genetik çeşitliliği azaltmış olursunuz. O nedenle ileride bu türlerin kalıp kalmayacağı da söz konusu değil, bunun da tartışılması gerekiyor.

Hiçbir şekilde sağlıklı veri temin edemiyoruz. Bize ne verilirse, basından ne gördüysek söylüyoruz. Dolaylı olarak bilgi almaya çalışıyoruz, ama arkadaşlar da, ilgili yerlerdeki arkadaşlar da çekiniyorlar. Yapılan işler mesela, ağaçlandırdık diyoruz, biz hiçbir zaman şey konuşmayız ormancı olarak, işte 3 milyar ağaç diktik, falan demeyiz, hektar bazında konuşuruz. Şu kadar alanı ağaçlandırdık deriz, çünkü orasını orman haline getirene kadar aynı yere üç kere, dört kere ağaç dikmemiz gerekebilir. Her şey ağaç sayısıyla değil ya da her meslek grubunun kendi terminolojisi vardır. Biz hiçbir zaman metrekaresiz konuşmayız, ama iyi bir şey yapılacaksa rakamları büyük göstermek için metrekaresiz ifade ediliyor, kötü bir şey içinse, bu sefer dönüme ya da hektara dönüyorsunuz. Bu şekilde de rakamları küçük ya da büyük göstermek mümkün.

Yine az önce arkadaşımızın da söylediği gibi siyaset yapmakla suçlanıyoruz. Şu anda ben siyaset yaptım mı, bilmiyorum. Yapsaydım keşke, seçimlerde aday olurdu, belki seçilirdik. Ben siyaset yaptığımı düşünmüyorum ve mesleğimi seviyorum. Yemin ettiğim, bizim orman mühendislerinin yemini var, ormanları korumaya yemin ediyoruz. Nasıl doktorların Hipokrat yemini varsa ben de mesleğimin gerektirdiği şeyleri yapmaya çalışıyorum, ama dur, siyaset yapma demekle suçlanıyoruz. Son slayt herhalde, tabii bir de bu kadar eleştirdik, ne yapılabilir? Çünkü bu kadar nüfus artacak, vesaire, bir şeyler yapılması lazım. Körü körüne karşı

çıkılmaz olmaz. Yapılabilir mi? Evet, yapılabilir. Öncelikle bu kadar büyük şehirlere ihtiyaç yok. Schumacher diye bir ekolojistin felsefesi var “**küçük güzeldir**” diye; insanları köyden kente göç etmeden, İstanbul’u bu kadar büyütmeden her alanda kendi yerinde kalkındırmaya çalışarak yapabilirsiniz. Bunu hayatın her tarafına uygulayabilirsiniz. Örneğin, büyük en son yaşanan elektrik sıkıntısında olduğu gibi bütün barajlara büyük barajlar yaparak değil, her küçük yerin kendi enerji ihtiyacını karşılayacak şekilde şeyler yapabilirsiniz. Kuzeyi mutlaka korumak lazım ve kentin doğu -batı ekseninde gelişmesini sağlamak lazım.

Havaalanı ihtiyacımız mı var? Evet, şu anda İstanbul ve yakın çevresinde üç -dört tane havaalanı var. Sabiha Gökçen’i ne kadar verimli kullanabiliyoruz ki o hat böyle neredeyse dümdüz bir hat, Çorlu’da bir havaalanı var yine dümdüz bir hat, hızlı trenlerle 100 kilometredir Atatürk Havaalanına Çorlu’daki havaalanı, oraya bir pist yaparak ya da Atatürk Havaalanına bir pist yaparak, Sabiha Gökçen’e bir pist yaparak, bu havaalanı yükünü kaldırmamız mümkündür. Bunlar hiçbir şekilde değerlendirilmedi ve yine son yeni açıklanan şey Atatürk Havaalanının bir bölümüne yeşil alan yapabiliriz diye bir açıklama yaptı, hatırlıyor musunuz, izleyebildiniz mi? Yine bir hafta, on gün önce, hatta bir hafta olmadı bile, geçen hafta cuma günü seçimden bir gün ya da iki gün önce yapılan bir açıklamaydı. Atatürk Havaalanının yerine yine orada Ataköy çevresinde görmüş olduğumuz o büyük devasa gökdelenlerle doldurulacak, onun bir kısmına da yeşil alan yapabiliriz denildi. Böyle bir açıklama yapıldı. Sabrınız için teşekkür ediyorum, belki de aştım süremi, ama önemli bir konuydu bence, yine çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

Av. ALEV SEHER TUNA - Doğanay Hocamıza bu zevkli sunumu için teşekkür ediyoruz. Şimdi soru sormak isteyen konuklarımız varsa önce ismini, kendini tanıtın ve kime sorduğunu da söylerse soru -cevap alalım, ondan sonra bir ara vereceğiz.

EVREN AYSEV - Merhabalar, İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimarlık Fakültesindenim. Çok kısaca şunu sormak istiyorum, aslında iki soru: 1. Bugün seçimler oldu, hani belki bir politika değişikliği gündeme gelebilir inşallah diye ümit ediyoruz. Bugün bu havaalanı ve üçüncü köprü projesi diyelim ki durdurulsa, bir kere ilk soru hani bunların durdurulması mümkün mü? Bu noktadan sonra, inşaat bu aşamaya geldikten sonra kanal daha başlamadı, ama diğer ikisinin bir politika değişikliği sonucunda yapımından vazgeçilmesi mümkün mü, gerçekçi mi, öyle bir şey olabilir mi, bir fikriniz var mı?

2. Bugün durdurulsa diyelim ki böyle bir mucize oldu, nasıl bir zararla yüz yüze İstanbul ve nasıl bu zarar kendini tekrar onarabilir, öyle bir ihtimal var mı?

Av. ALEV SEHER TUNA - Köprüyle ilgili olarak, uluslararası bankalardan kredi sözleşmeleri yapıldı. İnşaat belli bir aşamaya geldi. Hatta şu anda inşaatı yapan taşeron firmaların iflas ertelemeleri yapıldı yeni, bütün firmalar iflas etti. İşçilere paraları ödeyemedikleri için işçiler eylem yaptılar. Ancak bu hem uluslararası düzeyde ekonomik anlamda Türkiye'nin imzaladığı bir sözleşmedir, biz bunu ödemek zorundayız yasal anlamda, çünkü bir sözleşme vardır. Sözlü yapılmamıştır. Türkiye garantör oldu zaten, hükümet garantör olarak başladı bu projelere, devlet hazinesi bunu ödeyecek, dolayısıyla biz ödeyeceğiz vergilerimizle. Onun dışında zaten çevre açısından verilebilecek tahribat tamamen verildi. Bunun geri dönüşümü nasıl olur, onu bilemiyorum. Belki katılımcılarımız o yönde bir öneride bulunabilirler. Ekonomik yönünün dışında Türkiye devleti olarak büyük bir prestij kaybına neden olur. Uluslararası bir finans sözleşmeleri yapılmış, maddi olarak karşılacak bile bu yönleri de mevcut.

ERDAL ŞAHAN - Üçüncü köprüde aslında hani bize sorulmadı diyoruz ya, size de sorulmadı, üniversitelere sorulmadı bu proje yapılırken, hani bize sorulsaydı 2.5 milyon, 3 milyon ağacı katletmeyin, eğer orada bir yola ihtiyacınız varsa her yere tünel yapmayı seviyorsunuz, hani tünellerle aşın diyebilirdik. Şu aşamada dedikleri gibi, Alev Hanımın da dediği gibi çevreye verebilecekleri tahribatı verdiler. Sadece şu önlenabilir: Bundan sonra projede daha fazla tahribat yapılması, çevreye, etrafına yerleşim alanları açılacak. Çünkü yol yaptığınız zaman hocam da bahsetti, bir yere yol yapıyorsanız etrafına yerleşim geliyor. İşte benzin istasyonundan tutun, yeme-içme yerlerine başlanıyor. Ondan sonra bir üniversite konduyorlar oraya, yol yaptılar kentin dışında, ondan sonra hastane konduyorlar ve etrafına, tabii onların etrafına yeni yerleşim yerleri açılıyor. Çünkü ihtiyaca göre bir şey yaptığınız zaman yeni yerleşim alanları açılıyor. Belki onların önüne geçilebilir, ama Kanal İstanbul durdurulabilir. Havaalanını bilmiyorum, onunla ilgili yine devlet birilerine garantör olmuş galiba 5 milyar dolarlık bir şeyle ilgili, o da durdurulması gereken bir şey. Zaten akıl ve mantıkla alakalı bir şey değil. Hocam sunumda bahsetti, yakında hemen Çorlu Havaalanı var. Çorlu'yu aktif hale getirebilecekken ve onlar orada bir bölge yaratmaya, çünkü şimdi o bölgede siz yeni bir kent kurmayı kafaya takmışsanız, oraya da yurtdışından geleceklerin kolay ulaşım yapmasını, ulaşabilmesini sağlıyorsanız havaalanını yapacaksınız. Onlar tabii bu hava limanını yapmanın başka amaçlarla yapıldığını söylüyorlardı. Hani

yurtdışında charter uçaklarının buralardan kalkıp gideceğini, Almanya'nın elinden büyük bir gücü alacağımızı düşünüyorlardı. Hatta bu projeye bizler de Almanya'nın piyonu olarak karşı çıktığımızı da öne sürdüler. Yani bizim hiç alakamız olmadı, onlar kadar biliyorsunuz icazet almaya kimse, TMMOB'dan hiç kimse yurtdışına çıkıp da kimseden icazet almaz ya da bizde o şekilde de bir şeyleri yok. Biz sadece bağımsız olarak kendi mesleki kriterlerimize göre değerlendiriyoruz bunları, TMMOB olarak bu kentte, doğaya nerede zarar veren varsa, sadece İstanbul ölçeğinde değil, HES'lerden tutun, diğer illerde yapılan marinalara kadar, nükleer santrale kadar hepsiyle ilgili yine taleplerimizi dile getireceğiz. Onunla ilgili elimizden geleni yapacağız, ama zaman gösterecek bunu da bize.

EYLEM TUNCAELLİ - Ben de bu projenin herhangi bir hükümet tarafından durdurulacağını zannetmiyorum başlamış olanların, ama an itibariyle durdurulmasının bile faydası var. Evet, inşaat sırasında bir sürü problem yarattı hayatımıza ekolojik anlamda, ama inşaatın devamı ve tamamlanmasına müteakip daha fazla hasar yaratacak. Henüz su havzalarımız o anlattığımız baskıyı görmedi. Evet, inşaat faaliyetlerinden kaynaklı kirlenmeyle yüz yüze, ama henüz oradaki o yoğun nüfus yaşamıyor, trafik yoğunluğu yok. İşte Terkos'un o akarsu bağlantıları henüz kesilmemiş durumda, o geçirgen zemindeki porozite henüz artmamış durumda, o yüzden hangi an durursa kârdır. Hatta bu sunumu odadan aldım ve dün akşam bir meslektaşım ile konuşuyorum. Dedi ki: Eylem, o proje iptal edilecek zaten, boşuna uğraşma. Ağabey, yarın sabaha kadar iptal edilme olasılığı varsa uğraşmayayım, çünkü sunum yarın. Ne kadar çabuk durdurursak o kadar kâr, yani döndüremeyeceğimiz zararlar olup olmadığı, orman alanları üzerindeki etkisini hocam anlatacaktır, ama daha kurtaracak çok şeyimiz var.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Ben de hemen kısaca bir cevap vereyim. Zaten şöyle, amaç şu şekilde: Yapılan bütün çalışmalarda bir an önce işe başlayıp, bir an önce belli bir seviyeye getirip, ondan sonra şöyle bir algı yaratılıyor: Bu kadar masraf yapılmış, bundan sonra yazıktır deyip, bizim de içimiz elvermiyor. Bu kadar hakikaten bizim paramız gömüldü o yollara ki üçüncü köprü bağlantı yollarına asfalt atılmaya başlandı. Viyadükler neredeyse bitti. Bu saatten sonra bunlar kullanılmasın, kapatalım, yani ne kadar diyebiliriz? Çevreye tahribat verdi üçüncü köprü ve bağlantı yolları için, bundan sonra yapılması gereken bilinçli bilimsel bir şekilde

oradaki yaban hayatlarını birbirine bağlayacak köprüler, vesaireler yapmak, yaban hayatını, yaşamı zenginleştirmek gerekiyor. Bu mümkün, teknolojisi bilimsel olarak da mümkün, ancak şundan çekiniyorum: Oralar da yavaş yavaş gidebilir. Çünkü örneğin, Orman Yasasında değişiklikler yapıp üniversitelere, sağlık tesislerine patlayıcı maddeleri depolamaya kadar izin verebiliyorsunuz. En büyük sorunlardan bir tanesi de orman alanları üzerindeki baskılardan en büyüklerinden bir tanesi de İstanbul'da arazi bitti. O nedenle kıyılar dolduruluyor, yeni yerleşim alanları yapılıyor. En son Ataköy'de yapılan yerler, arazi nerede var? İstanbul'da var. Örneğin, Belgrat Ormanları bütün İstanbulluların bildiği yerdir. Statüsü değiştirilip, muhafaza ormanı statüsü değiştirilip, tabiat parkına çevrilmeye çalışılıyor. Bu değişikliği yaparsanız Belgrat Ormanının içine otel kurabilirsiniz. Şu anda kuramıyorsunuz. Dolayısıyla hani çok mümkün değil köprü için, ama havaalanı henüz o aşamada değil, havaalanı dolgu işlemleri devam ediyor. Yüzey o kadar bozulmamış durumda, havaalanı için işte o dönülmez noktayı geçmedik. Umarım cevap verebilmişimdir, teşekkürler.

OĞUZ CEBECİ - Sayın konuşmacılara sunumları için çok teşekkür ediyorum. Ben de bir Bahçeşehirliyim. Özellikle onun için söz alıyorum. Sabah buraya yetişebilmek için şöyle bir baktım saat 10.00, 10.00'dan sonra kamyonlar çıkıyor. 09.30 dedim herhalde en ideal saat, fakat 09.30'da bir çıktım, kamyonlar yol, gene trafik, zar zor yetiştik. Şimdi tabii önce Sevgi Hanım ilk konuşmasında bir Bahçeşehirli olarak oradaki trafik sıkıntılarından bahsetti. Yine aynı şekilde Eylem Hanım da bu konuyla ilgili söz aldı. Benim burada merak ettiğim bir şey var: Hep karşıda oturanlar, yani Kadıköy yakasında oturanlar boğazdan trafik sorununu gündeme getirirler, ama siz de söyleminizde ihmal ettiğiniz bir husus var diye düşünüyorum. Şöyle ki, biz yıllardır bir kere gişelere para ödeyerek geçiyoruz. Para ödemiyoruz diye bir şey yok, yani köprüden geçer gibi. İkincisi, iki tane göl var: Birisi Küçükçekmece Gölü, birisi Büyükçekmece Gölü. Şu anda Kadıköy yakasına geçmek istesenez birçok alternatif var. Denizyolu da bunlardan birisi, İstanbul'un Bahçeşehir tarafında oturan, Beylikdüzü yakasında, neyse, Beylikdüzü tarafında oturan, Büyükçekmece'de oturan bir kişi ancak ve ancak iki tane yol üzerinden gitmek zorunda. Bunlardan birisi Küçükçekmece Gölünün güneyinden, birisi de kuzeyinden geçiyor; aynı şekilde Büyükçekmece Gölünün de. Şu anda oradaki konutlar nedeniyle, yaşam nedeniyle bize ulaşım bu iki yoldan sağlanamıyor. Bunun anlamı herhalde çok mantıklı olarak bir üçüncü yolun yapılması gerektiği-

ni düşünüyorum. Eğer ki bu yolların altından bir tünel, vesaire veya üstünden bir yol geçirilmeyecekse ki o yollar çalışacağına göre bunu yapmak da pek mümkün gözüküyor. O zaman bu üçüncü yol tahmin ediyorum mecburen kuzeyden geçmek zorunda. Bu düz bir mantık.

İkinci bir husus, dile getirmek istediğim husus Çorlu'daki havaalanıyla ilgili. Hocam, eğer Çorlu'ya bir havaalanı kurulursa veya Silivri'ye.

SALONDAN - Var zaten.

OĞUZ CEBECİ - Evet biliyorum, askeri havaalanı var. Genişlettiğimizi düşünelim.

SALONDAN - Şu anda açık, normal uçuşlara açık.

OĞUZ CEBECİ - Çok büyük bir havaalanı değil bildiğim kadarıyla.

SALONDAN - Bir pist yapabilirsiniz oraya.

OĞUZ CEBECİ - Bildiğim kadarıyla çok büyük bir havaalanı değil veya Silivri'de eski planlarda öyle gözüküyormuş, ufak bir uçak şeyi koyulmuş. Ben de hocamın kitabını da çok iyi okudum Kanal İstanbul'la ilgili, Cemal Hocama da tabii soracaklarım var. Şimdi oradan gelecek turisti hızlı trenle bile getirseniz, yani yeni yollar açmak zorundasınız. Yeni yollar demek oradaki tarım alanlarının içinden geçmesi demek, oralarda da o zaman yapılaşmanın olması demek. En azından havaalanının büyütülmesi demek Çorlu'da nüfusun artması demek, dolayısıyla İstanbul'la gene o bölge arasında trafiğin artması demek. Yani bir eleştiri yaparken bence gerçek çözüm yollarının da sizlerden beklediğimizi söylemek istiyorum. Çünkü gerçekten Bahçeşehir'de oturan bir kişi olarak bunun çok ciddi şekilde sıkıntısını çekiyorum. Örneğin, kızım benim de Bilgi Üniversitesinde okuyor, gidip gelmek sıkıntı olduğu için yurda vermek zorunda kalıyoruz. Bunların her biri orada oturan insanlar için de çok ciddi masraflar demek, dolayısıyla biz güzel, eleştiririz, ama yapıcı bu konudaki çözümleriniz sizlerin nelerdir, onları bekliyorum. Çok teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Ben hemen söz alayım mı? Mesela, Bahçeşehir, arkasındaki Beylikdüzü, vesaire yine Çorlu'lu olduğum için öğrenciliğimden, 80'li yıllardan itibaren gelip giderken görürüm, sonradan yerleşime açılmış yerler. Raylı sistem getirildi mi oraya? Peki, bu nasıl şehircilik anlayışıdır? Ben mimarlık fakültesinde de ders veriyorum. Eski bir şehir değil, yeniden yapılaşmaya açılıyorsunuz ve nasıl olur da bir toplu ulaşım oraya binlerce aracın gideceğini hesaplamazsınız ve hâlâ bakın,

şimdi şehrin içinde olmamasını anlarım. Siz oraya sıfırdan bir kent yapıyorsunuz, dolayısıyla raylı sistemi çok daha rahat yapabilirsiniz. Bunu planlamıyorsunuz. Başakşehir kaç yıl oldu kurulalı? 15 yılı var herhalde, daha birkaç sene önce raylı sistem geldi. Dolayısıyla bizde şöyle bir şey var: Göç yolda düzülür şeklinde önce kenti kuralım, altyapısı nasılsa gelir, vesaire diye ve insanlara sürekli araç alıyorsunuz. Yeni duyduğum bir rakam her gün İstanbul'da 600 yeni araç trafiğe çıkıyor. Dolayısıyla sizin oraya yeni yol yapsak da, kuzeyden geçen bir yol yapsak da dolacaktır ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kendi raporu var. Üçüncü boğaz köprüsü 2023 yılında Haluk Hocamın şeyi vardır "**Tema**" kitabında, 2023 yılında köprü tıkanacak diyor üçüncü köprü, yetmeyecek, beşi mi yapacağız, altıyı mı yapacağız? Bunun yolu, en büyük şeyi İstanbul'u büyütmeceğiz.

ÖĞÜZ CEBECİ - Hocam ben aynı zamanda kılavuz kaptanım, aynı zamanda adliyede de bilirkişilik yapıyorum. Şimdi söylemek istediğim şey benim planlamadan geçmişten beri zaten yanlışlığı, limanı getirip Ambarlı'ya koyarsanız, oradan da kamyonları saat 09.00'da mecburen çıkartırsanız trafik tıkanır, ama limanın yeri bile yanlıştır. Bugün mesela, üçüncü havaalanı konuşuluyor, aslında limanın yerinin İstanbul'da süratle belirlenmesi gerekir. Oralara tren yolu bağlantıları yapılması gerekir. Bir tren yolu bağlantısı bile limanda yok, düşünebiliyor musunuz? Böyle bir şey var mı? Dünyanın hiçbir yerinde yok. interlandı limanın 200 yıl sonrası düşünülerek yapılır, ama ben şimdi geçmişten gelen problemler değil, bundan sonra ne yapmalıyız? Ben 18 yıldır Bahçeşehir'de oturuyorum. İşte trafik sorunu, bundan sonra oraya ulaşımı sizce nasıl sağlamalıyız? Ben diyorum ki mecburen bir üçüncü yol veya sadece oraya yapılacak bir toplu taşımayla bunu çözemeyiz. Bahçeşehir'e, Beylikdüzü'ne çözemeyiz. Eğer bunu söylüyorsanız ben inandırıcı bulmuyorum. Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Kesinlikle çözerim. Bakın, çok da fazla yer kaybetmeden Çorlu'ya kadar TEM'in yanına, hatta TEM'in ortasından bir hızlı tren hattı geçirerek, TEM'in yan tarafında zaten onun kamulaştırılmış alanı var belli bir bölgeye kadar, oradan hızlı trenle çok rahat bir hatla halledebilirsiniz ki 80 km falandır.

Av. ALEV SEHER TUNA - Pardon, ben araya girmek zorundayım. Bu planlamayla ilgili ve 2. Oturumumuzda Şehir Plancıları Odası Başkanımız burada, hocamız Orman Fakültesi öğretim üyesi, sizin sorduğunuz tamamen şehir planlamaya giriyor. Sorunuzu 2. Oturumda sorarsanız daha iyi cevaplar alabileceksiniz.

EYLEM TUNCAELLİ - Şimdi planlamalar üzerinde konuşuyoruz, ama çok geçmişten bahsetmiyorum, 2009'da yapıldı 1/100 000'likler ve diyoruz ki bu söylediklerimizin hiç birisi ki 1 400 teknik insan çalıştı İMP kapsamında orada ve bu söylediklerimizin hiçbirisi yoktu. Sonrasında çıktı. Hani biz böyle geçmiş, bu kent zaten keşmekeşi yaşıyordu hareket etmiyoruz. Bu kentin planları 2009'da yapıldı, çocuklar daha yeni okuma yazma öğreniyorlar planlar askıya çıktığı gün doğanlar.

OĞUZ CEBECİ - Bizzat görevde oradaki o yapılaşmaya karşı çıkan kişilerden biriyim, ancak burada gerçekçi çözümler...

EYLEM TUNCAELLİ - Ben katınıza teşekkür ederek, devam etmek istiyorum. Sizin sorunuz ulaşım, biz burada ulaşım politikalarını değerlendirmedığımız için bu konulara değinmedik, ama sizin ulaşım politikalarından ne beklediğinizle ilgilidir. Eğer siz karayolu taşımacılığı deyip, fosil yakıt kullanımını arttırarak başka başka konular üzerinden politikayı buradan kurarsanız haklısınız, boğazı kapatalım betonla, geçelim üzerinden, gidelim. Çünkü hiçbir şekilde yetmeyecektir, ama kamu faydası gözeterek, kamu yararı gözeterek diyorsunuz ki oradan oraya nasıl geçilecek? Denizyolu var, hiç denizyolunu hesaba katmıyoruz. Arkadaşım dedi ki bize sorsaydınız biz size yöntemlerini gösterirdik. Siz zaten tünel yapmayı çok, hani inşaatçı tarafınızla çok iyi seviyorsunuz, gerekirse öyle yöntemler uygulardık dedi.

OĞUZ CEBECİ - Denizyoluyla ilgili o zaman burada o sektörün denizcilerinin de bulunması lazım, o sektörün de denizcilerinin konuşması lazım. Denizci olarak size şunu söyleyeyim: Avcılarda deniz otobüsü yok, neden? Çünkü kışın lodos oluyor.

EYLEM TUNCAELLİ - Bakın, ben metrobüsü, vesaireyi kullanma konusunda...

Av. ALEV SEHER TUNA - Pardon, gerçekten kesmek zorundayım, çünkü konumuz ulaşım ve trafik değil şu anda, rica ediyorum. Planlamayla ilgili sorabilirsiniz ve bugün biz ulaşımı özellikle gündemimize almadık. Çünkü çok yoğun bir çerçevesi var. Bundan sonraki eylülde hazır şu anda, hazırlıklarını yapıyoruz, tamamen ulaşım ile ilgili, trafik ile ilgili, o zaman siz de buyurun, lütfen bekliyoruz şimdiden, davet de etmiş olayım, buradan da duyurmuş olayım. Çünkü bu yapılmamış bir projeye biz farklı bir yönden yaklaştık, o çerçeveyi çizdik. İkincisi, devam edecek ve siz planlamayla ilgili lütfen şehir plancılarına sorun. Buradaki konuşmacılarımız şehir plancısı değiller. Evet, bu konuyla ilgili, şu anda sunumu yapılan

konudan soru rica ediyorum lütfen ve hemen 5 dakikada keseceğim. Bu yurun beyefendi.

SALONDAN - Hepinize kolay gelsin, iyi günler. Çok tartışılacak konular konuşulurken süre de çok fazla uzayabiliyor. Şimdi ben ilk önce siyasi konuşmanın getirdiği sıkıntılara bir espri olarak katılmak istiyorum. Nasıl ki siyasetçiler siyaset yaparak bizden oy istiyorlarsa, biz de siyaset yaparak oy verme durumunda olmamız lazım ve bunun da peşini bırakmamamız lazım diye düşünüyorum.

Şimdi bu havaalanıyla ilgili merak ettiğim bir konu: Havaalanı Karadeniz'e paralel olarak mı geliyor, yoksa dik olarak mı yapılıyor? Eğer paralel olarak geliyorsa, normal olarak uçakların iniş ve kalkışında rüzgarı arkadan veya önden alarak inmeleri lazım. Karadeniz'in kuzey rüzgarları meşhurdur, çok sert rüzgarlardır ve yandan gelen rüzgarla inmeye çalışan uçaklar üzerinde büyük olumsuz etki eder. Bugün rüzgara kapılarak dalgalanan uçakları internette görebiliyoruz. Bu konuda herhangi bir çalışma, bir düşünce, bir fikir gelişmiş mi, tedbir gelişmiş mi, bu konuyu merak ediyorum.

Ulaşım için beyefendinin, ben doğma büyüme İstanbul'luyum ve Bahçeşehir doğmadan evvel karayolları müdürü rahmetli yaşıyorsa Ahmet Beyle konuştuğumuz zaman hep şimdiki yolu o güne nasıl hazırlanır diye tartışmalarımız olmuştu. Ulaşım sırasında konu olduğu zaman bunları dile getiririm, ama 1996 yılından beri en azından İstanbul'u seven, burada yaşarken sıkıntı çekmeden yaşayan ve her ucuna da giden biri olarak hep fikir üretip tartışmaya girmişimdir. İstanbul'da herkes kendi arabasını kullanarak bir yere gitme düşüncesi olduğu müddetçe İstanbul trafiği kolay çözümez. 1964 yılında biz talebeyken boykot yaptık 3 gün, tünel mi yapılsın, köprü mü yapılsın derken düşüncemiz şuydu: Tünel yapılsın, insanlar toplu taşımayla gidip gelmeye alışsın, ondan sonra köprü yapılsındı. Şimdilik bu kadar, teşekkür ederim.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Pisti söyleyeyim hemen, 6 pist var, bir tanesi doğu -batı aksında büyük bir pist, geri kalanları kuzey -güney aksında.

SALONDAN - Peki, bu konuda bir çalışma yapmışlar mı havaalanıyla? Çok çalışma yapılmadığını biliyorum.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - ÇED raporlarında var, ama uzmanlık alanım değil.

SALONDAN - Çünkü ben bir zaman bir yerde uçakların inişinde büyük sorun çıkacak diye bir araştırmayı okumuştum. O araştırmaya karşı bir tedbir alınmış mı? Bir de bir şey sormak istiyorum. Şu anda Boğaz Köprüsü yolu normalde viyadükler ve tünellerle geçip, ormanı ikiye bölmemesi gerekirdi. Bu saatten sonra bu şekilde yapılanma imkânı kalmış mıdır bir bölümünde, böyle bir sisteme dönme imkânı olur mu? İkincisi, borçların hazine garantisıyla bu işlemler yapıldığı için geri dönmek zarar verecek demiştim, Türkiye büyük zararlara uğramıştır. Milyarlarca dolar gitmiştir, gelmiştir. Ben şahsen zarar olsa dahi hatalı yapılmış bir işin bir yerinden keserek, o zararı sineye çekip, bir daha bu tür şeylerin yapılmamasına zemin hazırlamayı tercih ederim. Biz Duyunu Osmaniye'nin borçlarını ödemiş bir milletiz yoklar içinde, bunu da aklımızdan çıkarmamakta fayda var.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Hemen bir şeyi söyleyeyim, yollar şu anda tamamen, hani viyadük de yapılırsa altındaki orman kesilerek viyadükler yapıldı, yani orman tamamen kesildi.

EYLEM TUNCAELLİ - Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğinin bir raporu var söylediğiniz konuda, uçuş güvenliği kesinlikle yok diye raporunda, ama projede buna dair geliştirilmiş herhangi bir önlem de yok. Ben size katılıyorum, paramız gidecekse gitsin, ama yaşam kalsın. Önemli olan yaşamın sürdürülebilirliği.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Bir de siyasilere dair ilk söylediğimize küçük bir ilave yapmak istiyorum. Siyaset yapmakla suçlamayı kabul etmedim ben hiç, çünkü siyaset hayatın kendisi, ama hep sanki siyaset yapmak bir suçmuş gibi de karşı taraftan sürekli olarak eleştiri aldık. O eski dönemlerimizde -hep eski diye geçince - Çevre Koruma Daire Başkanıyla bir toplantımız vardı Büyükşehir Belediyesinin ve tek konumuz da şartnamelere çevre mühendisinin girmesini istiyoruz. Hani bu kadar basit bir gündemle gittik. Çevre Mühendisleri Odası adına gidiyoruz. İki kurum görüşüyor ve her söylediğinizde haklısınız, her söylediğinizde haklısınız, ama siyaset yapıyorsunuz. Söylediğiniz şey de altyapı çevre mühendislerinin işidir ve şartnamelerde yer almalıdır. Artık dayanamayıp şeyi söyledim: Affedersiniz, ama siz ne yaptığınız için benim karşımda oturuyorsunuz? Sizin bunu bana söylemeye hakkınız yok. Hani gereği var mı, yok mu bunu tartışmıyorum bile, o yüzden evet, siyaset hayatın kendisidir, nasıl baktığınızı gösterir, nasıl gülümsediğinizi gösterir, eleştiri değildir. Başta da söyledim, hani İstanbul'un 1/100 000'lik planlar yapılırken bize kimse sormadı. Bu üçüncü havalimanı olsun, Kanal İstanbul, onları da sormadılar. Biz Çorlu'ya havalimanı oradaki aktif hale getirilsin derken

aslında İstanbul'un üçüncü bir havalimanına ihtiyacı olup olmadığını da bilmiyoruz. Oturmadık masaya, konuşmadık yani, onu da bilmiyoruz. Biz eğer yapacaksanız var olanlarla idare edin diye ya da onları biraz genişletin, yoksa Çorlu'da da tabii tarım arazileri var, oraya da zarar olacak, onu da değerlendirmemiz gerekir, ama bir yere bir şey yapıyorsanız bir şeyleri bozuyorsunuz. Mesela, şimdi tüp geçit meselesi var. Yine mega proje biliyorsunuz seçim öncesinde çıkıyorlar ortaya, hemen bir mega proje patlatıyorlar. İki katlı bir, şimdi üç katlı, bir katında raylı sistem, diğer katlarında araçların, tekerlekli araçların gideceği bir sistem var, değil mi? Şimdi bir şey yapacaksanız alttan, denizin altından geçeceksiniz, çıktığınız noktada onları nasıl dağıtacaksınız, nereye götüreceksiniz, orada ne sorunlar çıkacak? Bunları düşünmeden çiziyorsunuz, bunları konuşmadık çünkü, 1/100 000'lik planda hiçbiri yoktu. Masaya yatırıp da değerlendirmedik. Bundan sonra yapacaklarında da yine değerlendirmeyeceğiz. Çünkü oraya yapacağınız o tünel yeni problemler yaratacak. Biz hiçbirimiz ulaşımçı değiliz, ama kentte yaşayan şu ana kadar ben 41 yaşındayım, doğma büyüme İstanbulluyum, şu ana kadar yapılan her şeyin sonucunda ne türlü sıkıntılar çektiğimizi de biliyorum. Mesela, metrobüs şu an büyük insanların, hepimizin, büyük kitlelerin kullandığı bir toplu taşıma yolu, tercihli bir yol. Şimdi orada biz böyle bir tercihli yol yapılmasını tekerlekli olarak raylı sistem yapabilecekken yapmadılar. Arkadaşımın dediği gibi fosil yakıt kullanımı, bazılarının isteğiyle yapıyorlar belki bunları, bilmiyorum, ama aldıkları araçlar Türkiye koşullarına uygun mu? Değil, hiçbir şey değil. Bunlarla ilgili Makina Mühendisleri Odası açıklama yaptı, İnşaat Mühendisleri Odası açıklama yaptı, Şehir Plancıları Odası açıklama yaptı. Herkes kendi konusuyla ilgili açıklamalar yaptı, ama dikkate alınmıyor. Masanın karşısına iki tarafa geçip de oturup bunları konuşmuyoruz ki, getirdiğiniz eleştiriyi siyaset olarak algılıyor siyaset yapanlar, çünkü siyaset yapmayı bilmiyorlar. Onlar siyaset yapmayı günü kurtarma, yalan söylemek olarak algılıyorlar. Biz yalan söyleyemiyoruz.

Av. ALEV SEHER TUNA - Evet, buyurun hanımefendi.

ZERRİN BAYRAKTAR - Merhaba efendim. Önce Baroya teşekkür ederim böyle bir toplantı düzenlediği için, ben Yıldız Teknik Üniversitesinden ulaştırmacıyım. Biz kuzey ormanları savunmasının içinde çalışıyorum. Bu üçüncü havaalanıyla ilgili detaylı bir rapor hazırladık. Getirmişim yanımda bugün, ama o raporumuz KOS'un sitesinde de var. Şimdi ulaşım konusunu açmayayım diyorum, ama o beyefendiye zaten buradan da cevap verildi. Eğer siz sadece karayolu politikasıyla giderseniz hiçbir şeyi çözemezsiniz. Bakın, Avrupa Kentsel Şartnamesi diyor ki: Ya kent, ya

otomobil. Yani bunu dikkate almamız gerekiyor. Dolayısıyla ulaşım konusunda yapılacak pek çok şey var.

Şimdi ben bu havaalanıyla ve köprüyle ilgili diyorum ki bu projeler durdurulmalı, yani diyenlere katılıyorum. Çünkü hakikaten çok büyük bir yıkım olacak İstanbul için. Bakın, 2009'daki 1/100 000'lik çevre düzeni planında da kırmızı çizgiler var. Biz ona ne kadar karşı çıktıysak da içinde bazı doğrular var. Mesela, diyor ki İstanbul'un kuzey çizgisi TEM'dir. TEM'in kesinlikle kuzeyinde yapılaşma olmamalıdır. Dolayısıyla bunlar hep sonradan eklenen projeler olduğu için ve karşı çıktık, ama başaramadık. Yani bunun yanında İstanbul için çok kötü bir proje daha hayata geçmek üzere Avrasya tüneli, kime soruldu, nasıl yapıldı, yani onu savunan ne diyor, biliyor musunuz? Ben ucuz para getirdim, işte oraya bir yapı yapıyorum, fena mı diyor. Peki, o ucuz para İstanbul'a neler getirecek? Sen hem toplu taşımayı savunuyorsun, Marmaray'ı yapıyorsun, diyorsun ki kente otomobil geçişini engelleyeceğim diyorsun, sonra kentte otomobil pompalıyorsun. Dolayısıyla İstanbul'a yapılan şeylerin hepsi plansız yapılan şeyler, onun için karşı çıkıyoruz. Ben şey diyeceğim, mesela köprü durduruldu diyelim, viyadüklerin altındaki ormanlar yeşermez mi?

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Yeşerir.

ZERRİN BAYRAKTAR - İşte onun için diyorum. Yani bırakın şimdi üçüncü köprüye dışarıdan kaynak veren galiba sadece bir Rus firması, değil mi?

Av. ALEV SEHER TUNA - Avrupa'daki 7 banka, hepsi yurtdışı bankası.

ZERRİN BAYRAKTAR - Köprü'nün biliyorsunuz ÇED raporu yoktu, sırf kredi alabilmek için uyduruk bir ÇED raporu hazırladılar ve o da saçma sapan bir rapor.

Av. ALEV SEHER TUNA - Zaten o ÇED raporu anlamını yitirmiş bir durumda, şöyle, raporu hazırlayan kişiler tamamen onların kendi taraftarı olan kişiler ve yanlı verdikleri için o bilirkişilere biz sürekli itiraz etmemize rağmen raporu hazırlayanları hiçbir zaman kabul görmüyor ve belli kişiler. HES için de aynı kişi rapor yazıyor, nükleer için de, köprü için de, böyle bir şey olamaz ki herkes bir dalda uzman. Nükleerde nasıl uzman oluyor HES'te uzman olan, köprüde nasıl uzman oluyor? Yani ÇED olması ge-

reken çok önemli bir argüman, ama bizde uygulaması yanlış olduğu için sıradan bir kâğıt diyeceğim artık, o şekle dönüşüyor.

ZERRİN BAYRAKTAR - O zaman baroya bir görev daha düşüyor. Eğer biz bu projeleri durdurursak ve o Avrupa Bankası bize mahkeme açarsa, o zaman ÇED'i adam gibi adamların yapıp yapmadığını niye tahkik etmedin arkadaşım diye sormak lazım herhalde?

Av. ALEV SEHER TUNA - Soruyoruz zaten, ama tekrar kaçınca defa oluştu.

ZERRİN BAYRAKTAR - Havaalanı içinde bildiğim kadarıyla sadece Türk bankalarından alınmış bir kredi bağlantısı var, dolayısıyla orada da fazla bir problem olmaz. Yani inşallah bu politik gidiş bizim istediğimiz gibi olur da bunları durdururuz.

Av. ALEV SEHER TUNA -Problem şu ki;Türk Bankalarının hepsine Türkiye Cumhuriyeti Devleti garantör, ve kredi tutarının % 80'i ni KAMU BANKALARI - Ziraat -Halk -Vakıfbank veriyor. Kalan kısmını özel Türk bankaları veriyor. Onlara da Türk Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü taahhüt veriyor. Hiçbir Yabancı Bankadan kredi alamadılar.

SALONDAN - Baromuza ve sizlere çok teşekkür ediyorum. Ben 60 yaşında bir insanım ve İstanbul'da Süleymaniye'de dünyaya geldim. Şimdi şehir içinde de biz göçe tabi tutuluyoruz. Hani hep Doğu Anadolu'nun göçü söz ediliyor da İstanbul içinde maruz kaldığımız göçlerden hiç ne dense bahsedilmiyor. Ben Beyazıt'ta dünyaya geldim.

SALONDAN - Evet, basında bunlar mesela hiç yer almıyor. Ben Beyazıt'ta dünyaya geliyorum.

Av. ALEV SEHER TUNA - Basına bir etki yapamayacağım.

SALONDAN - Ondan sonra işyerleri oraya getirtiliyor, ardından aileler oradan göç ettiriliyor. Kadıköy'e gidiyoruz, bu defa Kadıköy'de kentsel dönüşüm oluyor ve evlendikten sonra da Sarıyer'e geliyorum, Sarıyer'de oturuyorum. Şimdi Sarıyer'de de oturamaz oldum. Çünkü evlerimizin çatılarında sansarlar gezmeye başladı.

Av. ALEV SEHER TUNA - Ormanları yok edersek sansar oraya gelir.

SALONDAN - Ormanlara yapılan bu kesimlerden sonra geceleri 01.00'de ağaçların taşınması kamyonlarla, artık fenere filan gidemez oluşumuz, bunlar bizi yaşantı olarak da etkilemeye başladı. İnanın artık evimde sansarların çatıda gezinmelerinden ve diğer komşularım hırsız var, hırsız çatıda geziniyor zannediyorlar. Yurtdışında yaşayıp da yazın Sarıyer'e gelenlerimiz var. Onlara izah edemiyorum, yukarıda hırsız yok, yukarıda sansarlar geziniyor, gelincikler geziniyor ve inanın artık insanlar yaşayamaz noktaya geldi. Birisi bizi ısırsa ne yapacağız?

Av. ALEV SEHER TUNA - Vallahi hayvanlar da yaşayamadığı için onlar da yaşam mücadelesi veriyorlar, ne yapsınlar? Alanı yok, kendine yaşayacak bir yer arıyor.

SALONDAN - Evet, çatı aralarına girmeye başladılar. Bunu aksettirmek istedim, teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. DOĞANAY TOLUNAY - Kentsel dönüşümle ilgili bir şey söyleyeyim. 6306 sayılı Yasada binaların riskli olup olmamasının tespitiyle ilgili bir yönetmelik var. Orada aslında en büyük problem şu: Binalarda nasıl ki ÇED raporunda normal uygun rapor veren kişiler olduğu gibi bu riskli olmadığı halde binalar için riskli raporu düzenleyen firmalar var. Eğer firma sizin binanızda gelip çalışma yaptığında eğer öyle bir şeye maruz kalırsanız gözetmen olarak mutlaka başında bulunup, o karotları işaretleyip ve kırıldığı zaman gidip takibini yapabilmemiz lazım. Çünkü sizin binanızdan alınan o parçaları mı acaba laboratuvarlarda kırıyorlar? O yüzden onun takibini yapamadığınız sürece binanız hakkında kesin bir kaniya varamazsınız. Çünkü bakanlık maalesef hazırlanan rapor üzerinden gidiyor. Tekrardan o binalardan parça aldirtirmiyor. Ancak mahkeme kanalıyla belki yapabilirsiniz. Onun dışında başka bir yolu yok. İnsanların tabii ki Türkiye'de kentsel dönüşüm hükümetin anladığı şekilde yapılıyor. Yani insanları sosyal ortamlarından koparıp başka bir yere yolluyorsunuz. Bugün Fikirtepe'de olan durum da belli, insanları siz oradaki insanları orada yaşayabilecekleri bir ortam yaratmayıp, lüks siteler, lüks konutlar yapıyorsunuz. O insanlar orada o sitelerin aidatlarını ödeyemeyecek gelirlere sahip insanlar, sırf daha zengin olacağız, daha çok dairemiz olacak diye arazilerini verip başka yerlere gidiyorlar. Bunun çözümü basit: Türkiye'de her şeyi planlamayla yapmaya başladıkları takdirde Türkiye'de üniversiteleri, Türkiye'de odaları, Türkiye'de o mahallelerde kurulan STK'ları, mahalleleri korumakla ilgili dayanışmalar -şu anda dayanışmalar popüler - onları dik-kate aldıklarında kentler yaşanabilir hale gelecektir diye düşünüyorum. Yoksa onun dışında kentsel dönüşüm bu mantıkla rantasal dönüşüm ola-

rak devam edecek. Bizler de işte sansarlarla ve daha büyük müteahhit sansarlarla uğraşacağız. Çünkü evimize gelecek birisi bir daire alacak ve ondan sonra binamızı başımıza yıkacaklar, onlarla uğraşacağız.

Av. ALEV SEHER TUNA - Teşekkür ederim. Şimdi yarım saat ara vereceğiz, 2. Oturumumuz saat 14.00'te. 2. Oturumdaki konuşmacılarımız Prof. Dr. Cemal Saydam, Şehir Plancıları Odası Başkanımız Tayfun Kahraman, Ziraat Mühendisleri Odası Başkanımız Ahmet Atalık olacak.

2. OTURUM

Av. ALEV SEHER TUNA - Panelimizin 2. Oturumuna başlıyoruz. Katılımcılar ;

- 1-Prof. Dr. Cemal Saydam Hacettepe Üniversitesi Öğretim Üyesi,
 - 2-Tayfun Kahraman, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı
 - 3- Ahmet Atalık, Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı
- Oturum Başkanımız İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi Av. Süreyya Turan.

Av. SÜREYYA TURAN (İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi)

Çok değerli misafirlerimiz, İstanbul Barosu Çevre ve Kent Komisyonunun düzenlemiş olduğu Kanal İstanbul'la ilgili bu toplantıya hepiniz hoş geldiniz. Toplantımızda ilk olarak Prof. Dr. Cemal Saydam Hocamız Hacettepe Üniversitesi öğretim üyesi ve aynı zamanda boğazlar ve Marmara'yı bekleyen ekonomik felaketlerle ilgili bir konuşma yapacak.

Gerçekten bu konuda çok uzman hocalarımız çok önemli konuya değinecekler. Bakalım bu seçim sonrasında Kanal İstanbul'un da kaderi ne olacak, ama yine de olmasa bile bunun sakıncalarını gösterir şekilde buradaki toplantının çok faydalı olacağını düşünüyorum. Buyurun.

Prof. Dr. A. CEMAL SAYDAM

Hacettepe Üniversitesi

Kanal İstanbul Projesi

Ankara'dan gelen bir insan olarak tabii Marmaray'la, boğazlar hakkında konuşunca benim geçmişimi merak etmişsinizdir. Ben ODTÜ Erdemli Deniz Bilimleri Enstitüsünün neredeyse kurucusuyum, number one'yım. Orada 15 sene çalıştım, Türkiye'nin en büyük araştırma gemisiyle tüm denizlerimizde dolaştım. Daha sonra da TÜBİTAK'a geçtim. TÜBİTAK'ta en son başkan yardımcısı vazifesinden ayrıldım, işte bu yeni yönetime bıraktık, ama o zamanlar TÜBİTAK TÜBİTAK'tı, raporlarına güvenilirli en azından, TÜBİTAK rapor verdiğinde bir anlamı vardı. Şimdi de var da, tam tersine. TÜBİTAK'taki dönemde veya daha önceki dönemimde deniz bilimlerini eşleştirirsem Şimdi boğazlarda, Marmara'da, Haliç'te yapılan çalışmayı ya bizzat ben yaptım, ya benim ekibim yaptı ya da TÜBİTAK'ta ben finanse ettim.

Başka birisi de çalışmışsa benim haberim yok. Yani buraları hakikaten denizin üstünü, altını, Haliç'in dibini, dibinden 40 metre dibini dahi metre metre hakikaten bilirim. Bilip de ne yaparız? İşte bizim bilim adamıyız, yayın yaparız, millet bize atf eder, şu olur bu olur, benim de Google dan bile göreçeğimiz işte yayınım şu, atfım şu, bir de bir indeksimiz var, uluslararası bir indeks. Kimi hocaları görüyorsunuz 300 -500 kitap yazıyor, ben bir kitap yazabildim, bir kitaba katkıda bulunabildim, bilgimiz ona yetti, ama bildiğimizi de biliyoruz. İşte aile geçmişim de adliyeyle yakından ilgili, babam Yargıtay onursal üyesiydi, amcam ağır ceza hâkimiydi, halam hazine avukatıydı, dedem hâkimmiş, büyük dedem de o kadılığa gidiyor tabii, öyle de bir geçmişimiz var. İstanbul'luyum, Beylerbeyi'liyim. Tek Şimdi bir mezarlığımız kaldı. İşte bu da Erdemli'deki yerimiz, bu da araştırma gemimiz, bir kaptanımız vardı buradaysa, yok. Neyse, gemicilik de öğrendik. Tabii nasıl öğreniyorsunuz? Kusa kusa öğreniyorsunuz, bunun başka bir alışma şekli de yok maalesef, ama şunu öğrendik: Yerkürede olabilecek en zit deniz koşullarına sahip yegane ülkeyiz. Hani şöyleyiz, böyleyiz falan derler, ama denizlerde bizim kadar zit koşullara sahip bir ülke daha yeryüzünde yok. Nasıl yok?

İşte baktığınız zaman gördüğünüz, uydudan gördüğünüz veya astro-notun çıplak gözle gördüğü bu, ama başka bir filtre takıp baktığınız zaman gördüğünüz bu, mavi deniz bir tek Akdeniz'de kaldı. Diğer denizler sanki hoca eline boyayı almış, boyamış gibi bir şey. Mavi denizin çölü, içinde hiçbir şey yok. Yani klorofil açısından sıfır, işte Akdeniz sıfır, denizin çölünü arıyorsanız orası Akdeniz, içinde hiçbir şey yok, ama hiçbir şey yok.

Karadeniz'e, Marmara'ya gelince de resim hemen değişiyor. İşte değişik şekiller değişik ülkelerde de görüyorsunuz. İstedığımız ne? Kırmızı olsun, besinli olsun. Niye? Besin olursa balık olur. Olmazsa ne olur? Akdeniz olur. O da bizim için bir kâr, çünkü Akdeniz'i de turizm açısından öyle tutmak istiyoruz. Turist gelip, ne bileyim ben, gidip Kuzey Denizine ayağınızı sokmazsınız. Niye? Böcek kaynıyor, ama balık da kaynıyor. Halbuki Akdeniz pırlıl pırlıl deniz, ama Akdeniz'e gidip, Marmara'yı da öyle gözle görmek isterseniz hayal edersiniz, hiçbir zaman da öyle olmaz, olamaz olmasın da, çünkü besin kaynağı.

Şimdi denizlerimizde küçük bir tur, genlerimiz maalesef karacı. Biz Orta Asya'dan çıkmış, göç etmiş, gelmişiz, at üstünde gelmişiz.

Halbuki bir Yunanlı denizci, ta binlerce senedir şarap taşır, şunu taşır, bunu taşır. At üstünde doğan Türk çoktur da, denizde doğan Türk neredeyse yoktur. Belki son senelerde olmuştur, ama bu işte her şeyimize yansıyor.

Adam boğazda bile filmlerde görüyorsunuz, üçlü koltuk almış boğaza karşı ters, sırtını dönüyor, oturuyor. Niye yalıda oturuyorsun, niye boğaz manzarası istiyorsun? İspatı ne?

İşte Tarım Bakanlığı üç denizde yasakları aynı tarihte başlatır. Hiçbir şey birbirine benzemez, ne balığı benzer, ne suyu, ne sıcaklığı, ne tuzluluğu, ama aynı anda başlar. Deniz kuvvetleri bile aynı anda yazlığa geçer, kışlığa geçer, bu kadar komik, trajikomik bir şey olamaz. İskenderun'daki donar, Amasya'daki pişer, falan gibi ters ters şeyler, ama bu Deniz Kuvvetlerimizde dahi geçerlidir.

İşte Ankara'dan geldim, konuşuyorum, ama MSC'nin, MDTR'nin merkezi de İsviçre'de, bu ne dersiniz işte dünyanın en büyük konteynır ve şu aşağıda gördüğünüz transatlantiklerini işleten bir gemi, ben talebelerime onu diyorum, ne zaman ileri bir ülke oluruz?

İşte şu gemilerden birini işlettiğimiz zaman olabiliriz. Bir tanesi bel-

ki 1 milyar dolar, ama onu işletebilmek mesele. Bu geminin 2018'de, 2020'de hangi gün hangi limana uğrayacağı belli, bu gemiye giderse-niz Ankara'dan bavulunuzu verirsiniz, ertesi sabah kabininizin önünde valizinizi bulursunuz, gemiyi terk edeceğiniz gün 12.00'de bırakırsanız Ankara'dan valizinizi alırsınız. Bu kadar programlı bir şey, işte denizci ol-mak bu, ileri ülke olmak bu.

Biz ne yaptık? Savarona'yı Deniz Kuvvetlerinin emrinde yaktık, cayır cayır yaktık. Yani demeyin denizciyiz falan, o bizim ruhumuzda yok. O her şeyi etkiliyor işte, Kanal İstanbul da oradan çıkıyor. Denizle alakamız yok ki, bir tane yaparız gider gibi bir yaklaşım. Denizle ilgili ne yaptık? İşte gaz bulmakta, şunu bulmakla denize sahip olmuyor, önce bilimsel sahip olmanız lazım.

İşte Akdeniz'de o arkada gördüğünüz yerlerde senelerce dolaştık. Şimdi Akdeniz'e girdik. Akdeniz'i Karadeniz'i de anlamazsanız Marmara'yı anlama şansınız yok. Akdeniz'den bir ölçek, mesela bir parametreye bak-mışız. Bir yerde bakın, 20 metrede gördüğünüz bir şey birkaç istasyon sonra 350 metrede takip ediyorsunuz. Aynı parametre, aynı özellik, bir yerde 20 metre derinlikte, bir yerde 350 metre derinlikte veya daha deği-şik 1 000 metre derinlikte. Dikey batma -çıkma hareketlerinin çok olduğu bir deniz, dikey hareketler çok, onu göstermek, vurgulamak için bunları gösteriyorum. En sıcak ay ağustos, en soğuk aysa marttır. 30 dereceye çıkar, soğusa soğusa 15 dereceye soğur. 14 derece ne? Bazen kışın gö-rüyorsunuz ya, turistler geliyor, denize giriyorlar. Baltık en ısındığı zaman 12 derece oluyor. Adamın 12 derece en ısındığı zaman, bizim en soğuk zamanımız 14 derece, 30 derece, ama 30 dereceyle de işte nükleer sant-ral yapacaksınız, soğutacaksınız. Karşiyım zannetmeyin, denize hiçbir şey yapmaz, onun da raporunu veren kişi benim, arkadaki nükleer olur, kömür olur, onu bilmem, ama denize hiçbir şey yapmaz, Su gözü Termik Santralinin İskenderun Körfezine hiçbir şey yapmadığı gibi.

Işık geçirgenliği inanılmaz derinlikleri olan, 100 -120 metre ışık geçir-genliği demek keşke bir oşinograf olsa, inanılmaz bir rakamdır. Çünkü bu işte 20 -30 metredir en iyi denizi de, bizde 120 metrelere gider. Buraları hızlı geçeyim, içinde hiçbir şey yokturun resmi bu, aletleri hep limitte zor-larsınız, çünkü yoktur. Yani yok olan bir şeyi observe etmek daha zordur çok olan bir şeyi incelemektense, akıntılar her zaman batılıdır.

Bir de çok önemli bir şey: Akdeniz'de eğer bir dava gelirse elinize biri birini kirletiyorsa, doğudaki batıdakini kirletiyordur. Batıdaki doğudakini kirletemez, aklınızda olsun. Bunun da ispatı neyse, yani açık denizlerde

gezip ne yapıyorsunuz dersenez, açık denizi anlarsanız kıyıya etki eden suyu anlarsınız. Kıyıyı çalışırsanız açık denizi anlamazsınız, ama açık denizi anlarsanız kıyıya etki eden dinamikleri öğrenirsiniz. İşte biz bunları yaptık, Akdeniz'in özetini yapıyorum. Şimdi binde 38 tuzluluğu var, oksijeni çok, dikey karışım çok, akıntıları batılı, ışık geçirgenliği çok, besin tuzu yok, çöl, deniz suyu sıcak, onun için balık yağ tutmaz, onun için Akdeniz'in balığı yavan olur, güzel olmaz. Böyle deyince o hocam, lagos falan demeyin, işte bir çeşit bir lagosumuz var, onu da yok ettik zaten. O yediğiniz lagosların hepsi Afrika'dan geliyor. Çeşit çok, ama sayısı az.

Şimdi geçtik öteki uca Karadeniz'e, masmaviden bambaşka bir denize geçtik. Dümdüz bir deniz, 2 000 metre derinliği var, dümdüz bir deniz, eskiden görmüş zaten, işte sıcaklığı şey, kıta sahanlığımız neredeyse yok gibi bir şey, şu Romanya, Ukrayna önündeki o sığlık mavilik çok önemli Karadeniz'in dinamikleri için, yani Karadeniz orada kış yapmazsa bize felaket olarak yansır. O soğuk ara tabakası dediğimiz bir şeydir. İşte mesela, çırpınırdı Karadeniz türküsü vardır da, çırpınırdı Akdeniz türküsü yoktur, niye? Çünkü bizim işte Zonguldak'tan Sinop'a kadar olan sahili-miz dimdiktir. Poyrazla esen dalga Ukrayna'dan çıkar, büyür, büyür, düze gelir, çarpar, geri yansır. Onun için başlar gelen dalgayla işte rezonansa girer, çırpınmaya başlar. İşte çırpınırdı Karadeniz oradan gelir. Siz uzak yol kaptanıysanız, bilmiyorum öyle demin bir şey dediler, yani kaptanlar Karadeniz'de daha korkar. Niye? Çünkü okyanusta dalganın yönü, şekli, şemali bellidir, işte nereden aldığı yeli bilir nereden geleceğini, ama Karadeniz öyle değildir. Her metrede dalga size değişik varyasyonlar gösterebilir. İşte çırpınırdı Karadeniz de buradan gelir.

Şimdi göstereceğim şeylerde bakın, hep tabakalı böyle yatay çizgiler, halbuki Akdeniz'de gösterirken böyle dikey şeyler göstermeye başlamıştım. Karadeniz de tabakalaşmış bir denizdir. Hangi tabakada neyin nerede olduğunu bilerseniz elinizle koymuş gibi bulursunuz hamsiyi bulmamız gibi. Onları geçiyorum. Karadeniz'de de akıntılarımız hep doğuludur, hep bizim sahillerimizde doğuya doğru gider. İşte bu da bir uydu resmi yine, pek de görünmüyor ışıktan, ama Sakarya'dan falan çıkan suların alüvyonlarının hep doğuya doğru döndüğünü görüyorsunuz. İşte dediğim gibi biz yapıyoruz, ediyoruz, işte dünyanın en iyi dergilerinde de yayınlarımız var.

Kanal İstanbul ile ilgili olarak bir görüş ortaya koyabilmeniz için Akdeniz , Karadeniz ve Marmara Denizi hakkında detaylı bilgi sahibi olmanız gerekmektedir. Aksi halde böyle bir fikir cazip gelebilir ve de dünyadaki diğer örneklere bakarak neden bizde de olmasın bakın oralarda da var

yaklaşımını öne sürebilirsiniz. Ama benim gibi bu denizlerde 15 sene bilimsel araştırma ve bunlara bağlı yayınlar yapmış bir ekibin parçası olmuştanız bu kanalın olası etkilerini kestirebilir ve bunun neden olmaması gerektiğini bilimsel bir şekilde açıklayabilirsiniz.

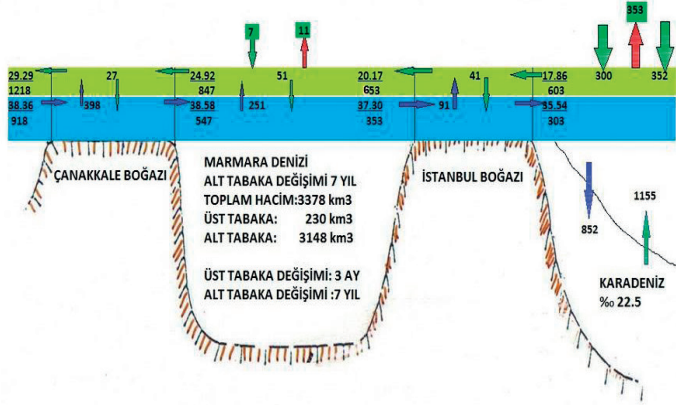
Ben karşıyım, her şeye karşı bir yaradılışa sahip birisi değilim. Burada sunacağım bilgilerin hiçbir siyasi yönlendirmesi de yoktur. Yani iktidardaki parti bunu sundu buna karşı ne yapabiliriz düşüncesi ile üretilmiş bir yazı veya sunum değil bilimsel verilerin dillendirilmesi şeklinde oluşan bir yazı ve sunumdur okuyacaklarınız görecekleğiniz. Ne de olsa bizler dili olmayan doğayı konuşturma sanatını yapan kişileriz. Sonuçları beğenirsiniz veya beğenmezsiniz ama denizleri konuşturmak ta benim işim.

Şimdi gelelim konuya. Diyelim ki İstanbul Boğazı'nda, bir yere oturdunuz ve Boğaz'ın o eşsiz manzarasını seyrediyorsunuz. Dikkatli bakarsanız gözlerinizin önünde akan devasa bir nehir oluşunu fark edersiniz. Gözünüzün önünden de bir iki gemi geçmiş ise bir tarafa giden gemilerin daha yavaş diğer yana gidenlerin de neredeyse koştüğünü fark edebilirsiniz. İyi de neden acaba? İnanması zor ama normal koşullarda Marmara'dan gelip Karadeniz'e giden bir gemi 30 km uzunluğundaki Boğaz boyunca en az 30 cm yokuş çıkmak zorunda kalır.

Nedeni de basit: Karadeniz'in Marmara'ya göre ortalama en az 30 cm yüksektir. Eğer poyraz varsa ve de aylardan Haziran ya da Temmuz ise bu yükseklik çok daha fazla olur, 70 -80 hatta 1 metreye kadar çıkabilir. Hatta yol boyunca tuzluluk ta azalır suyun kaldırma kuvveti azalır ve gemi suya daha da batar, motorlar daha da zorlanır. İyi de neden acaba? İşte Türk Boğazlar sistemini dünyadaki diğer kanallardan ayıran ve de yerkürede sadece ama sadece bize has olan bu özelliğinin nedeni Karadeniz'e giren tatlı suların fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Karadeniz'deki tatlı su girdisinin ana kaynağı da Tuna, Dnyeper, Dnyester ve Don nehirleridir. Bizim nehirler ufacık bir yüzde sınıfına girerler ancak. Olmazsa olmaz olan Tuna nehridir.

Onca sene çalışmanın sonucuna gelirsek elde edilen su bütçesi ile Marmara'da ne olup ne bittiğini anlayabildik diyebiliriz. Marmara Denizi etrafındaki onca yapılaşmaya kirlenmeye karşı bunca zaman direnmesini, direnebilmesini yine belki dünyada sadece bu denizimize has su bütçesi ile direnmiş görünüyor.

İki tabakalı bir yapıya sahip olan Marmara denizimizin ilk 25 metresi Karadeniz Suyu ile doludur ve bu su Marmara'nın toplam 3378 km³ hacminin sadece 230 km³ kesimini kaplar. Geri kalan 3148 km³



Yoğun Akdeniz suyu ile doludur. Yani Marmara denizi'nin sadece %7 lik bir kesimi etrafındaki yerleşim yerlerinin atıkları ile boğuşmak durumunda idi. Yapılan çalışmalar ile neredeyse %95 doğruluk oranı ile Marmara Denizi'nin su bütçesi çıkarılmış ve Karadeniz'den gelen suyun Marmara denizi üst tabakasını 3 ayda bir değiştirebildiği. Akdeniz'en gelen suyun ise Marmara Denizinin %93'nü oluşturan alt tabakayı 7 senede bir değiştirebildiğini göstermiştir.

İşte bu nedenle Marmara Denizi üst tabakası yakın zamana kadar hiçbir arıtmaya tabi tutulmadan yüzeye verilen kirliliğin geri dönüşümü olmayan kötü etkilerinden kendini kurtarabilmişti. Artık İstanbul metropolünün atık suları arıtılmakta ve arıtılmış sular Marmara Denizi'nin alt tabakasına verilerek Boğazlar aracılığı ile Karadeniz dip sularına taşınmaktadır.

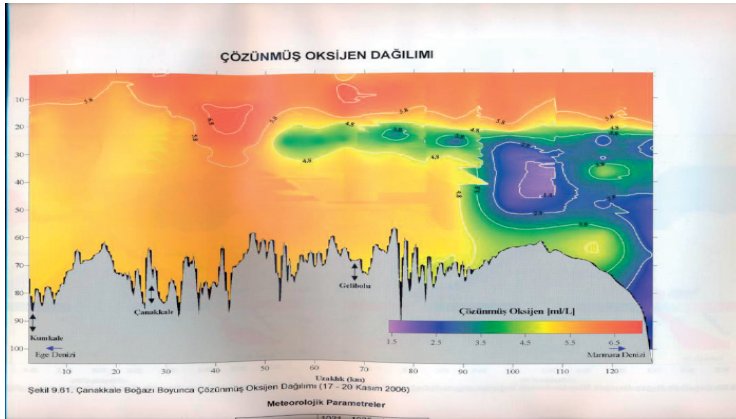
Üst tabakayı İstanbul şehrinin atık sularının etkisinden kurtardık ama ya alt tabaka. İşte problemlili olan yer de buradadır Marmara'da. Bunun nedeni ile de İstanbul şehrinin pekte alakası yoktur. Marmara Denizi 12000 sene önce bir tatlı su gölü idi. Keza aynı şekilde Karadeniz'de o dönemlerde göldü.

Akdeniz ise her zaman olduğu gibi yoğun tuzlu bir deniz idi. İklimsel değişimlerden dolayı yükselen Karadeniz göl suları önce Boğazlar aracılığı ile Marmara'ya daha sonra da Akdeniz'e ulaşınca tuz dengesinin sağlanması amacı ile de Akdeniz yoğun suları alt taraftan Karadeniz'e kadar ulaşmıştır. Bu son hali son 3000 seneden beri oluşmuş olan hassas bir dengedir. İşte bu nedenlerden dolayı Akdeniz ve Karadeniz'in yapısal özelliklerini bilmek Marmara Denizinin anlaşılmasında çok önemlidir.

Akdeniz dikey karışımın çok olduğu ve bu nedenle de atmosferik oksijenin en diplere kadar taşınabildiği binde 38.8 tuzluluğa sahip 15 ila 30 derece arasında sıcaklıklarda değişim gösteren bir denizdir. Güney tarafındaki çöl misali de içerisinde hiçbir şey barındıramadığı için denizin çölü olarak tabir edilen bir haldedir. Bu hali elbette güney sahillerimizdeki turizm sektörü için hayati öneme sahiptir ancak balık açısından da belirli nehir önlerinin haricinde neredeyse ekonomik balıkçılığın olmadığı olamayacağı bir denizimizdir.

Öte yandan Karadeniz ise dikey karışımın olmadığı belirli yoğunluk tabakalarının hem balık yaşamını hem de anoksik -OKSİJENSİZLİK - alt tabakayı belirlediği, dünya denizleri içerisinde sadece kendine has pek çok özelliği barındıran bir denizimizdir.

Marmara Denizimiz ise benim tabirim ile bu iki ebeveynin astımlı doğan çocuğu konumundadır. Astımlı olması solunum eksikliğinden ileri gelmektedir. Doğal olarak denizlerin oksijen kaynağı atmosferdir ancak bu Marmara Denizinde sadece ilk 25 metre için geçerli bir durumdur. Tabakalaşma nedeni ile atmosferik oksijen alt tabakaya geçemez bu nedenle Marmara Denizine oksijen sağlayan sular sadece Çanakkale Boğazının atından gelen sulardır. Buradan giren sular da ancak Çanakkale Boğazı Marmara birleşmesine kadar etkili olabilmekte ve Marmara içerisine girince hemen balık yaşamını destekleme sınırının çok altında seviyelere inmektedir.



Şekilde gösterildiği gibi sol taraftan giren ve kırmızı renkle gösterilen doygun oksijen seviyeleri Gelibolu'dan sonra Marmara Denizine çıkarken

yoğunluk nedeni ile dibe batmakta ancak burada oksijen açısından fakir Marmara alt suyu ile karşılaşınca doygun özelliğini kaybetmekte ve balık yaşamını destekleyecek sınırın çok altına inmektedir.

Dolayısı ile Marmara Denizinin alt tabakasındaki oksijen eksikliğinin nedenlerini anlamak Marmara Denizinin dinamikleri ve Kanal İstanbul'un olası etkilerini incelemek açısından çok önemlidir.

Marmara Denizi oluşumu öncesinde en derin yeri 1400 metre olan kapalı bir göl havzası idi ve bu nedenle dip kesimlerde organik madde birikimi ve doğal bozunma nedenlerinden dolayı oksijen tükenme noktasına gelmiştir. Deniz koşullarının oluşumu sonrasında ise ekoloji tamamen değişmiş ve son 3000

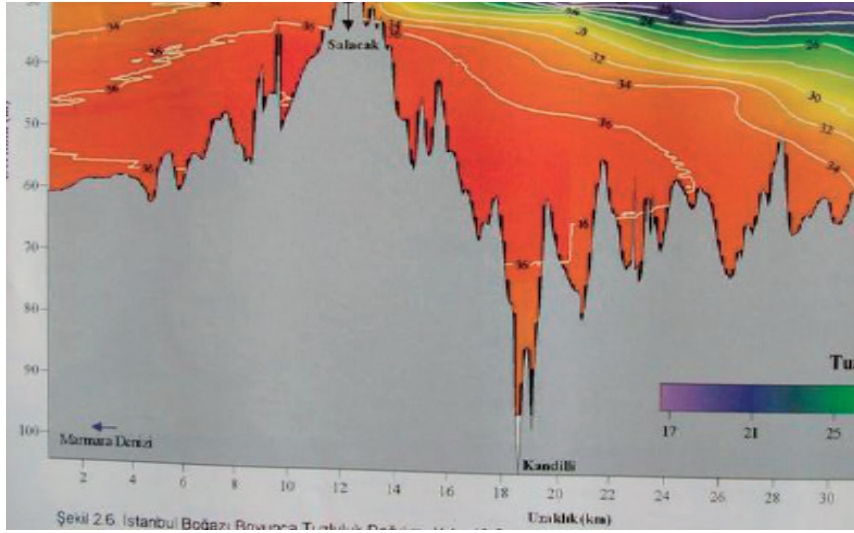
seneden bu yana da marmara denizinin alt tabakası balık yaşamını desteklemekten çok aşağıda seviyelerde ve de özellikle İstanbul tarafında oksijensizlik sınırına yaklaşmış seviyelere inmiştir.

Oksijenin İstanbul tarafında tükenme noktasına gelme nedeni de İstanbul şehri ile değil Boğaz çıkışında mevcut olan "jet akımı" nedenine bağlıdır. Bu jet akışının nedeni de İstanbul Boğazındaki su dinamikleri ile belirlenmektedir. Görüleceği gibi sistem birbiri ile ilintili her birinin ardında bambaşka nedenler ve özellikler olan karmaşık bir yapıdadır.

Bu jet akımının nedeni ise Boğaza 60 -70 metre kalınlığında giren Karadeniz suyunun Boğaz boyunca Hisarlar önünde ve Salacak önlerindeki iki hidrolik kontrol noktasından geçmesi ve Marmara denizine 15 metre kalınlığında girmesine dayanmaktadır.

Bu akımın tam tersi yönde olan ve Marmara'nın altından gelen yoğun Akdeniz suyu ise 30 -40 metre kalınlıkta başladığı Boğaz serüvenini sadece en altta birkaç metre kalınlıkta tamamlamakta ve Karadeniz'in dip duyuna doğru akmaktadır. Bu akımı en güzel Boğaz boyunca elde edilen tuzluluk değişimine bakarak görebiliriz.

Resmin sağ tarafından giren Karadeniz suyu Boğaz çıkışında 10 -15 metrelik bir kalınlıkta marmara'ya çıkar. Elbette bu debinin hızlanmasına neden olur ve işte bu nedenden dolayı Boğaz çıkışında karadeniz suyu marmara'ya "jet" akımı halinde çıkar.



Bu jet akım Marmara'nın bugünkü oksijen fakirliğinin ana unsurudur. Buna detaylı girmeden önce bu jet akımının uydulardan nasıl izlendiğine bir bakalım.



İstanbul Boğaz'dan Marmara denizi'ne çıkan su Hayırsız Ada'ya çarpınca nasıl ikiye ayrılmış. Sanki bir gemi suyu yarıyor gibi. Belki de "ne enteresan bir görüntü" diye baktığınız bu olay Marmara için çok ama çok

önemli. Tüm sene çeşitli hızlarda ama sürekli çalışan bir fabrika misali. Bu su hızla Marmara'ya doğru sanki bir hortumun ucunu sıkılmışçasına hızla çıkarken çok önemli bir olaya neden oluyor ve Marmara'nın tuzlu alt tabakasından önemli ölçeklerde suyu emiyor ve yüzeye taşıyor. Bunun varlığını ve Marmara denizine etkisini bir başka uydu verisi ile de izlemek mümkündür. Kızılötesi dalga boyunda algılayıcılar ile elde edilen bu görüntü Karadeniz'den gelerek Marmara'ya giren suyun etki alanını göstermektedir. Nedenlerine burada değinmeyeceğim ancak Karadeniz suyunun Marmara'yı jet akımı çıkışı ile nasıl etkilediğini gösteren bu uydu görüntüsü olası kanal İstanbul'un Marmara denizinde yaratacağı ikinci bir değişimin en güzel göstergesidir.

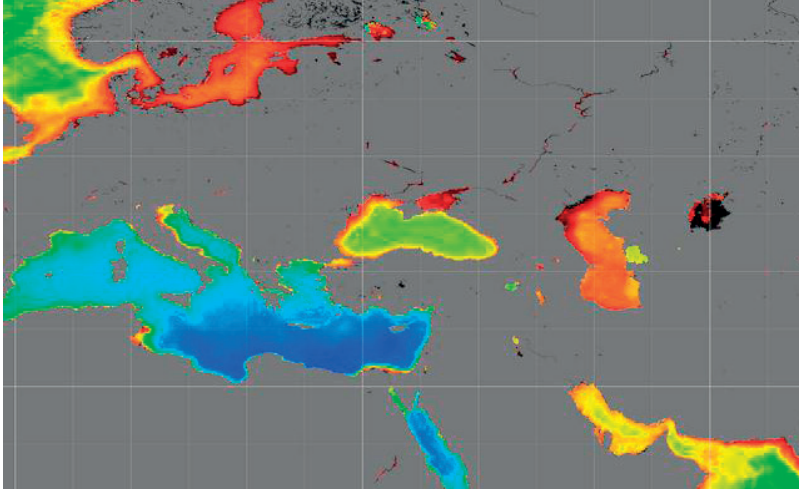
Bunda ne var denecek kadar basit bir yaklaşımdan öte bu su çıkışını takiben Marmara Denizinin alt tabakasinda bulunan ve başka türlü yüzey suyuna karışma olanağı olmayan ve en önemlisi olarak ta besin tuzları açısından çok ama çok zengin olan alt tabaka suyunu yüzey suyu ile karıştırmaktadır. İşte bu karışım sonrasında da yüzey suyunda organik madde çoğalması izlenmektedir.

Karadeniz suyunun Marmara denizinde yarattığı en önemli olay bu "jet" çıkışı sonrası oluşan organik yükür. Yüzeyde balıklar için besin kaynağı oluşturan ve Marmara'nın balık açısından zenginliğinin nedeni olan bu akım daha sonra oluşan maddelerin dibe çökmesi ile alt suya oksijen yükü bindirmektedir.

Marmara Denizinin orta ve batı kesiminde oluşan bu yük dip suya batışını takiben de bu sefer Akdeniz'den gelen ve Çanakkale Boğazının altından geçerek Marmara'nın dip çukurunu dolduran su ile birlikte bu sefer Karadeniz'e doğru yaklaşmaktadır. Yani kapalı bir döngü oluşmakta ve organik maddelerin parçalanması sonrası tükenen oksijen doğal olarak Marmara'nın kuzeydoğusunda yoğunlaşmaktadır. İstanbul şehrinin de burada olması ile oksijen tüketiminin alakası yoktur ancak bu akımlar sayesinde alt tabakada ve de hemen İstanbul dalar önerindeki derin çukurda oksijen tükenme noktasına kadar yaklaşmış balık yaşamını desteklemekten çok daha düşük seviyelerde ama hala var olan bir yerdedir. Marmara Denizi yüzeyinde oluşan organik madde oluşumlarını bu uydu resminden de görmek izlemek mümkündür.



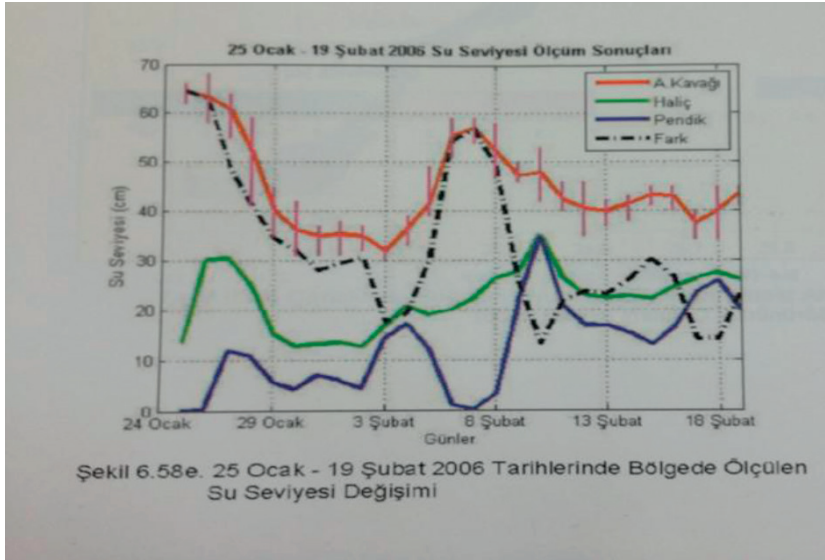
Uydu verisinden de görüleceği gibi Boğazdan daha koyu renkte çıkan Karadeniz suyu zaman içerisinde Marmara'daki daha yeşil renkle karışmaktadır. Burada renklerin daha yeşil olması daha yoğun alg patlaması anlamına gelmektedir. İşte bu yoğun alg patlamaları Marmara Denizi'nin kısıtlı oksijen girdisi nedeni ile İstanbul önlerinde oksijeni sıfırlama noktasına kadar getirmiştir. İşte bu nedenlerden dolayı Kanal İstanbul'u bir Panama Kanalı'na bir Süveyş'e benzetmek denizlerimizin özelliklerini hiç ama hiç bilmeyen anlamayan kişilerin öne süreceği bir şekilsel benzetmeden öte gidemez. İşte bu nedenlerden dolayı Kanal İstanbul'u bir Süveyş'e hele hele bir Panama'ya benzetmek denizlerimiz hakkında hiçbir şey bilmemek anlamına geldiğinin ilanı olmaktadır. Meslek yaşamımın ilk yıllarımda denizlerimiz hakkında bildiğimizin, hiç birşey bilmediğimiz olduğunu söylediğim yılların çok eskide kaldığına inanırdım ama ne acı ki hala bu harika yapıyı öğrenmemekte inat edenler var.



İşte daha genel anlamda denizlerimize bir bakış. O alışlagelen görüntüye pek benzemiyor değil mi? Akdeniz o bildik mavi ama ya Karadeniz? “Hoca almış eline fırçayı boyamış” dedirten bir görüntü. Ya Marmara? Kıpkırmızı. İşte bu uydu görüntüsü aslında çok şey anlatıyor bizlere. Bir kere bu görüntü denizlerdeki besin maddelerini gösteriyor. Akdeniz masmavi ama bu pek iyi bir şey değil. Besin ölçeğinde bu suyun içerisinde hiç bir şey olmadığını bir göstergesi. Yani yanı başındaki çöl gibi bu da denizin çölü. Besin namına hiçbir şey yok bu nedenle de Akdeniz’de ekonomik balıkçılık yoktur, olmaz, olamaz da. Peki ya Karadeniz? Yemyeşil ve de kuzeybatısı, nehirlerin önü kırmızı. Yani her yerde besin bol bazı yerlerde ise daha bol. Tuna’dan çıkan suyun da bize nasıl geldiğini de rahatlıkla görebilirsiniz, o sahildeki kırmızı ve sarı renkli su. Ya Marmara? Kıpkırmızı besin kaynıyor tam da balıkların istediği bir ortam. Ben Marmara’yı astımlı çocuğa benzetirim. Annesi sağlıklı babası ise sağlıksız bir evlilik sonrası meydana gelen solunum zorluğu çeken bir çocuk. Ömür boyu dikkat edilmesi gerekiyor. Biraz fena davranırsanız çökebilir, asla da düzelmez bir rahatsızlık. Bilimsel gerçekleri bilmeyenlerin elinde ise hemen alttaki uydu görüntüsünden de görüldüğü gibi Boğaz’dan çıkan farklı bir su görülünce, bakın İstanbul Marmara’yı nasıl kirletiyor şeklinde yanlış bir şekilde yorumlanır durur halbuki alakası yoktur. Alt suyun üst su ile karışması kuvvetli lodos fırtınası süresinde de olur. Kış ve bahar aylarında sıklıkla yaşanan bu süreçte alt ve üst su ile karışır ve her lodos sonrası Marmara’da besin zenginleşir ve balık bolluğu olur.

Sistemin çalışma prensipleri ile ilgili olarak bu gerçekleri sıraladıktan sonra şimdi gelelim olası bir "Kanal İstanbul"lu senaryoya. Her nerede yapılırsa yapılınsın, diyelim ki açıldı ve Karadeniz suyu bu insan yapımı, ve aslı hakkında hiç birşey bilmediğimiz için basındaki hurafelere göre dibi dümdüz ve 25 metre derinlikteki ikinci kanaldan Marmara'ya doğru hızla akmaya başladı.

Akmaya başladı diyorum çünkü, bu kanal açılrsa da açılmasa da Karadeniz ile Marmara arasındaki su seviye farkı aynı kalacaktır. Yani DZKK Seyir Hidrografi Dairesi tarafından yapılan ölçümlere göre olan su seviye farkından dolayı bu ikinci kanalda da su bu sefer boğazdaki derinlikler tümseklere çarpmadan olduğu gibi Marmara'ya akacaktır.



Karadeniz ve Marmara arasında yukarıdaki ölçümlerden de görüleceği gibi belirli bir zaman döneminde dahi 65 ila 15 cm arasında değişen yükseklik farkı nedeni ile kanaldan geçecek olan su tuzluluğu hiç değişmeden aynı Boğaz çıkışı gibi Marmara'nın kuzeyinde bir yerde jet akımı ile Marmara'nın üst suyu ile buluşacak ama bu sefer hem bol besinli üst tabakadan ve belki de yoğun tuzlu alt sudan da su kapacak ve sistemin alışık olmadığı yeni bir yem fabrikasının çalışmasına neden olacaktır.

Bu seviye ölçümlerinde 1 -7 Şubat ve 8 -10 Şubat arasında kaydedilen seviye değişimleri de kanalı panama benzeri kapaklar ile idare ederiz şeklinde düşünenlerin bir kez daha düşünmesi için elzem olan değişimlerdir.

Planlanan kanal yukarıdaki kızılötesi görüntünün bir küçük benzerini yine basındaki haberlere göre İstanbul ile Tekirdağ arasında bir yerden Marmara'nın üst suyuna taşıyacaktır. Ama pek de hoş geldin dedirtecek cinsten olmayan bir kucaklaşma olacaktır bu. İşte bu yeni fabrikanın üreteceği organik yük ilk önce Marmara'da yaratacağı ikinci organik yük nedeni ile balık üretimine belki de katkıda bulunacaktır. O fabrika Marmara için çok önemli, çünkü o fabrikanın ürettiği organik maddeler, işte bu resim de gene önemli, tarihi de 25 Mayıs, yeni, işte buradan çıkan suyun dağılımını görüyorsunuz. Bu çıkan su alttan su kaptığı için organik yük haline geliyor. Organik yük şu yeşilleri, daha yeşil olan suyun oluşumuna neden oluyor, ama orada organik yük fazla, balık için güzel bir şey. Çanakkale'ye doğru gidiyor, ama Çanakkale'ye doğru giderken bu organik madde önünde-sonunda ağır olduğu için zamanla o ara tabakayı geçip, alt tarafa gidiyor. Alt tarafa geçince yolculuk tersine başlıyor, ama alt tarafa geçen bu organik yük de oksijen tüketmeye başlıyor. Şimdi birazcık buralarda tabii anlaması zor oluyor, ama oksijen bile o tabakayı geçip, alt tarafa geçemiyor. Onun için Marmara işte astımlı, oksijen nereden geliyor dersiniz sadece Çanakkale'nin altından geliyor. Birazcık anlaması zor, ama burada bana güveneceksiniz. Bu bakın, 25 Mayıs taki durum, bu 26 Mayıs taki durum, bu kadar dinamik bir deniz yeryüzünde yok. Bakın, bir gün öncesi, bir gün sonrası nasıl değişiyor? Ben bu jet flowu kullanarak bir yat yarışında Çeşme'ye gidiyorlardı, bütün yatlar boğazı çıkıp şöyle dönmüşken benim kontrolümdeki yat alaycı bakışlarla dalga da geçtiler, şöyle gitti çünkü, şunu takip ettim, şu yolu takip ettirdim. Kapıdağ Yarımadasına doğru gitti. Onlar akıntıyı kafadan alırken benimkiler akıntıyla gittiği için önce alay ettiler, ama sonra grubun başına yerleştirdim, ama sonra Marmara Adasının doğusuna attı kendini, işte böyle çok dinamik bir yerdeyiz. İşte organik yükü fazla, geri dönüşü fazla, sonuçta Marmara'da şimdi elimizde böyle bir felaket tablosu var. Şu siyah, kahverengi gördüğünüz yer hemen adaların arkası, orada oksijen o kadar kritik bir seviyede ki bittim, biteceğim diyor. Oksijenin bitip bitmemesi çok önemli bir şey, var olması iyi, balık falan diye düşünmüyorum, şimdi bakteriyel hayat da, balık falan kesinlikle yok, onun tartışması da yok, oraya nokta koyduk ya, ama bakteriyel hayatı sürdürecektir oksijen seviyesi hâlâ var.

Ama zaman içerisinde meydana gelen organik yük sonuç olarak alt tabakaya geçecek ve yine oksijen tüketerek parçalanma sürecine katılacaktır. İşte bu olay zaten sınırdaki alt tabakadaki oksijen seviyesi üzerine ek bir yük olarak binecek ve kısa bir zaman sürecinde zaten bitti bitiyor sınırında olan alt su eninde sonunda ama mutlaka bir şekilde oksijensiz kalacaktır.

Tüm dert de bu aşamadan sonra başlamaktadır. Sistem bir kere oksijensiz kaldı mı kelimenin tam manası ile hapı yuttuk demektir. Bu sudaki kimyasal dengeler tamamen değişecektir. Oksijensiz ortamda alt suyun besini daha da bol hale gelecek ve her iki fabrika daha çok organik madde üretmeye başlayacaktır. Bu da üst tabaka için daha fazla organik madde üretimi anlamına gelse de alt tabaka için ilave oksijen yükü demek olacak ve alt taraftaki kimyasal yapı çok daha kötüleşecektir. Bir başka olumsuz etki de şöyle ilave dert getirecektir.

Denizdeki su eninde sonunda dipte bir yere temas etmekte değil mi? İşte oksijensiz suyun denizin dibine temas ettiği yerde bu sefer çok daha değişik koşullar oluşacak ve 25 metredeki tabakalaşma sınırında çok ince mangan oksit parçacıkları ile dolmaya başlayacaktır. Bu zamanla tüm Marmara'yı kaplayacak ve 25 metrenin altına zaten zor ulaşan güneş ışığı artık hiç geçemez olacaktır. Bu senaryolar birleşince alt sudaki hidrojen sülfür konsantrasyonu kısa zamanda hızla artacak ve her lodos sürecinde alt suyun üst su ile karışması ile atmosfere de çıkacaktır. Tanrı her nedense bizim burnumuzu milyonda bir bile olsa bu H₂S yani çürük yumurta kokusuna hassas kılmış. Lodos rüzgarları güneybatılı olduğu için bu hidrojen sülfür kokusu İstanbul'a doğru taşınacak ve tüm şehir zamanla artan koku ile kaplanacaktır. Zamanında Haliç'in veya İzmir Körfezi'ndeki koku misali... Oksijensiz alt tabakadaki suyun eninde sonunda İzmit Körfezi'ne dolması ile Körfez'de deniz dibinde ve su tabakasındaki deniz yaşamı kesinlikle sona erecektir. Sadece lodos değil bu sefer doğudan esen her rüzgar ile ilk etapta Körfez'in tamamı çürük yumurta kokusu ile dolacaktır.

Canım Boğaz en dar yerinde 1000 metre burası ise sadece 100 -150 metre de diyebilirsiniz. İyi de basındaki haberlere göre buradan akacak su en az birkaç Sakarya nehri ediyor. Bakalım bir Sakarya nehri, Karadeniz'e ne yapıyor. İşte 8 Aralık 2012 tarihinde Batı Karadeniz'de nehirlerin alüvyon taşıması sonucunda izlenen durum. Şimdi siz Marmara'ya en az 5 -10 Sakarya debisine sahip bir kanal açarsanız işte bu ve benzeri etkiyi Marmara yüzeyinde de yapacaksınız demektir. Aynı uydu görüntüsündeki Susurluk ve Nilüfer çaylarının Marmara denizindeki etkilerine bakıldığında bunlardan kat be kat daha büyük debiye sahip olacak olan kanalın Marmara'ya etkisi tahmin edilebilir. Bu işin ilk aşaması, eğer sistem anoksik koşullara dönüşür ise hidrojen sülfürlü bu su İstanbul Boğazı'nın altından Karadeniz'e doğru giderken Salacak'ta veya Hisarlar önünde yine üst su ile karışacak bu sefer de Karadeniz suyunun kimyasal yapısını etkilemeye başlayacak ve Boğaz çıkışındaki suyun yapısal özellikleri de değişecektir. Mesela Hisarlar önlerinde veya Kuleli Askeri Lisesi önlerin-

de zaman zaman dipten kaynayan sular veya girdaplar şeklinde beliren değişimler bu sefer alt tabakadaki hidrojen sülfürlü yani çürük yumurta kokusunu da beraberinde taşıyacak ve Boğaz yaşanmaz hale gelecektir.

Ama buradan çıkan su sadece koku taşımayacak bol da besinli olacak ve bu da yine organik yükün artması anlamına gelecek ve Marmara'nın altı sürekli olarak şok üstüne şok dalgaları ile bombalanacak ama sonuç olarak her lodos ile daha da artan kesafette ama aynı nefasette olmayan hidrojen sülfür (çürük yumurta) kokulu hava İstanbul'u kaplayacaktır. Zaman içerisinde İstanbul'un kanalizasyon deşarj projesi de bu anoksik sudan etkilenecektir.

Boğaz boyunca üst su ile karışım noktalarında da suyun kalitesi bozulmaya başlayacak ve Marmara'nın üst suyunun da kalitesi hızla bozulacaktır. Balık yaşamı ne olur dersiniz Boğaz balıkların göç alanı olmaktan çıkacak ve geride kalanlar ya Karadeniz'de ya da Akdeniz'de yerleşecek ve bir daha asla Marmara'ya girmeyeceklerdir.

Bu da göç etme alışkanlığına sahip türlerin yepyeni davranışlar geliştirmesine neden olacaktır. Bunlar benim uzmanlık alanlarım ile ilgili bildiklerimin üzerine geliştirebildiğim senaryolar.

Bu işe beraber emek sarfettiğim diğer kişiler ile de görüşünce hep aynı olguya ulaşıyoruz. Felaket.

Tam uzmanlık alanım değil ama dahası da var. Kanal İstanbul'u yaptınız ve devasa bir ada oluşturduunuz. Bu adanın yeraltı sularını besleyen İstranca Dağları'ndan gelen tatlı suyun önünü de, açtığınız 25 metre derinliğindeki kanal ile kestiniz. Yeraltındaki doğal su depoları (akiferler) tatlı su doldurmayınca bu sefer var olanı da deniz suyu doldurmaya başlamayacak mı? Zamanla bu yeni adadaki tüm yeraltı tatlı su kaynakları deniz suyu ile dolacaktır.

Yani bu ada zaman içerisinde kuyularından sadece deniz suyu çıkan bir ada haline gelecektir.

Yani sonsuza kadar bu adada yaşayacak kişilere su taşımak zorunda kalacaksınız.

Burada oluşan yağmur suyu ve kanalizasyon atıkları da ayrı bir tablo elbette.

Kanala verirsiniz Marmara'ya gidecek ve orada etki yapacak. Kanalin alt akıntısı da olmayacağı için çare tüm kanalizasyonu toplamak ve

Karadeniz'e vermek hem de devasa borular ile. Nedeni burada oluşacak ve orta boylu bir devlet sayısına ulaşacak insan sayısı. Onca masraf ile bu kanalizasyon suyunu tam arıtmadan geçerseniz dahi yine de boşaltacağınız yer yine Karadeniz. Hadi diyelim 50 -60 metre derinliğine. Verdiniz iyi de bu su az sonra İstanbul Boğazına girecek? Yani yeni ada eski Boğazın katili olmaya namzet. Bol besinli su Karadeniz'in zaten bol besinli suyu ile birlikte Boğaza girse zaten besinden dolayı şok üstüne şok yaşayan Marmara bunların altından kalkamaz. Zaten şu andaki durumda öldüm bittim tükendim sınırında.

Bunlar uzmanı olduğumuz konular, yani bu konuları biliyoruz. Şaşıyorum bazen. Kendi kendime bu devlet bizi neden yetiştirdi acaba diyorum. Bazıları "yetişmez olaydın" demiştir ama yetiştirdi bir kere. Sen kalk iki denizi birleştirecek bir proje düşün ama hiçbir deniz bilimcisine de "bunları birleştirirsem ne olur acaba" diye sorma?

Konunun bir başka boyutu daha var elbette. **Benim bildiklerimi Ukraynalı ve Rus bilim adamları da biliyor.** Böyle bir projenin uzun zaman sürecinde kendileri için ne anlama geldiğinin elbette farkındalar. Neden ses çıkartmıyorlar acaba? Enteresan değil mi? Neden çıkartsınlar ki? Biraz emek zaman para enerji sarf edelim. Nasılsa olmaz diyecekler ama boşa harcanacak her para bizim zarar ama onların da kar hanesine yazılacak.

Biz yaparız size ne diyecek halde de değiliz ki? İşte bu nedenlerden dolayı benim eleştirilerimi lütfen siyasetle sulandırmayın politik bir yere çekmeyin ben de sizler gibi vatanımı seven ve doğru işler yapılmasını isteyen bir bilim adamıyım. İşim de deniz bilimleri yani kendi işimi yapıyorum ve de uyarıyorum .

Bu bir daha asla geri dönüşü olmayacak olan projeyi lütfen unutun diyorum. Bakın rafa kaldırın falan demedim, unutun dedim.

Olmaz böyle uluslararası felakete dönüşecek bir girişime kimse müsaade etmez onun için gelin yol yakinken bu işin uzmanlarının uyarılarını dinleyin ve bu projeden vazgeçin. .

Onca laftan sonra **nihayet Kanal İstanbul**, şimdi hep bütün hocalarımız da dedi ya elimizdeki hurafelere göre. Bakın, belki bir seneyi geçti, bu kaçınıcı konuşmayı yapıyorum, devletten bir kişi de çıkıp yahu gel hoca, bir de bize anlat demedi, diyemiyor. Niye?

Daha düne kadar korku imparatorluğu yaşıyorduk. Ben de devlette ol-sam belki demezdim. Dediğim anda ertesi günü nerede olduğum belli değil, ne diyeyim o zihniyette olsam, ama işte hocayız, çakır çakır konuşuyoruz. İşte elimizdeki hurafelere göre şuradan geçecekmiş, şuradan geçecekmiş aynı sizin 20 metre olacakmış, 25 metre olacakmış, neyse, ama her ne olursa olsun yeni kanal da akacak.

Demin gösteremediğim resimlerden bir tanesi, Anadolu Kavağındaki su yüksekliğiyle eşzamanlı olarak Pendik'teki su yüksekliği, bakın, Ana-dolu Kavağındaki su yüksekliği 55 -60 cm.iken Pendik'teki sıfır, sıfır dediğim eş düzeyde, aradaki fark bu kadar olabiliyor ve günler içinde, saatler içinde de bu kadar değişebiliyor. Niye?

Anadolu Kavağı poyrazın etkisinde kalmış, Pendik de kalmış, Pen-dik'teki su da Erdek'e doğru itelenmiş. Onun için orası da daha göçmüş, ama ne oluyor? Arada 60 -70 cm fark oluyor. Yani yeni kanal açsanız da orası da boğaz gibi akacak, orası durmayacak. Onu göstermek için bunu koydum. Bu da Emin Özsoy arkadaşımızın yaptığı model çalışmaları, şu yukarıda gördüğünüz boğazdaki şimdiki akıntı ve karışım sistemleri.

İyi mi? Yok, değil. Bebek önlerindeki çukurdan doğru fışkırıyor, Üs-küdar önlerindeki topuktan dolayı yine bir karışım oluyor, ama doğa öyle yaratılmış, ona yapacak hiçbir şeyimiz yok.

Yeni kanal yaptığınız zaman 100 metre çukur açacak haliniz yok, düm-düz kanal yapacaksınız 20 metre, 25 metre, her neyse, ama oradan da su akacak ve Marmara'ya çıkacak ve yine jet flow halinde dağılacak.

Şimdi olasılıklara gelelim diyorum.; Yani Karadeniz suyu aynı tuz-lulukta Marmara'ya ulaşacak. Yine alt tabakadan su çekecek, yine or-ganik yük pompalamaya başlayacak. Organik yük Çanakkale'ye doğru gidecek, aşağı çökecek, geri gelmeye başlayacak ve zaten oksijeni bittin, biteceksin diyecek olan yere ilave yük gelecek. İlave oksijen gelmeyecek, ilave yük gelecek.

İşte o zaman da bütün dert başlıyor. İşte ben onu sabahki gene ar-kadaşımızın ismini unuttum, diyor ya ilk 10 sene dedim, ama belki ilk 10 sene 100 sene, belki 1 sene, belki 500 sene, ama kanalı açtığınız zaman ,bunu sonsuza kadar düşünmek durumundasınız.

Çarpanı sonsuz, çünkü bir daha bunu kapayım, edeyim, geri dönüşü diye bir şey yok. Otoyolda geri dönüşü var, köprüde bile var, ama bunda yok, bunu açtığınız anda zaman sonsuz dünyanın sonuna kadar, ilk 10

senede fabrika çalışıp ilave yük geleceği için balık yaşamı artacak. Beni, dinleyenleri, hepimizi suçlayacaklar. Gördün mü, gene boşa konuşan adam, işte Japonlar ilk köprüyü dört hat yapalım demişler, bizimkiler yok ya, bizde o kadar araba yok, iki yeter, hadi sizin hatırınıza üçlü olsun, falan demişler. Şimdi alay ediyoruz. Bizle de öyle alay edecekler, ama önünde -sonunda, ama mutlaka o adaların arkasındaki zaten bittim, biteceğim diyen oksijen tükenecek. İşte o tükendikten sonra just like the day after, ..bir daha geri dönüşü yok, unutulur.

Oksijen pompala, ne yaparsan yap, kanalı kapa, milyarlarca dolar dökelim, kanalı kapayalım, Marmara'nın altı bir daha oksijenlenmez, bitti. O zaman ne olacak?

Oksijenin bitmesi demek oksijenli hayatın bitmesi demek değil, oksijeni bakteri, mantar, serbest oksijenden değil, sülfattan alacak, SO_4 'teki 4 oksijeni çekiyor. S açığa çıkıyor kükürt, S açığa çıkınca bu da gidip H_2S yapıyor. H_2S dediğiniz şey çürük yumurta kokusu, Tanrı'nın bizi en hassas yarattığı koku milyonda bir olsa alıyoruz. Niye? Oraya sorun, bana değil.

İşte zamanla bu koku ilk başta İzmit Gemlik körfezlerinin altına gidecek. Oralara gidince bu sefer her doğulu rüzgarla da kokmaya başlayacak. Mangan pompası var, onu geçeyim, sabah da arttı, ama her lodosta koku daha da artacak, daha da artacak.

Şimdi dedik ya Beşiktaş ve Bebek önlerinde alt su üst suyla karışıyor diye, alt su üst suyla karışıyor, belki Kuleli'nin önünde falan görürsünüz böyle değişik bir su tabakaları çıkar aşağıda, işte o şimdi sadece su olarak çıkıyor, ama bu H_2S başladığı zaman kokusu da çıkacak. Mis gibi H_2S kokacak. Bilmiyorum sizler, genellik genç, ama eski Haliç'i hatırlarsanız veya İzmit'in Bayraklı'sını hatırlarsanız işte aynı o koku, başka bir şey değil, çürük yumurta kokusu.

Yani boğaz kokacak, işte onun resmi, şekli, şemali de bu. Sadece su çıkmayacak, H_2S kokacak. İşte Karadeniz'i havuz olarak düşünün, boşalacak, boşalmayacak .

Hocam, haksızlık etme, Süveyş var, Panama var. Doğrudur, Süveyş var, Panama var.

Süveyş'ten geçen bir geminin avantajı 21 822 km yerine 6 680 km yapmak, geçerse bu kadar tasarruf ediyor. Orası insan yapısı olduğu için bastırıp parayı geçiyor. Çünkü insan yapısı,

Panama da insan yapısı, Panama'dan geçseniz -geçmeseniz elde edeceğiniz kazanç bu, bir de dünyanın en çetin denizleri, 19 650 km sonra aynı yere geliyorsunuz. Panama da insan yapımı, ama seviye farkları var. Kanallarla şununla bununla geçiyorsunuz.

Kiel Kanalı var, oradan da limitli sayıda gemiler ölçüğü limitli olmak zorunda, ama geçiyorsunuz. Alternatifi ne? Danimarka'yı dolaşıp kuzey denizinden geçmek, dünyanın en zor denizlerinden bir tanesi.

Kanalı açtınız, yerleşime açtınız, yeni şehrin kanalizasyonu nereye gidecek? Kanaldan, köprüden 500 000, 1 000 000 hepsinden konuştuk. Hocam, işte Karadeniz'e atarız. Attın mı o su zaten Karadeniz'den Marmara'ya geliyor. Marmara'ya yine yük bindiriyorsunuz. Direkt Marmara'ya veririz. Zaten adam can çekişiyor. Ergene'nin suları gelip bir de onu verecekler. Orada temizle, temizliyorsan sizin dediğiniz gibi orada tarlaya ver bakalım. Yok, Marmara'ya atacağız. Niye? Temizlemeyecek, çünkü bedel ödeyecek. Marmara'nın altını hep dipsiz çukur zannediyoruz. Adamın diyorum dayanma sınırı var, garibin sesi çıkmıyor, ama kokusu çıkacak. Çıktı mı da bir daha da geri dönüşü olmayacak.

Drenaj kanalından bahsettik. İşte 25 metrelik drenaj kanalı açıyor-sunuz. Yeni yarattığınız adanın akiferlerinin İstiranca'yla bağıni kesiyorsunuz.

Ne olacak o zaman? Tatlı suyu çektiğiniz sürece orayı deniz suyu dolduracak. Çünkü basınca akiferden çok, İstiranca'dan çok daha fazla, yani yarattığınız adayı eski İstanbul'da Avrupa yakası da dahil olmak üzere yüzde 100 dışarı bağımlı yapıyorsunuz.

Nasıl şimdi Melen'e, Sakarya'ya, şuraya buraya bağılıyız, halbuki nehirlerin havza yönetiminin temeli her havza kendine aittir, her havza başkasına yardım edemez. Temeli de zaten tamamen bertaraf ediliyor.

Yeni kanal ücreti kendini şu kadar senede amorti edecek diyen ya ben okuduğumu anlamıyorum, ya bir ülkenin Başbakanına yalan söyleniyor. Doğruyu söylemek durumundasınız.

Montrö Anlaşması diyor ki: **"Boğazdan geçiş serbesttir"** Adam dese ki ben atom bombası taşıyorum, buyur geç diyorsunuz. Geçemezsin di-yemiyorsun. Deklare ettim, doğru, buyur geç, en fazla önlem alırsınız, para alamazsın diyor.

Şu kadar senede şu anlaşmayı değiştirirsin, edersin, ama 1. madde-

nin geçiş süresi geçerliliği sonsuzdur diyor sonunda, hiçbir şekilde para alamazsın.

Diyorlar ki biz de tankerleri bekletiriz. Demoral, iyi bekletirsin, ne de güzel iyi olur. Çünkü dünyadaki tanker filoları işte Malta, Rum, Yunan,

İyi de taşıdıkları petrol Rus petrolü. O da sana fiskeyi vurur. Ben böyle deyince Rus adamı oluyorum. Ben bunları Rus televizyonunda da dedim, Rus RS Radyoya da dedim, gazetelerde Rus ajanı diye çıktı. Çıkayım, ne olduğumu ben biliyorum, ama işte yaptığınız bu veya bunlar denilmiyor. Denilmiyor değil, kimse de aptal değil, ama bunları bile bile yapıyorlar.

İşte bu olur da gerçekleşirse, artık gerçekleşeceğini hiç ümit etmiyorum, kesinlikle de olmaması lazım, İstanbul'un belki sorunlarının çözümü olur. Niye? Burası yaşanmaz bir yer olur. Tabii benim de mesela diyorum, İstanbul'da evsiz kaldım. Caddebostan plaj yolunda mis gibi yerde evimiz yıkıldı, yapılıyor. Şimdi geldik, böyle ayazda kaldık. Ne güzel, para da ediyor, şimdi bile satsam mis gibi para ediyor, hemen satar giderdim.

Niye? Para ederken satarım, salak değilim ya, ne yapayım?

Bir mezarlığımız var Beylerbeyi'nde, orada da kimse beni ziyarete gelmez. Babama dua okuyup, ondan sonra H₂S kokuları alıp gitmek gibi bir şey, onun için diyorum siyasetçinin böyle düşüncesi ayıp değil, ama onlara olur diyenlerin ayıp. Bir de böyle proje yaparken insan herkese danışır. Doğrudur, mimara, mühendise, jeologa, bahçivana bile danış diyorum. Adı üstünde iki denizi birleştirirken bir de deniz bilimcisine bir soru sorulur. Ha diyeceksiniz ki belki hocam sana sormadı, senin fikirlerin ters zaten şu bu, ne konuşursak ters oluyoruz başka da, diyorum ya ben bu işleri ya koordine ettim, ya finanse ettim, tanıdığım herkese sordum. Hiç kimse buna olur demedi. İşte bütün bunları yapmayınca adınız böyle bir hilkat garibesi çıkıyor.

Her fırsatta ifade ettiğim gibi, eğer ***bir inat uğruna bu kanal projesi gerçekleşir ise bu işin bir daha geri dönüşü de olmaz. Hata yaptık kapatalım deseniz dahi olmaz.***

Sistem bir kez anoksik koşullara döndü mü geri dönüşü sonsuza kadar olmaz ve bu yöneticilerimiz tarihe denizlerin ekolojisini değiştiren ama ülkemiz de uluslararası bir felakete yol açan ülke olarak geçer.

Av. SÜREYYA TURAN (İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi)-

Değerli Hocama çok teşekkür ediyorum. Gerçekten bu sunumdan sonra artık boğazdan geçerken kenarından başka türlü bakacağım. Acaba hangi akıntı nereden, bir koyuluk, açıklık var mı diye çok renkli bir şekilde de anlattığı için ve konuları aydınlattığı için çok teşekkür ediyorum.

İkinci konuşmacımız Sayın Tayfun Kahraman kendisi Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı İstanbul'un planlamasındaki yerini anlatacak kanalın, buyurun Tayfun Bey.

TAYFUN KAHRAMAN - Şimdi Hocamdan sonra konuşmak tabii ki zor, çünkü çok teknik detaylar verdi. Ben size o kadar teknik detaylar vermeyeceğim, sadece plansız bir kentte planlama tartışması yapacağız hep beraber, nasıl oluyor ki de sorarsanız, özellikle İstanbul'un sonuncusu 2009'da onaylanan ki altında imzası olanlardan biri de Ahmet Atalık yanımda oturuyor, İstanbul çevre düzeni planı, kendisi de memur olarak ona imza attı.

AHMET ATALIK - Atmadım, benim adımlı yazmadılar arkadaşlar. Kontrol mühendisiydim, şimdi püf noktalarını aktaracağım.

TAYFUN KAHRAMAN

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı

İstanbul çevre düzeni planı vardı. Şimdi bu İstanbul çevre düzeni planı 2009'da onaylanan plan o günlerde hatırlarsanız Sayın Kadir Topbaş çıktı ekranlara ve dedi ki: *"Biz bugün İstanbul'un Anayasasını hazırladık ve onayladık. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinden çıktı, askıya çıkartıyoruz. Bundan sonra kimse İstanbul'un Anayasasına aykırı bir uygulama yapamayacak"* Onu ilk yalanlayan o dönemin Başbakanı Erdoğan oldu. Erdoğan 2011 senesinde o günkü genel seçimlerde, bugünkü genel seçimlerle havası çok farklıydı hatırlarsanız, 2011 genel seçimlerine damgasını vuran İstanbul'daki özellikle kentsel projelerdi. Hemen seçimlerden 4-5 ay önce Hincal Uluç'un bir köşe yazısıyla birlikte bir kampanya başladı çılgın proje nedir diye, o günlerde bizi çokça kes basından arkadaşlar arayıp, şunu soruyorlardı: Çılgın proje ne ola ki? Gerçekten de büyük bir kampanya yürütüldü. Bir reklam kampanyası ve algı operasyonu, arkasından dağ fare doğurdu. O gün ben de canlı yayındaydım. Tam izliyoruz, Erdoğan projeyi açıklayacak, salondakiler, özellikle Haliç Kongre Merkezindekiler o gün projeyi anlamadılar. O günkü tepkilere bir daha bir bakın, çünkü çok acemice hazırlanmış, biz teknik insanlar ..projesi deriz, hani çok basit bir üç boyutlu görselleme programıyla hazırlanmış bir görsel gösterildi. Çok acelece hazırlandı, her şeyiyle belliydi o günkü görselin ve salondakiler şaşırıldılar, ama şaşırıldıkları şey acemici hazırlanmış ve ne olduğu belli olmayan o projeydi. Çılgın projede dağ fare doğurmuştu. Belki de o nedenle 2011'de açıklanan proje hâlâ da gerçekleşmedi, umarız bugünden sonra da biz şu anda boş konuşuyoruzdur. Hocamın en son dediği gibi bu proje tamamen rafa kalkmıştır. Umut ediyorum ki boş konuştuk, bugün boş konuşacağız, tamamen afaki burada birbirimizi mutlu edeceğiz ve gideceğiz.

SALONDAN - Yok üstadım, bence çok faydalı şeyler öğreniyoruz, sizden de öyle.

TAYFUN KAHRAMAN - Yok, çok faydalı şeyler öğreniyoruz, ben de ilk defa hocamdan duydum. Hep farklı şeyler anlatılırdı, oşinograflar farklı yaklaşırlardı, hocam çok bambaşka bir yerden yaklaştı ve enteresan detaylar verdi, ama umarım bu detaylarla kalır, kalmalı da.

İstanbul'da bunun bir ihtiyaç olmadığı açıkça ortada, İstanbul'da sonuçta önümüzde bir sonraki oturumda herhalde bir uzman bize Montrö'den bahsedecek. Montrö Boğazlar Sözleşmesi varken imzalanmış olan bu sözleşmeyle birlikte Amerika gibi bir dünya gücü o zaman sahnede değilken imzalayabildiğiniz bu anlaşmayı yeniden yazmanız gerekiyor. Az önce de bahsedildi, Montrö'de boğazda geçiş serbestisi asla engellenemez. Şimdi para alacağım diye bir geçiş yapıyorsanız eğer, o zaman boğazı nasıl kapatacaksınız. Yeni bir sözleşme yapmanız gerekiyor. Bu yeni sözleşmeyle bu uluslararası yeni aktörlerle beraber nasıl gerçekleştireceksiniz? Tabii bunun uluslararası siyaset bilimciler tartışınlar, ama bunun çok da geçerli olmadığı açıkçası ortada. Bir gereklilik olmadığı da ortada, şimdi bir tane boğaz ve bu boğazdaki tehlikeyi önleyeceğim söylemi ön plana çıktı hatırlarsanız o zamanlar, bu boğazdaki tehlikeyi önlerken ikincisini yapıyorum ve bu ikincisini de taşıyacağım. O zaman ikincisinin etrafında yaşayacak yeni İstanbulluları tehdit eden bir proje yapıyorsunuz. Birincisinden tehlikeyi aldınız, tankerleri ikinci boğaza taşıdınız ve ikinci boğazın etrafında da yeni yerleşim alanları açılıyorsunuz. O bize göstermiş olduğunuz üç boyutlu görsellerde bunlar vardı. Demek ki tehlikeyle de yeni İstanbullular karşı karşıya kalacaklar.

Neresinden tutsanız esasında çıkarı olmayan bir proje, planlama açısından baktığınızda güzergahı bugüne kadar açıklanmadı. Biz Şehir Plancıları Odaları olarak tüm kurumlara yazdık, bütün bakanlıklar ve belediyelere yazdık. Herkesin verdiği tek bir cevap var: Bakanlığımız bünyesinde ya da belediyemiz bünyesinde böyle bir çalışma yapılmamaktadır, ama çok iyi biliyoruz ki İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde böyle bir çalışma gerçekleştiriliyor ve şu anda İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu projeyi hazırlıyor, bünyesinde bu proje hazırlanıyor, ama hiç kimsenin bundan haberi yok. Gerçekten de akıl almaz bir süreç işliyor. Umarız ki bundan sonra tamamen rafa kalkacak bir proje, lakin nereden geçeceği çok açık.

Küçükçekmece Sazlıdere ve onun üzerinden de İstanbul'da İğneada'nın doğusundan Karadeniz'e açılan bir güzergâh. Biliyorsunuz burası tam da üçüncü havalimanının yanı sıra üçüncü köprü'nün üzerinden geçiyor. Şimdi tesadüf mü?

Bir taraftan da burada yeni İstanbul'da yeni şehirler inşa ediyoruz. Bunlar da hemen bu kanalın yanında yer alıyor. Mesela, aslında tesadüf değil, baktığınızda bugünkü İstanbul'a, İstanbul'da kent merkezinde özellikle kentsel arsa yaratacak yeni alanlar kalmadığını görüyorsunuz.

Yeni enstrümanlar üretiyoruz. Nedir bunlar? Bir tanesi kentsel dönüşüm, hocamız az önce bahsetti. Hocamın Caddebostan'daki evinin başına gelenler bugün İstanbul'daki neredeyse tüm konutlar bu tehlikeyle karşı karşıyalar. Bazıları için de piyango oluyor, hocam için piyango olmuş, ama Caddebostan'da oturanlar için piyango, lakin çaya baktığınızda, İstanbul'un pek çok alanına baktığınızda da esas olanın kaybedenler olduğunu gördüğümüz bir süreç yaşıyoruz.

Böyle enstrümanlar var, ama bunun yanında bir enstrüman daha var. Şu anda İstanbul'da kentin gelişme yönü olarak 2009 planında gösterilen alanlar, yani doğu -batı ekseninde gösterilen bu alanlar para etmiyor. Neresi para ediyor? Kentin kuzeyi para ediyor. O nedenle de büyük altyapı projeleri, üçüncü köprü, üçüncü havalimanı iki yeni şehir gibi altyapı projeleri, Kanal İstanbul gibi altyapı projeleri bu alanlara yapıyor.

Bu alanları altyapıya götürmeniz gerekiyor ki bu alanlarda yeni kentsel mekanlar yaratabilesiniz. Yeni kentsel mekan yaratmak için önce altyapı götürürsünüz, altyapıdan sonra oraya ancak bu yatırımlar yapılabilir. Altyapısı olmadan bunlar gerçekleştirilemez.

Hepimizin sorduğu bir soru var: Şu an Çağlayan'dayız, köprüden direkt karşıya geçebilirsiniz. Niye 30 km kuzeye çıkıp bir köprü kullanarak Garipçe Poyrazköy hattından karşıya geçesiniz?

Bunun ulaşım içerisinde bir mantığı yok, kent içi ulaşım da bir mantığı yok. Kimse kent içinde âdeta şehirler arası bir ulaşım yaparak karşıya geçmez. Aşağı yukarı çünkü bağlantı yollarıyla birlikte 80 km.lik bir yol yapmanız gerekir karşıya Üsküdar'a geçmeniz için.

Şimdi böyle ulaşım mantığı içerisinde bir yeri olmayan bir projeyi neden yaparsınız? Çünkü orada yeni bir talep yaratırsınız. Bu talebi yaratmak için de oraya yeni bir kentsel mekan tanımlarsınız. Bu kentsel mekanlar da bu alanlarda olur. Onları yeni kanalla, üçüncü havalimanıyla ve benzeri projelerle birlikte de zenginleştirirseniz İstanbul'da yeni kentsel arsalar yaratmış olursunuz ve bu kentsel arsalar üzerinden de biz her zaman olduğu gibi yine ekonomik gelişmemizi inşaat sektörü üzerinden sürdürebiliriz.

Mesela, aslında Kanal İstanbul'un bu kadar mantıksız olan oşinograflar mantıksız diyor, deniz bilimciler mantıksız diyor, plancılar mantıksız diyor, herkes mantıksız diyor. Kimse bir mantığını oturtamıyor.

Böyle bir projenin ancak tek bir mantığı olabilir, o da bu İstanbul için

yeni kentsel arsalar yaratmak. Bunun haricinde bu projenin bir yapılabilirliği olmadığı, bir amacının olmadığı ortada. Bununla tabii ki mücadele etmek umarız ki bu proje raflara kalktı demek kolay, ama emin olun ki bizde siyasetçiler unutmazlar. Başka bir gün biri çıkar, böyle bir proje vardı der, raftan alır, onu indirir.

Bu sadece bugünün değil, bence geleceğimizin de tehlikesi, hocam şeyi söyledi, İzmir'in Bayraklı'sına benzer dedi. Ben bir İzmirli olarak ve bütün çocukluğumda -çünkü okulum Alsancak'taydı - bütün çocukluğum boyunca hep Bornova'dan Alsancak'a gittim. O kokuyu çok iyi bilirim.

SALONDAN - Kaçtın, yine buldu seni.

TAYFUN KAHRAMAN - Evet kaçtım, yine buluyor. İstanbul'un neler yaşayacağını da emin olun benim kadar kimse bilemez çocukluğu o koda geçmiş olan biri olarak. Gerçekten bugün İstanbul'un, özellikle artık durması gereken bir canavar haline gelen İstanbul'un durdurulması için bu projeleri engellememiz gerekiyor.

Üçüncü köprü ayakları bırakın öyle kalsın. Üçüncü köprünün ayaklarını ibreti alem olsun diye de yıkmayalım. Onlar birer şey olarak, bizim engellediğimiz İstanbul'un geleceğine vurulan hançerler olarak orada kalsınlar, onları engellemeyelim. Lakin üçüncü köprüden vazgeçelim. Bırakın, üçüncü köprünün açılan güzergahlarını kent parkı yapalım. Çok güzel kent parkı olur orada, 450 metre genişliğinde orada çayırılar açılmış durumda, alanlar açılmış durumda, onları çok rahatlıkla kent parkı yapıp, hemen de Belgrat Ormanı periferisinde uzatabiliriz. İstanbul için yeni bir kentsel kuşak yaratmış oluruz.

Bırakalım Kanal İstanbul yapılmasın, Yarımburgaz Mağaralarını ve dünyaya korumak için söz verdiğimiz tarihi mirasımızı korumuş olalım.

Sadece Yarımburgaz da değil, Sazlıdere'ye doğru çıkıldığında pek çok arkeolojik SİT alanını da korumuş olalım. Sazlıdere Barajından hâlâ daha İstanbul için su toplayabilen alanlardan biri haline getirelim. Emin olun ileride İstanbul'un en büyük sorunu özellikle kuzeydeki bu yapılaşmayla birlikte ondan hiç bahsetmedik, ama su sorunu olacak.

İstanbul kendi kendine yetemeyen bir kent, biz bugün Düzce'nin suyunu sömürüyoruz, Melen'den su getiriyoruz ve İstanbul'a bunu dağıtıyoruz. Sazlıdere'yi kullanmaya devam edelim. Çünkü Kanal İstanbul yapılırsa eğer kullanılacak başka güzergâh yok, başka çıkış yolu yok. En fizibil olanı, en kullanılabilir olanı Sazlıdere üzerinden geçen bir aks.

Bırakın Sazlıdere su toplama havzası olarak kalsın. İki yeni şehir de yapmayalım, İstanbul'da emin olun şu anda konut fazlası var. Kırılgan olduğu için, daha doğrusu sağlıklı birer konut altyapısı sunamadıkları için kullanılmayan bu konutları sağlıklı bir kentsel dönüşüm projesiyle beraber dönüştürebiliriz. Bunları dönüştürünce emin olun iki yeni şehre ve yeni inşaat projelerine İstanbul'un ihtiyacı kalmayacak. Bırakalım biraz İstanbul nefes alsın, eğer böyle bir kaynağımız varsa ve üçüncü köprüye 6.5 milyar dolar gibi bir parayı kamu kaynaklarından aktarabiliyorsak bunu artık yüzümüzü dönüp, biraz bölge planlama bilimini çalıştırarak, yüzümüzü dönüp artık bu kaynakları Anadolu'ya yatıralım.

Bizler hep plancı, şehir plancı kimliğimizle hatırlanıyoruz. Hiç kimse bizim bölge plancısı olduğumuzu hatırlamıyor. Çünkü ülkede böyle bir gelenek yok. En son Devlet Planlama Teşkilatı da kaldırıldığında biliyorsunuz bu görev Kalkınma Bakanlığına bırakıldı, ama Çevre Şehircilik Bakanlığı bu görevi de gasp etti.

Son çıkan Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğiyle birlikte bölge planı kavramını da tamamen rafa kaldırdık. Yeni bir tabir var "*mekansal strateji gelişme planı*" diye, bunların da bölge planının yerini tutması öneriliyor, ama bölge planının hazırlanma koşullarına da sahip olmayan planlar. Bölge planlarına geri dönelim ve bölge planlama alışkanlığımızı kazanalım.

Bir şehre bu kadar çok yatırım yaparsanız, bir şehri bu kadar kamu kaynaklarıyla beslerseniz tabii ki herkes o yaratılan kaynaktan pay almak için bu şehre gelir. O nedenle İstanbul'un kurtulmasının tek şansı tekrar yüzümüzü Anadolu'ya dönüp, Anadolu'ya yatırım yapmaktır.

Demirel'in bir sözüyle kapatayım. Demirel çok ünlü bir sözü var biliyorsunuz: "*Bize plan değil, pilav lazım*" Bu birinci kalkınma planı üzerinden kendisinin iktidara gelmesiyle birlikte söylediği bir söz. Çünkü o kalkınma planı diyordu ki: Tüm konsantrasyonu Marmara Bölgesinde olan sanayiye Anadolu'ya yaymamız ve Anadolu'da özellikle belli sektörlerde uzmanlaşmış kentler yaratmamız gerektiği. Demirel bunun üzerine özellikle İstanbullu sanayicilerinin ve İstanbul sermayesinin baskısıyla bu lafı kullandı: Bize plan değil, pilav lazım. Marmara o nedenle bugün bu halde ve Marmara'nın bu hale gelmesini sağlayan o sözü tekrar geriye alıp 50 yıl sonra tekrar plana dönmek lazım diyorum.

Av. SÜREYYA TURAN - Çok teşekkür ediyorum Tayfun Beye. Evet, gerçekten planlamadan ne kadar uzak şeyler yaptığımız ortada İstanbul'u

getirdiğimiz durum, ama ileride bir gün raftan alınmasın diye inşallah bu toplantıların çok faydalı olduğunu düşünüyorum. Bunu bir kitapçık haline de getirelim ve gerekli yerlere gönderelim ki bir daha da böyle afaki planlar, projeler, hani çılgın diyorlar, ama çılgınlıktan deliliğe varan projeler ortaya çıkmasın. Ben hatırlıyorum, daha birkaç sene öncesine kadar insanların İstanbul'dan geri dönüşüne yardımcı olmak için özendirmek için birtakım şeyler yapılıyordu köylerde nasıl yaşarlar, nasıl özendirelim diye ve son zamanlarda hakikaten çılgın değil, delilik safhasına varan projelerle bütün Anadolu'daki insanları İstanbul'a yığmanın, buralarda birtakım rantlar yaratarak, gelir kaynakları yaratarak onları buraya getirmenin çareleri aranıyor her ne hikmetse, o nedenle planlama açısından da bu toplantıların çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Şimdiki konuşmacımız da Sayın Ahmet Atalık Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı bu delilik projesinin diyelim, tarım alanları üzerindeki etkilerini anlatacak. Buyurun Ahmet Bey

AHMET ATALIK

Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı

Teşekkür ediyorum. hepimize mensubu bulunduğum Ziraat Mühendisleri Odamızın sevgi ve saygılarını sunuyorum. Cemal Saydam Hocamın adını eskiden beri biliyorum, ilk kez tanışmak kısmet oldu. Olmadığı yerde anlattığı bilgileri çok güzel de satıyordum, şimdi olduğu yerde o kısımları sakladım. Hocam, hiçbir deniz bilimci dedi galiba, bu projeye onay vermez gibi bir tabir kullandınız, ama deniz bilimci olmayıp, 2012 yılında profesör unvanlı bir akademisyen o kadar güzel bir rota çizdi ki İstanbul Üniversitesinde benim de yine konuşmacı olduğum bir panelde, sadece topografik yükseltileri baz alarak çok güzel çizdi. Hatta ikinci bir alternatif önerdi. Sapanca Gölünü Körfeze bağladı, Adapazarı Ovasını boydan boya yardı, hafriyat da güzel, ova toprağını güzel kaldırıyor, Karasu'dan da Karadeniz'e bağladı hocam, ama deniz bilimci değildi. Tayfun da uzun yıllardır beraber mücadele ettiğim çok sevdiğim bir arkadaşım, baro neredeyse her etkinliğine davet ediyor, böylesine güzel arkadaşların içinde bulunduğum için de büyük keyif alıyorum. 12 yıldır Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin başkanlığını yapıyorum. Birtakım bir şeyler yaptığınızı zannediyorsunuz, ama birisi çıkıyor, kişisel bazda hiçbir şey yapmıyorsun, bizi pikniğe bile götürmedin, ne yaptın ki diyor, bundan da büyük keyif alıp, tekrar kamçılanıyor, devam ediyoruz. Böylelikle 12 yıl oldu, bu 12 yıl süresince konulara daha yakından bakmaktan, Tayfun arkadaşımın da söylediği üzere **İstanbul çevre düzeni planının tarım bölümünün kontrol mühendisliğini de yaptım. O projede çalışan ve projede imzası olmayan, adı açılmayan tek kişiyimdir.** Çünkü imza atmama riskimi gördüler, atmazsam oda başkanlığı yapan bir kişinin bu projede, planda imzasının olmaması belki başka bir tartışmalara yol açacaktı. O şekilde yırtmışımdır imza atmaktan, belirteyim. Sadece bizler arasında değil, gördüğünüz üzere balık camiasında da bu konu şiddetle tartışılıyor.

Kontrol mühendisliğini yaptığım ve planda göremediğiniz, fakat çok detaylı altlıklarda işlenen bazı konulardan konuyla ilgili olarak bahsediyim.

İstanbul'da iki çeşit iklim gözüküyor: Güney kesimlerinde Akdeniz iklimi, kuzey kesimlerinde Karadeniz iklimi ve ikisinin geçiş yaptığı noktalar aralarda da bakıyoruz. Konu Avrupa yakasıysa görüldüğü üzere güney

ve güneydoğu sarı gözüken kısımları Akdeniz ikliminin bariz etkisinde bulunan kısımları, Türkiye'nin yağışını 643 mm alırsak ortalamasını bir tek bu bölge Türkiye ortalamasının altında, diğer bütün yerleri yağış olarak Türkiye ortalamasının çok üzerinde yer alıyor.

Yani tarım açısından baktığımızda bugün Anadolu'da yağışa bağlı tarım arazileri üzerinden konuştuğumuzda Anadolu'ya göre çok daha elverişli tarım iklimine sahip bir bölge Avrupa yakası, ama dünyada 120 ülkeden daha fazla nüfusa sahip bir ilde yaşıyoruz.

Betonlaşma, kentleşme çığ gibi büyüyor. Bu çığ gibi büyümede de bu çevre düzeni planının ilk tanıtım toplantısı odalara karşı yapılan Sayın Kadir Topbaş Büyükşehir Belediye Başkanı **“zaten İstanbul'da tarım arazisi kalmadı”** dedi, bir cümlede toplantı bitti arkadaşlar, herkes dağıldıydı.

Evet, yağış açısından durumumuz böyle, basında son yer alan dedikodulara göre yeri belli oldu kanalın, şu kırmızılarla belirtiler grafikler yer aldı. Onların yalancısıyım, gerçi ha oradan, ha başka yerden fark etmiyor. Özellikler hemen hemen aynı yapı olarak, bakıyoruz İstanbul'un sahip olduğu yağışa bağlı tarım arazisi, yani kuru tarım arazisi yüzde 88'i Avrupa yakasında, neresinden geçerse geçsin bu tarım arazilerinin içerisinde geçecektir. Söylediğim gibi Anadolu'ya göre son derece avantajlı bir tarım arazisine sahip İstanbul'un Avrupa yakası ve son derece verimli Trakya topraklarının da ilk başladığı yerlerdir.

Çatalca ve Silivri'den beri Trakya'ya doğru da yayılır. Kanalın uzunluğu, genişliği ve derinliği şöyle basitçe bir hesap yaptığımızda da yaklaşık 300 milyon metreküp bir toprak çıkacak ve bu toprak bu arazilerden gidecek ve bir yere konulacak. Yeri neresidir bilmem, ama denize ne konursa ne olacağını Cemal Hocam soru -cevap kısmında detaylandırır belki.

Yine İstanbul'da toprak, su ve köy hizmetleri -ki her ikisi de artık tarih oldu, kapatıldılar - Suyun Ticarileştirilmesi Konferansında burada biraz onlardan bahsetmiştim.

Sulu tarım arazilerimiz var birazcık ve bu sulu tarım arazilerimizin yüzde 60'lık bölümü yine Avrupa yakasında yer alıyor.

Sulu tarım arazilerinden ziyade toprak ve topografya özellikleri açısından sulamaya elverişli, sulu tarıma elverişli tarım arazileri açısından İstanbul aslında çok büyük bir potansiyele sahip, ama dediğim gibi 120 ülkeden daha büyük bir nüfusa sahip İstanbul'da su kaynaklarını tarıma değil, kentin içme ve kullanma suyuna maalesef yetiştiremeyen bir soru-

numuz var.

Yine çok detaylı yapılan analizlerin neticesinde yeşiller ve koyu yeşiller İstanbul'un organik tarıma son derece uygun olan yerlerinin görüntüleridir.

Sonuçta nereden geçerse geçsin yine kanal organik tarıma elverişli arazilerin içerisinde geçeceği aşikâr ve yine biyolojik çeşitliliğimiz açısından olaya baktığımızda sabah izleyemedim, ama Doğanay Tolunay Hocam biyolojik çeşitlilik, orman deyince ormanlar biyolojik çeşitliliğimizin en büyük kaynağı, o açıdan bir analize tabi tutulduğunda morla gördüğümüz ulusal ve uluslararası öneme sahip bitki türlerinin bulunduğu alanlardır, yeşiller de biyolojik sürdürülebilirlik açısından önem taşıyan alanlar olarak o İstanbul çevre düzeni planının hazırlanmasında son derece titiz analizler sonucu çıkmış analizlerdir bunlar, nereden geçerse geçsin ekolojik olarak korumamız gereken alanlar üzerinden geçtiğini görüyoruz.

Yine tarım arazileri sınıfı açısından ki gerek toprak sınıflaması, gerekse arazi kullanım kabiliyeti sınıflamasında ihale ettikleri firmanın toprak uzmanı bulunmadığından bir yaz boyunca haftanın üç günü Silivri'de bir otelde kalarak Avrupa yakasının çalışmalarını kontrol mühendisi olarak doğru bir şey çıksın ortaya diye bizzat yapmıştım, ama verdiğiniz verilerin doğru kullanılmadığını görünce de ben kontrol mühendisiyim, yapın önüme getirin, öyle değerlendireceğim demiştim.

Bu kapsamda baktığımızda yine gazetelerin dedikodusuna göre ya da herhangi bir yerden baktığınızda, geçeceği yerler tarım arazileri 1'den 8'e kadar sınıflandırılır.

İlk 4 sınıf iyi kategoridedir, 5'ten sonrası daha kötü kategori kabul edilir. Baktığımızda işlemeli tarıma elverişli ikinci ve üçüncü sınıf arazilerle sınırlı işlenebilir arazi dediğimiz 4. sınıf araziler üzerinden geçeceğini görüyoruz.

Yeraltı suyu havzalarımız özellikle Çatalca ve Silivri'de yine bir eflatun, lila rengiyle gördüğümüz yeraltı suyu havzalarımız yine nereden geçerse geçsin kentin içerisinde geçmediği sürece, kırsala kaydığı sürece yeraltı suyu havzalarının üzerinden geçecek ki bilmiyorum nasıl yapacaklar kanalı, neyle yapılır kanal, sızar mı, sızmaz mı?

Sızdığı takdirde yeraltı suyunun komple tuzlandığının resmidir bu da jeofizik bahsetti mi bilmiyorum sabah, geçirimsizlik, tabakaların geçirimsizlik haritaları, baktığımızda geçirimsiz tabakalardan yarı geçirimsiz ve yarı geçirimsiz ortamlara kadar tabakaların bulunduğunu görüyoruz. Yani bir

sızıntı olması halinde o demin gördüğümüz su havzalarına tuzlu suyun bulaşması kaçınılmaz ki bir yeraltı suyuna tuzlu su karışmaya başladığında maalesef onu tekrar kaliteli tuzsuz haline getirmek mümkün olamıyor.

İçme suyu havzaları açısından baktığımızda yine son durum doğrusa, Küçükçekmece havzası, Sazlıdere ve Terkos havzalarından geçeceğini görüyoruz ya da nereden geçerse geçsin yine diğer havza, Büyükçekmece havzası ve Terkos havzasından her halükarda geçecek. İçme suyu havzaları üzerinden geçtiğini görüyoruz ki bu kapsamda eğer ki bu son veriler bu şekildeyse, doğruysa, Sazlıdere Barajını içine alarak bunu da kullandığını görüyoruz.

Sazlıdere Barajı İstanbul'a içme suyu sağlayan barajlardan bir tanesi, beşinci sırada geliyor. Yaklaşık 90 milyon metreküp su toplama kapasitesi var ve bu şekilde geçmesi halinde şehir dışından kente su transferi yaparken bu barajı feda ediyoruz.

Şöyle bir İSKİ'nin raporunu açtım. Bir hesaplara, kitaplara baktım dün akşam, 870 milyon metreküp bu deminki barajların bir su toplama yeteneği, azami kapasitesi var.

Melen ve Yeşilçay regülatörlerinden de 2014 yılında 470 milyon metreküp su alınmış. Bunların hepsini topladığımızda 1 milyar 340 milyon metreküp bir su biriktirme, azami ölçüde tabii dolduklarında bir suya sahip olma gözüküyor.

Fakat şöyle bir baktığımızda kente verilen su miktarı üzerinden ne dedik?

O mevcut yerleşik yapıların azami en fazla su tutma kapasiteleri 870 milyon metreküp civarında dedik.

Şöyle bir baktığımızda 2012 yılından itibaren o azami kapasitenin daha üzerinde kente verilen bir su olduğunu görüyoruz ki İstanbul artık net bir şekilde şehrin dışından taşınan sularla su ihtiyacını karşılayabilen bir ithalatçı kente dönüşmüş vaziyette.

Çevre düzeni planı üzerinden baktığımızda, Küçükçekmece Gölünün hemen üzerinden şöyle kırmızı beneklerle yukarı doğru gittiğini görüyorsunuz. Küçükçekmece Gölünün üzerinde hemen doğal ve kırsal karakteri korunacak alanlar diye lejantlanmış vaziyette, sonra Sazlıdere Barajını komple kanalın içerisine alıyor.

Artık Sazlıdere Barajı yok ve ondan sonra o açık yeşille beyaz gibi gözüken yerlerde tarımsal karakteri korunacak alanlar üzerinden geçerek Karadeniz'e kadar ulaşıyor.

Bu da üçüncü köprü yolu güzergahı Şehir Plancıları Odası çizmişti, onlarıdır. Çok güzel etraftan toplar, satışı güzel yaparım.

Hemen üstünde de biliyorsunuz üçüncü köprü, bir kanalımız ve kanal boyunda kurulacak bir kentten bahsediliyor. İstanbul dışarıya nüfus vermesi gerekirken ki çevre düzeni planının her gün konuşulan konusu, uzmanlarınca konuşulan konusu artık bu kente nüfus çekici projelere, fonksiyonlara yer vermeyelim diye sürekli konuşulurdu.

Fakat gelinen noktada İstanbul'a iki şehir daha inşa etmekten, yeni otoyollar açmaktan, yeni havaalanı ve kanal boyunda da şehir kurulmaktan bahsediliyor.

Bu demektir ki şuradan şehrin dışında kuzeye doğru ormanların başladığı yere kadar artık az bir alanlar kaldı.

Kentin zaten yüzde 25'i tarım arazilerinden oluşur. O az alanların da bu şekilde artık tamamıyla betonla kaplanması, o yeraltı sularının ve su havzalarının şehir istilalarına uğraması demek.

Zaten 2 milyonun üstünde insan bugün içme suyu havzalarının içerisinde yaşıyor ve yeraltı suları da büyük oranda kanalizasyondan sızan sularla besleniyor. Bir de öyle bir gerçeklik var arkadaşlar ve sonuçta şöyle ibret olur, farkındasınızdır, değilsinizdir diye Toprak Su tarafından yapılmış göleti göstereyim. Bu bir sulama göletidir. Toprak Su yapmıştır. Sultanbeyli'de bulunmaktadır.

Şu anda Park Bahçeler Müdürlüğü Büyükşehir Belediyesinin bir parkı haline gelmiştir. İçinde gezme yolları, çocuk oyun grupları, fitnessler, küçük havuz şeklinde artık bir suyun bulunduğu yer var.

Sulamaya başlayacağı yerde bir top sahası var gördüğümüz gibi ve sulama alanında da şehir merkezi ve otoyollar var.

Dolayısıyla batıda da, Avrupa yakasında da otoyol geçtiğinde, üçüncü köprü yapıldığında ve çılgın proje uygulandığında hem bu şekilde gelecek nefes aldığımız ortamlar, hem de doğal kaynaklarımızın kirlenmesi söz konusu.

Dolayısıyla bu şehre nüfus çekecek fonksiyonlara yer vermemek gerekiyor.

Böyle güzel yatırımlar insanların istihdamını sağlayacak yatırımların Anadolu'ya, su kaynaklarının daha ziyade zengin olduğu yerlere yapılması gerekiyor.

Doğu Karadeniz, Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Akdeniz'in doğu kısmı su potansiyelimizin yüzde 44'ünü taşıyor.

Fakat orada istihdamsızlık nedeniyle insanların göç edip yerleşip geldiği yer slaytlarda da gördük, Marmara Bölgesi ve toplam su potansiyelimizin sadece yüzde 4.5'una sahip, artık ülkeyi yönetenler bu gerçekleri görüp, projeksiyonları bunlara göre revize etmeleri gerekiyor.

Bunlar da bizim sesimizi yükseltmemizle mümkün diyorum, teşekkür ediyorum.

TARTIŞMA

OĞUZ CEBECİ - Söz verdiğiniz için teşekkür ederim. Cemal Hocama zaten bir önceki oturumda sorularım olacağını söylemişim. O da sağ olsun, bol bol takıldı bize, aynı zamanda kıdemli kılavuz kaptanım Hocam, dolayısıyla böyle bir kanal yapılırsa oradan gemileri geçirecek kişilerden, herhalde potansiyel kişilerden biriyim. Bu manada Hocama ilk başta şunu sormak istiyorum: İstanbul Boğazının en dar yeri yaklaşık 700 metre biliyorsunuz, yaklaşık 6 -8 mil akıntı olur kuvvetli akıntılarda, yapılacak kanalın yaklaşık 250 metre genişliğinde olacağını söylüyorlar. Hocam da biraz evvel o jet flow etkisinden bahsetti. Burada bir kanal yapılırsa akıntı artar mı, azalır mı, ne olur? İkinci söyleyeceğim şey demurajla ilgili, burada hocama ilave etmek istiyorum. Şöyle ki, hocam tabii çok entelektüel bir kişi, birçok alanda görüş beyan etti. Ancak demurajla ilgili söylemem gereken şu: Şu anda boğazda her gemi öyle Montrö'ye göre elini -kolunu sallaya sallaya geçemiyor. Orada biz trafiği kontrol ediyoruz, trafik kontrol istasyonlarımız var. Dolayısıyla gemiler sıraya alınarak, sırayla geçiyorlar. Eskiden trafik çift yönlüydü, şimdi tek yönlü, dolayısıyla gemiler bekleme yapıyorlar. Hocamın bahsettiği MSC'nin gösterdiği Oscar Gemisinin günlük kirası sanıyorum 400 000 -450 000 dolar civarında, dünyanın yine o büyüklükteki gemileri şu anda bizim limanlarımıza da geliyor. Mesela, Ambarlı Limanına geliyor 400 metre büyüklüğünde gemiler, bunların 24 saatlik kirası bu olunca bekleme süresi 10 saatte demek ki 200 000 dolara yakın bir para kaybı oluyor. O bakımdan tabii benim elimde ne kadar gemiler bekliyor, bunların ne kadar bir demuraj oluşturuyorlar, bununla ilgili bir bilgi yok. Sadece burada bir parantez açmak için söylemek istedim. Hocamdan dediğim gibi jet flow etkisi olup olmadığını da öğrenmek istiyorum. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Mutlaka olacak, yani akıntı ne olur onu bilmeme imkân yok, ama su seviyeleri aynı kalacağı için kesinlikle yeni boğazda akacak. Ne kadar akacak bilemem, o rüzgarla, şununla bununla her an sizin de gördüğünüz gibi değişecektir, ama mutlaka akıntı olacak. Akıntı olmaması diye bir durum yok. O da boğaz Marmara'ya yine jet halinde çıkacak. Orada bir model gösterdim size, onun çalışmaları da yapıldı. Her ne kadar boğazın yüzde 4'ü kadar bir etkisi olacak, ama mevcut Sakarya Nehri 5 veya 10 Sakarya edecek. Siz onun için bir Sakarya'nın etkisini gösterdim, pek de görünmedi bu ışıktaki, ama dediğim gibi kanalı açtığınız zaman 3 -5 sene, 10 sene falan değil, çarpanı sonsuz olarak dü-

şündüğünüz zaman mutlaka etkisi olacak. Onun için hep o lafı ediyorum. Er veya geç, ama mutlaka, 10 sene dediğim belki 100 sene, belki 1000 sene, ama mutlaka.

OĞUZ CEBECİ - Özellikle benim öğrenmek istediğim bir yerde 700 metre ... (mikrofonsuz konuşma), bir de 250 metre genişliğinde, yani bu durumda herhalde akıntı çok çok fazla olması lazım, değil mi Hocam?

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Yani o zaman daha kötü.

OĞUZ CEBECİ - Mantık onu söylüyor, değil mi?

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Mantık öyle diyor, ama hesap kitap yapmadım, yani bilmiyorum, çünkü güzergahını bilmiyoruz. Dümdüz mü gidecek, eğik mi gidecek, ne olacak, onları bilmeyince bir şey yapmak imkânsız.

OĞUZ CEBECİ - Ben Bahçeşehir'de oturuyorum, daha önce söylemişim. Bisiklete de binerim, sürekli olarak gölün kenarındayım, Sazlıdere Gölünün kenarındayım. Aşağı yukarı şeklini de tahmin, görüyoruz yani, bir boru şeklinde değil, kıvrıla kıvrıla gidiyor, ama az çok da fizik okuduğumuza göre herhalde çok kuvvetli bir akıntı olacak diye düşünüyorum. Şu mevcut akıntıda boğazda gemileri zaten kontrol etmek mümkün değil. Bu nedenle tabii getireceğim nokta şu: Böyle bir boğazda kılavuz kaptanların o gemileri o akıntıda geçirmesi mümkün değil, bunun sonucu itibariyle mutlaka bir havuzlama yapılması lazım. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - O da imkânsız, bana hep o soruyu soruyorlar "*Panama gibi havuzlama yapamaz mısın*" diye, yapamazsın. Yaparsın, yani maliyet, her bir kapının maliyeti de 5 milyar dolar olur, yaparsınız. Mühendisliğin çare bulamadığı bir dert yok, ama hepsinin ücreti var, karşılığı var.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Olmaz, onu yapmanız için kenarların muazzam o basınca dayanıklı halde olması lazım, falan benim alanım değil, ama bildiğim kadarıyla olmaz diyebilirim. Mesela, demuraj, boğazdan geçişleri ne kadar emniyete aldık, ama onun için harcadığımız paraları da biliyorsunuz. Belki toplum bilmiyor, ama o kadar radarlar kuruldu.

SALONDAN -

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Ama senelerce onu yapamadık bildiğiniz gibi, onu yaptıktan sonra boğazdan geçişleri sınırlama getirebildik. Yoksa

o hakkımız yoktu. Y ani sen dur, sen geç, iki gemiyi Bebek önünde karşılaştırmamaktı bütün hesap, şimdi şurası bir gerçek: Bu kanalın yapımına sadece İstanbul'da tanker kazası derlerse hangi siyasi derse desin yüzde 100 haklı, eğer boğazda bir tanker kazası olursa İstanbul biter. Petrol öyle bir şey ki boğaz bile olsa eğimini görür ve iki yana yapışır. Su sıkısanız daha da güzel yanar, eğer bir petrol kazası olursa İstanbul biter, bu kadar kesin, yani eğer bir petrol gemi, tanker kazasını önlemek için yapalım diyorsa, yüzde 100 haklılar, ama yeni kanalla değil. Yeni kanalda olmayacağını garantisi ne? Burada en dar yeri 700 metre, orada 200 -250 metre, ikisinde de patlama olursa oradaki yeni şehir yok olur. Burada hiç olmazsa tamponlama görevi görececek birazcık alan var. İnşallah olmaz, ama alternatif getirmek gerekirse, ben diyorum ki Samsun Botaş hattı yapın, bedava taşıyın.

OĞUZ CEBECİ - Bu kesin bir konu olduğu için, mesela bu gördüğünüz 400 metrelik bir gemideki akaryakıt miktarı buradan geçen aşağı yukarı 15 000 tonluk bir geminin akaryakıtını taşıyor gemi, dolayısıyla geçen bir konteynır gemisi de, büyük konteynır gemisi aynı riski taşıyor. Bu boğazlardaki riski tabii şöyle değerlendirmek lazım: Bugün Orta Asya ve Kafkasya'da ticaret artıyor. Dolayısıyla gemi trafiğinin de tahmin ediyorum gelişen ticaretle beraber artacak. Geçen yıllarda 55 000 gemi geçiyordu, geçen yıl bir düşüş var, 45 000 gemi geçti, ama bu dünya ekonomisi bugün düşer, yarın çıkabilir. Şu anda bir de mevcut trafik dünyanın ticareti, yani Orta Asya ve Kafkasya Bölgesinde geçen trafik boğazlarımız üzerinden gidiyor. Biliyorsunuz gemiler geliyorlar, Gürcistan'a bırakıyorlar yükü, oradan tren yolu hattıyla Hazar Denizine ve daha sonra da tren yolu hatlarıyla da Orta Asya ve Kafkasya'ya açılıyor. Buna tabii alternatif başka yollar olabilir, ama bu çerçevede daha büyük bakmak gerektiğini düşünüyorum. Ben kanalın yapılması ve yapılmaması konusunda bir görüş bildirmiyorum dikkat ederseniz.

Av. SÜREYYA TURAN - Evet, teşekkür ediyoruz. Bu bölüme ayrılan süremiz 16.00'da bitecek, bitmek üzere, ama direkt sorunuz varsa alabiliriz yorum harici.

SALONDAN - Araştırma yapmak açısından teşekkür ediyorum tüm konuşmacılara, ama genellikle bazı söylemlerimizde örneğin, biraz önce de ifade edildi, bir önceki oturumda da söylendi, dar çerçeveli projeler değil bunlar kuşkusuz. Yani sadece İstanbul Büyükşehir Belediyesini ilgilendiren projeler değil ya da sadece Türkiye Cumhuriyetini ilgilendiren projeler değil, ülkedeki bazı yolların, özellikle NATO yolu olup olmadığını kontrol

etmek lazım. Yani uluslararası projeler ve bundan çok çok daha önce imza attığımız anlaşmalar çerçevesinde yapılan yollar var Türkiye Cumhuriyetinde, o yüzden siyasi iktidarın tasarrufudur demek de çok daha dar kapsamlı kalabiliyor bazı açıklamalarda. Karadeniz yolunda da aynı şeyleri yaşadık. Biz ikinci köprü yapılırken birinci köprüdeki eleştiriler ikinci köprüde de gelmişti, üçüncü köprü yapılırken yine geldi. Arada bazı açıklamalar yaptım, affınıza sığınıyorum, tekrar burada da yapmak durumunda kalacağım. Çünkü Türkiye’de Çin’le ortak götürdüğü bir ipek yolunun yeniden canlandırılması projesi var ve bu proje sadece doğu -batı uzantısında değil, kuzey -güney uzantısında da devam ediyor. Çin karayoluyla alakalı olan bölümün yenilenmesine destek olduğu gibi demiryoluyla ilgili bölümlerin gelişmesine de destek oluyor. Dolayısıyla Türkiye’ye baktığınız zaman görüyorsunuzdur şu anda, çok fazla tünel açılıyor, çok fazla yol yapılıyor demiryoluyla da alakalı olarak, ama bunların hiçbiri sadece Türkiye bazlı kararlar değil, çok büyük projelerin bir ayağı olarak varız maalesef. Üçüncü köprünün yapıma süreci, Karadeniz Otoyolunun yapıma süreci, yani Karadeniz halkı plaj kullanmasın da yol kullansın ya da yolu daha rahat kullansın çerçevesinde yapılan projeler değil, o yüzden eleştiriler yapılırken de keza bu açıdan da bakmak gerekecek. Haklısınız ki ekolojik sorunları var ve genellikle bu tür alınan kararlar masada alındığı için sonuçları hiç düşünülmeden alınan kararlar olarak var. Sonradan ortaya çıkan ya da birileri öngörsün, evet, bilim adamları tartışsın mantığında ya da halk bazı şeylere katlanacak mantığında biz üniversitede eğitim alırken iktisat hocalarımızın bir söylemi vardı çok sık kullandıkları: *“Her yapılan iş ya da kararın ister doğrudan, ister dolaylı olarak negatif ya da pozitif dışsallıkları vardır”* dedi. Yani bu yapılan her bir işin maalesef hem lehe, hem aleyhe hususlarda sadece 10 günlük, 10 yıllık, 20 yıllık değil, çok çok daha büyük projelerin içinde olduğumuzu bilmenizi istiyorum. Sadece böyle bir açıklamayı getirebileceğim.

Av. SÜREYYA TURAN - Bu projelere de ama hoşgörüle bakmamız gerektiğini söylüyorsunuz.

SALONDAN - Dar kapsamlı geliyor, kısa vadeli geliyor. Ekolojik olarak dengeyi çok uzun vadeli bozduğunu biliyoruz, ama HES projelerini dikkate aldığımız zaman da aynı şeyleri yaptık. Çok büyük itirazlarımız oldu. Keza o itirazların hepsinde de haklıydık. Haklı olmadığımızı söyleyebilecek kimse olamaz, ama o projelerin hepsi gerçekleşti. Birinci köprüdeki projeler gerçekleşti, iki de gerçekleşti, üç de gerçekleşti. Korkarım ki kanal da gerçekleşecek. Ben muhalif olanlardan biri olmakla birlikte söylüyorum, tedirginlikler taşıyoruz. Bilginiz olsun, yani bambaşka çerçe-

velerde tedirginlikler var, dar kapsamda değil. Açıklamalar gelirken, yani çok güzel açıklamalar var, bir önceki oturumda da, şimdiki oturumda da çok tatmin edici, herkes kendi uzmanlık alanıyla alakalı çok güzel açıklamalarda bulunuyor. Ancak umut sadece bununla kısıtlı değil.

Av. SÜREYYA TURAN - Ben sizin ne demek istediğinizi anlıyorum, ama küçük bir şey söyleyip size söz vereceğim, sonra da Hocama. Yani bunların başka türlü yerlerden daha büyük projelerin sonucu yapılmış olması bunlara itiraz etmememizi gerektirmiyor. Ben 10 gün önce Trabzon'daydım. Bu HES'lerin yaptığı rezalete bir daha hiçbir şekilde geri dönüşümü olmayacağını, ormanların içindeki o beton yığınlarını gördüm. Karadeniz sahilinde dolgu işleri hâlâ devam ediyor, metrelerce dolduruluyor ve ilginç bir şey öğrendim. 25 metreye kadar, ondan sonrası balık yaşamayacak diye söyledi hocam. Orada daha da ileriye doğru Trabzon'un içinde hâlâ bir dağ yıkılmışlar, orayı dolduruyorlar. Bunlarla tabii bilim adamları, bizler konuşuyoruz, nasıl olsa yapacaklar diye hiçbir şekilde bizi durdurulması lazım. Biz yine doğru bildiğimizi söylemekten vazgeçmeyeceğiz, gerekirse bu konuda mücadeleye de her türlü platformda devam edeceğiz. O nedenle hani bu şeyi çok kabul etmek istemedim. Hani başka yerlerde projeler yapılıyor, ama biz nereden yapılırsa yapılsın...

SALONDAN - bahsettiğim oydu. Yani bu konuşmaların önemini vurgulamak açısından, ama değiştirebileceğimiz belli noktaya kadar ve uzmanlarımız ne kadar fazla konuyla alakalı uyarıda bulunurlarsa, o kadar fazla yararı olacaktır.

Av. SÜREYYA TURAN - Neyse, daha etkin ve yetkili kişilerin görüşlerini dikkate alacak insanların bu konularla uğraşmasını diliyoruz. Çok kısa sadece soru olarak alabilirsek.

SALONDAN - En büyük zaafımız maalesef başkalarının yaptığı projelere bizim uyum sağlamak için gösterdiğimiz çabadır. Türkiye hakkında cumhuriyet kurulduktan beri bir sürü proje yapılmaktadır. Bugün İslam projeleri, yumuşak, vesaire bunlar hepsi birer projedir ve bunlar hep başkasının yapıp bizim de ona uymak zorunda kaldığımız projelerdi. Bizim bilim adamlarımız rahatlıkla eğer inanılır ve fırsat verilirse kendi projelerimizi üretebiliriz. Niçin bir bilim adamı Amerika'da en üst düzeylerde yapılan, söylediklerini yapar hale geliyor o ülkeler, biz kendi ülkemiz bu tür bilim adamlarıyla kendi projemizi üretip, başkalarının bizi projelerimize uyma imkânı sağlama düşüncesine yönelmiyoruz? Hanımefendinin söylediği şey burada yapılan her şey başka projelerin, dış projelerin etkisiyle yapılıyor. Peki, biz ne yapacağız kendimizi, robot muyuz, kukla mıyız, niçin biz

kendi projelerimizi öne koyup, kendi bilim adamlarımızla bizim projemiz budur, buyurun siz bizim projemize nasıl destek vereceksiniz bizi müşkül duruma düşürmeden demek gerekir diye düşünüyorum.

Av. SÜREYYA TURAN - Çok doğru söylüyorsunuz. Bunun için tam bağımsız olmamız gerekir.

SALONDAN - Bunun için de bu kanal projesinin de, havaalanı projesinin de kesinlikle durdurulması gerekir diye düşünüyorum masrafı neyse, çünkü bir masraf 10 yılda ödenir, ama hocalarımızın da belirttiği gibi meydana gelecek yıpranma binlerce yılda ödenemez. 3500 yıl da dengelenmiş bir boğazın yaratacağı geleceğimize ait engeller gibi düşünmek lazım.

Av. SÜREYYA TURAN - Çok doğru söylüyorsunuz. Hocam, buyurun, kapanış konuşmasını da size veriyorum.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Sağ olun, ben sadece bir -iki şeyi tamamlayacağım. Belki bana kızacaksınız, ama diyorum ya ben Akkuyu'nun denize bir şey yapmayacağı raporunu veren kişiyim Sugözü termik santralının yapmadığı gibi, nükleere karşı olursunuz -olmazsınız, o başka. Oradaki tezim de şu: Yap -işlet, ama sakın devretme. Niye? Çünkü biz nükleer santrali tesis edecek seviyede maalesef değiliz. Aman şunu işe al, bunu işe al, Ruslar da onu bildiği için 150 tane genci Rusya'ya götürüp, beyin yıkıyorlar şu anda, Türklükten uzaklaştırmaya çalışıyorlar, ama bizim siyasetçi gene bir şeyler yapacaktır. Ruslar demişken, Ukraynalılar demişken biz Karadeniz'de yaptığımız tüm araştırmalarda Ruslarla, Ukraynalılarla beraber çalıştık. Ben Rus orak, çekiç zamanında araştırma gemisine katılmış, araştırma yapmış bir kişiyim ta o zamanlardan beri, ben boğazlar, Marmara hakkında her ne biliyorsam Rus ve Ukraynalı bilim adamları da biliyor, dolayısıyla Putin de bilecek ve bizim boşa harcadığımız her türlü emek, zaman onların kâr hanesine yazıyor. İster inanın, ister inanmayın, böyle, Yunanistan batıyor, cebimizden çıkarıp para mı veriyoruz? Oh, oh diyoruz. İşte ülkeler de birbirlerini bu kadar seviyor. Zamanı gelince ben hep onu da diyorum konuşmalarımda, burada demedim. Mesela, Erdoğan, Putin, ben, Obama otururken Putin dönecek, bizimkine diyecek ki: O sizin kanal projeniz olmaz diyecek. Bizimki böyle bakar, kalacak, işte bitti gitti, sıkıysa yap. Niye? Çünkü Karadeniz'in ekolojisi değişecek, hamsi bitecek. Çünkü Karadeniz'in belli bir tuzlanma oranı var, o hızlanacak. Ne olacak? İşte orada cevap veremiyoruz. Ekoloji buna mutlaka bir cevap verecek. Nasıl? Keşke bilebilsek, ama zamanında işte Karadeniz'e minyops

denilen bir hayvancağız medüz girdi, hamsi bitti. Zaman nasıl çözdü? O deniz anası öyle çoğaldı, öyle çoğaldı ki belki insanlığın sonu da öyle gelecek, bir zaman geldi, hiçbiri hiçbir şey bulamadı ve hepsi öldü. Doğa kendini açıklıktan hepsi bir anda gitti, çünkü öyle bir an geldi ki Karadeniz'in her yerini kapladı, hiçbiri hiçbir şey bulamadı, gitti ve hamsi tekrardan işte bugünkü düzeylerine geldi. Dolayısıyla doğanın nasıl cevap vereceğini kesinlikle bilemiyoruz. İşte onun için diyorum, Samsun -Botaş hattını yap, İstanbul'u mu kurtarmak, İstanbul'u kurtarmanın bedeli herhalde 10 milyarlık bir yatırımsa, ondan daha ucuz değil. Ondan bedava taşı, de ki seni buradan buraya taşıyorum, bedava gemi veriyorum, bedava hizmet ediyorum, yeter ki İstanbul'u kurtarayım. Burada haklı, işte belki alternatif deyince karşıyım, karşı, her şeye karşısınız diye yaklaşıyorlar ya bize, işte alternatifse bu, bedeli neyse de ödemeye mecburuz. Teşekkür ederim.

Av. SÜREYYA TURAN - Toplantımıza katıldığınız için sizlere çok teşekkür ediyoruz, konuşmacı değerli hocalarıma da, hepinize de çok çok teşekkür ediyoruz, sağ olun.

3. OTURUM

SUNUCU - Panelimizin üçüncü ve son oturumunda katılımcılarımız ;

1 - Av. Dr. Nilüfer Oral, Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

2 - Yrd. Doç. Dr. Dolunay Özbek -Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi ve

Oturum Başkanımız Av. Alev Seher Tuna'yı yerlerine davet ediyorum.

Av. ALEV SEHER TUNA - Konuğumuzun konuşma başlığı: *"Uluslararası Çevre Hukuku ve Sözleşmeler"*, buyurun.

Av. Dr. NİLÜFER ORAL

Kanal İstanbul Projesi ve Türkiye'nin Uluslararası Hukuktan Doğan Yükümlükleri

1. Giriş

Kanal İstanbul altı kıyıdaş ülkenin bulunduğu yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz'den Marmara Denizine uzanan henüz güzergah açıklanmamış İstanbul Boğazına bir alternatif olarak sunulan bir yapay su yolu projesidir.

Kanal İstanbul projesi birçok soru getiriyor akla.

Mesela, Kanal İstanbul'u hangi gemiler kullanacak?

İstanbul Boğaz'ın seyir riskini ne kadar azaltacak?

1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesini nasıl etkiler?

Ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalara göre yükümlülükleri nedir bu konuda ?

Burada son soru ele alınacaktır.

2. Karadeniz ve Boğazlar

Karadeniz'in toplam yüzölçümü, Azov Denizi dahil, 436,400 km² dir ve derinliği 2200 metredir. Altı kıyıdaş ülke 12 nm karasularını ve 200 nm münhasır ekonomik bölgelerini ilan ederek Karadeniz'de açık deniz yoktur. Karadeniz hidrolojik ve ekolojik olarak dünyanın en özel denizlerinden biridir. Türk Boğazları Karadeniz'in Akdeniz'e ve dünya denizlerine tek açılış yoludur. Bu durum binlerce yıldan beri oluşan hassas bir ekolojik denge yaratmıştır.

Fakat Karadeniz'in büyük bir bölümü doğal olarak cansızdır. Çünkü Karadeniz'in % 90 anoksik - yani oksijensizdir.

Ayrıca doğal olarak Karadeniz yüzeyi 100 -200 metre altında zehirli bir hidrojen sülfid tabakası bulunuyor. Bu hidrojen sülfid tabakası yüzeye gelmesi bir felaket sayılır. Dolayısıyla, Karadeniz'deki biyolojik çeşitliliği ince bir yüzey tabakada yaşıyor.

1 Nilufer Oral, Regional Co-operation and Protection of the Marine Environment in the Black Sea under International Law (Martinus Nijhoff, 2013)

1970 yıllarına kadar Karadeniz çok verimli denizlerden biri sayılıyordu. Mesela, Akdeniz verimsiz çöle benzetilen bir deniz iken Karadeniz balık ve diğer deniz canlıları açısından çok bereketli bir denizdi. Fakat 1970'li yıllardan itibaren çoğalan sanayileşmeden dolayı artan atıklar nehirlerle Karadeniz'e aktı ve çok ciddi bir ötrifikasyona sebep oldu.

Ayrıca, bir zamanlar 36 tür ticari balık varken 1980'li yıllardan sonra bu sayı altıya düştü ve 1990 yıllarında yanlış balıkçılıktan, karadan kaynaklı kirlilik ve yabancı türlerin istilasından dolayı Karadeniz balık türleri 6'ya düştü. Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra yapılan bilimsel analizler Karadeniz'in yok olmanın eşiğinde olduğu tespit edildi. Buna cevaben altı Karadeniz kıyıdaş ülkeler [Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Gürcistan ve Türkiye] ve Birleşmiş Milletler Çevre Bölgesel Denizi Programı ile birlikte 1992 yılında Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesini imzaladılar.

Kanal İstanbul projesinin Karadeniz'in çok müstesna ve son derece hassas olan ekolojik dengesine getireceği olumsuz etkiler olabileceği konusunda bilim insanları uyarmaktadır. Fakat bu konuyla ilgili henüz kamuya açıklanmış herhangi bir bilgi açıklanmamış. Ayrıca, Kanal İstanbul'un getireceği olumsuz etkiler Türkiye için olduğu kadar Bulgaristan, Romanya, Rusya, Ukrayna ve Gürcistan içinde önem taşımaktadır. Dolayısıyla, Kanal İstanbul Türkiye'nin uluslararası sorumluluklar ne yükümlükler getirdiğine incelemek gerekir.

3. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası çevre anlaşmaları ve Kanal İstanbul

Türkiye birçok uluslararası veya çok taraflı çevre anlaşmalarına taraf olmuştur. Karadeniz ve Kanal İstanbul için başlıca önem taşıyan anlaşmalar bunlardır:

- 1992 Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)²
- 2011 Karadeniz Biyolojik Çeşitliliği ve Peyzajların Korunması Protokolü³

2 7 Aralık 1993 tarih ve 3937 sayılı Kanunla onaylanarak, 14 Aralık 1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır.

3 29 Ağustos 1996 tarihli ve 4177 Sayılı kanun ile onaylanması uygun bulunan bu sözleşme, 21 Kasım 1996 tarih ve 96/8857 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanarak, 27 Aralık 1996 tarih 22860 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

- 1992 Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi
- 1972 Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öne Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (Ramsar Sözleşmesi)⁴
- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Floransa Sözleşmesi)⁵
- Bern Sözleşmesi (Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi)⁶
- Akdeniz'in Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi, (Barselona Sözleşmesi)⁷

Bu sözleşmelerin amaçları, doğal peyzajların, karasal ve denizel ekosistemlerin, sulakalanların, biyoçeşitliliğin, nesli tükenmekte veya tehdit altında olan canlı varlıkların, ekosistem hizmetlerinin ve iklimin korunmasıdır. Oysa İstanbul'da yapılması öngörülen bu tür mega projelerin, yukarıdaki sözleşmeler kapsamında korunması amaçlanan ekosistemler ve doğal süreçler üzerindeki etkileri de aynı ölçüde olacaktır. Ayrıca, şiddetlenen iklim değişikliği de bu ekosistemler olumsuz etkilere ivme kazandıracak niteliktedir. Bu sözleşmeler arasında özellikle Karadeniz ve Akdeniz'i doğrudan ilgilendirenleri özel olarak incelemek gerekir.

a. 1992 Bükreş Sözleşmesi

1991 yılında eski Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Karadeniz'in çevre felaketin eşiğinde olduğu ortaya çıkınca, Karadeniz ülkeleri uluslararası destek ile biraraya geldiler ve 1992 yılında Romanya'nın başkenti olan Bükreş'te Karadeniz'in *Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi*'ni imzaladılar ve 1994 yılında yürürlüğe girdi. Karadeniz (Bükreş)Sözleşmesi, Türkiye dahil tüm taraf ülkelere, Karadeniz çevresinin korunması için bir takım hukuki yükümlülükler getirdi. Bu yükümlülüklerin arasında Karadeniz'i

4 3895 sayılı kanunla onaylanarak, 17 Mayıs 1994 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. 30 Ocak 2002 tarihinde Ulusal Sulak Alanları Koruma Yönetmeliği yayımlanmış, bu Yönetmelik 17/05/2005 tarihli 25818 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 4 Nisan 2014 tarihinde 28962 sayılı Resmi Gazete'de tadil edilmiş olarak yayımlanmıştır.

5 20 Ekim 2000 tarihinde imzalanmış olup 10 Haziran 2003 tarih ve 4881 no.lu Kanunla onaylanarak, 27 Temmuz 2003 tarih ve 25181 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

6 9 Ocak 1984 tarih 84/7601 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanarak, 20 Subat tarih ve 18318 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

7 1976 Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi 1995 yılında " Akdeniz'in Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi, " değiştirilmiştir. Türkiye yeni Sözleşmeye 2002 yılında taraf olmuştur. 22 Temmuz 2002 tarih ve 2002/4545 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 22 Ağustos 2002 tarih ve 24854 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

tehlikeli maddelerden (m. 6), kara kaynaklı (m. 7) ve gemi kaynaklı kirlilikten (m.8), gemilerden denize boşaltmaların yolaçtığı kirlenmeden (m.10), atmosferden kaynaklanan (m.12) ve canlı deniz kaynaklarının korunması(m.13). Bu sözleşme uyarınca Türkiye, Kanal İstanbul'un hem inşaatı sırasında hem de inşaat sonrasında Karadeniz'e getireceği kirlilik ve çevresel zararlara karşın önlem almakla yükümlüdür.

Ayrıca, hem uluslararası hukuk ilkelerine hem de Bükreş Sözleşmesine göre komşu ülkeler birbirleriyle istişare içinde hareket etmek zorundadırlar. Örneğin, Sözleşmeye göre, Taraf Devletlerin bilimsel ve teknik işbirliği yapmaları gerekir. Dolayısıyla, Türkiye'nin diğer Karadeniz ülkelelerine danışmadan, bilgi vermeden ve teknik işbirliği yapmadan tek taraflı olarak Kanal İstanbul projesine girişmesi, hukuki yükümlülüklerine aykırı olabilir. Ayrıca, aşağıda daha detaylı ele alınacağı gibi uluslararası teamül hukukuna da aykırıdır.

1992 Bükreş Sözleşmesine ek olarak Karadeniz deniz çevresinin korunması konusunda ayrı yükümlülükler getiren protokoller de vardır.⁸ Bunlar arasında Kanal İstanbul gibi büyük projeler açısından en önemlisi 2011 yılında yürürlüğe giren Karadeniz Biyolojik Çeşitliliği ve Peyzajların Korunması Protokolü'dür.

Bu Protokolün amacı, "Karadeniz'in ekosistemini ekolojik bakımdan iyi bir ekolojik durumda ve peyzajını uygun şartlarda muhafaza etmek ve biyolojik kaynakları zenginleştirmek için Karadeniz'in biyolojik ve peyzaj çeşitliliğini korumak, muhafaza etmek ve sürdürülebilir şekilde yönetmektir." Türkiye dahil olmak üzere, Taraf ülkelerin almaları gereken tedbirler arasında şu noktalar yer almaktadır:

- Protokolün kapsadığı alanlarda bulunan türlerin gelişmeye müsait bir durumda muhafazası ve doğal yaşam ortamlarının (habitatların) bozulmaması

- Yüksek biyolojik çeşitlilik ve peyzaj değeri olan ve daha önceden zarar görmüş alanların rehabilitasyonu ve geri kazanılması

- Doğal, tarihsel, kültürel ve estetik açılarından yüksek değere sahip olan peyzaj alanlarının iyi duruma getirilmesi ve bu durumda muhafaza edilmesi

8 Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokolü; Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokolü; Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokolü.

Taraflar ayrıca “biyolojik çeşitlilik ve doğal peyzajların korunması ve sürdürülebilir kullanımında doğrudan veya yetkili uluslararası kurumlar ile işbirliğine girerek bu Sözleşmenin diğer Protokolleri ile uyum içinde hareket edeceklerdir.”

Kısacası Taraflar, Karadeniz’in biyolojik ve peyzaj çeşitliliğinin korunması ve muhafazası konusundaki uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmekten sorumludurlar. Kanal İstanbul projesine karar verirken Türkiye bu kurallara uymak zorundadır.

b. Barselona Sözleşmesi

Kanal İstanbul, her ne kadar Karadeniz’den Marmara Denizi’ne açılması öngörülen bir su yolu olsa da Türk Boğazlarının çift yönlü dip akıntılarından dolayı Akdeniz’in bundan etkilenmemesi düşünülemez. Bu sebeple Bükreş Sözleşmesinin yanı sıra Türkiye’nin de taraf olduğu Akdeniz’in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi de (Barselona Sözleşmesi)⁹ ve protokolleri¹⁰ Kanal İstanbul projesine uygulanacaktır.

Sözleşmeye göre taraf ülkeler, Akdeniz çevresinde kirliliği önlemek, azaltmak ve mümkün olan en yüksek düzeyde ortadan kaldırmakla yükümlüdürler. Bununla birlikte Akdeniz’in korunması için kabul edilmiş olan Akdeniz Eylem Planı’nı uygulamak için gerekli önlemleri almak ve bunun ötesinde, mevcut ve gelecek kuşakların ihtiyaçlarını adil bir şekilde karşılayarak kalkınma sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak deniz ortamının ve doğal kaynakların korunmasını sağlamak da taraf ülkelerin yükümlüğüdür.

Uluslararası çevre hukukunun önemli ilkelerinden biri olan “ihtiyatlılık ilkesi” Barselona Sözleşmesi’nde de benimsenmiştir. Buna göre,

Olanakları çerçevesinde, ciddi veya geri dönüşümü olmayan zarar tehdidi karşısında tam bilimsel kesinliğin oluşmamasının çevresel bozulmayı önlemek için maliyet -etkin önlemlerin ertelenmesine bir neden olarak gösterilmemesini sağlayan ihtiyatlılık ilkesini uygulayacaklardır.

9 22 Temmuz 2002 tarih ve 2002/4545 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 22 Ağustos 2002 tarih ve 24854 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır.

10 Türkiye’nin taraf olduğu protokoller: Akdeniz’de Gemilerden ve Uçaklardan Boşaltma veya Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü; Akdeniz’in Kara Kökenli Kirlenici Kaynaklara ve Faaliyetlere Karşı Korunması Protokolü; Akdeniz’de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol; Olağanüstü Hallerde Akdeniz’in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol; ve Akdeniz’in Tehlikeli Atıkların Sınırlanması ve Bertaraf Edilmesinden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı Korunması Protokolü .

Bu nedenle, Kanal İstanbul gibi bir projenin verebileceği ciddi veya geri dönüşümü olmayan zararlar konusunda bilimsel şüphe olduğu durumlarda projenin yapılmaması gerekir.

Ayrıca, Akdeniz'in korunması konusunda, Türkiye dahil, Akdeniz ülkelerinin kabul ettikleri protokoller arasında bulunan *Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlenici Kaynaklara ve Faaliyetlere Karşı Korunması Protokolüne*¹¹ göre Taraflar kara kökenli kaynaklardan gelen kirliliği ortadan kaldırmak ve protokolün ekinde yer alan zehirli, kalıcı ve biyoakümülyasyona eğilimli maddelerin girdilerini aşamalı olarak ortadan kaldırmakla yükümlüdürler (Madde 5).

c. Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi

5 Haziran 1992'de, Brezilya'nın Rio De Janerio kentinde imzalanan Biyoçeşitlilik Sözleşmesi, Türkiye 2002 yılında Taraf olmuştur. Sözleşmenin temel amaçları, biyolojik çeşitliliğin korunması, bileşenlerinin sürdürülebilir kullanımı ve genetik kaynaklardan elde edilen faydaların eşit ve adil paylaşımının sağlanmasıdır. Sözleşme gereğince taraflar, bu amaçlar doğrultusunda, ulusal egemenlik dışındaki alanlar ve karşılıklı menfaate dayalı diğer konularda diğer akit taraflarla doğrudan veya uygun olduğunda yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla, mümkün olduğu ölçüde ve uygun biçimde işbirliği yapacaktır.

Sözleşmenin 3. Maddesine göre, ilke olarak

Birleşmiş Milletler Şartı ve uluslararası hukuk ilkeleri uyarınca Devletler, kaynaklarını kendi çevre politikaları doğrultusunda kullanma egemen hakkına sahiptirler ve kendi yargı yetkileri veya kontrolleri dahilindeki faaliyetlerin, diğer Devletlerin çevrelerine veya ulusal yargı yetkilerinin sınırları dışındaki alanların çevrelerine zarar vermemesini de sağlamakla yükümlüdürler. (M. 3)

Sözleşmenin 5. Maddesine göre Tarafların öbür Akit Taraflarla doğrudan, veya uygun olduğunda yetkili uluslararası örgütler aracılığıyla, mümkün olduğu ölçüde işbirliği yapma yükümlülüğü bulunmaktadır. Karadeniz için başlıca yetkili uluslararası örgütü Karadeniz Komisyonudur.

Ayrıca, *Etki Değerlendirmesi ve Olumsuz Etkilerin En Aza İndirilmesi* başlıklı 14. maddesine göre Taraflar "...diğer Devletlerin veya ulusal yargı yetkisinin sınırları dışındaki alanların biyolojik çeşitliliği üzerinde

11 22 Temmuz 2002 tarih ve 2002/4545 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 22 Ağustos 2002 tarih ve 24854 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır.

önemli olumsuz etkide bulunması muhtemel olan, kendi yargı yetkisi veya denetimi kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bildirim, bilgi alışverişi ve istişareleri karşılıklılık esasına göre” geliştirmeleri gerekmektedir. (m.14.1.c)

Görülüyor ki Türkiye'nin 2002 yılından beri Taraf olduğu Biyoçeşitlilik Sözleşmesine göre Kanal İstanbul projesi hakkında alacağı kararı tek tarafı olarak değil, doğrudan veya Karadeniz Komisyonu gibi uluslararası bir örgüt aracıyla biyolojik çeşitliliğe ve biyolojik kaynaklara vereceği tahmin edilen zararların sözleşme çerçevesinde bilimsel olarak değerlendirilmesi, önlenmesi veya azaltılması ve bu konularda diğer taraf ülkelerle iş birliği yapılması gerekmektedir.

Ramsar Sözleşmesi

Kanal İstanbul'un muhtemel güzergahı Karadenizin önemli sulak alanlarının bulunduğu Terkoz bölgesi. Oysa Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (1971 Ramsar Sözleşmesi) 1994 yılında Türkiye de yürürlüğü girdi. Bu sözleşmeye göre Taraf Devletler uluslararası öneme sahip sulak alanlarını korumak ile yükümlüdürler. Türkiye'nin Karadeniz sahilinde bulunan sulak alanlar sadece Türkiye için değil Karadeniz'e kıyısı olan bütün ülkeler için öneme sahiptir. Karadeniz'de 40 kadar öneme sahip sulak alanlar bulunmaktadır. Bunlar Karadeniz'in çok özel olan biyoçeşitliliğin korunması için hem de Afrika ile Avrupa arası milyonlarca kuşun göç yapması ve yaşamı için önem taşır.¹²

İstanbul'da üç tane uluslararası öneme sahip sulak alanı bulunmaktadır: Terkos gölü, Büyükçekemeci Gölü ve Küçükçekemeci Gölü. Türkiye'de Terkos sulak alanı İstanbul'un en eski ve önemli içme suyunun kaynağıdır.

Bundan dolayı eğer Kanal İstanbul inşaatı bu sulak alanlara zarar verirse Türkiye hem Ramsar Sözleşmesini ihlal etmiş hem de diğer Karadeniz ülkelerine zarar vermiş olacak.

Bern Sözleşmesi

Türkiye, tam adı, 'Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi' olan Bern Sözleşmesine, 02.02.1984 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşmenin amacı, üye ülkelerin doğal bitki ve hayvan türleri ile onların doğal yaşam ortamlarını korumak ve ülkeler arasında işbirliği sağlamaktır.

12 A vision of a new Ramsar regional initiative for Black Sea coastal wetlands (Wetlands International Black Sea Programme, 2009) http://www.wetlands.org/Portals/0/publications/BSO%20publications/vision_fin.pdf

Sözleşmeye taraf ülkeler tehlike altında bulunan bitki ve hayvan türlerinin doğal yaşam ortamlarıyla birlikte korunması amacıyla gerekli yasal ve idari önlemleri almakla yükümlüdür.

Taraf ülkelerce belirlenecek Özel Koruma Alanları ile Avrupa çapında bir ekolojik ağ oluşturulması da öngörülmüştür.

Türkiye, bu sözleşme gereğince de, Kanal İstanbul'un yaban hayatı ve yaşam ortamlarına verebileceği zararlar konusunda bilimsel değerlendirmeler yapmak, gerekli önlemleri almak ve bu konuda diğer taraflarla işbirliği yapmak durumundadır.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Floransa Sözleşmesi) Türkiye tarafından 20.10.2000 tarihinde imzalanmış ve 27 Temmuz 2003 tarih ve 25181 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin amacı, peyzajların korunması, geliştirilmesi için ulusal ve uluslar arası düzeyde çalışmalar yapılarak, kamuoyu ve yerel yönetimlerin peyzajın önemini ve değerini kavramaya teşvik edilmesi, çevre bilincinin yaygınlaştırılmasıdır¹³.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi'ne göre "peyzaj," insanlar tarafından algılandığı şekliyle, karakteri doğal ve/veya insani unsurların eyleminin ve etkileşiminin sonucu olan bir alan anlamına gelir. Bu Sözleşme'nin amaçları peyzajların korunmasını, yönetimini ve planlanmasını geliştirmek ve bu konularda Avrupa çapında işbirliğini düzenlemektir (Madde 3).

Türkiye dahil Taraf ülkeler bu Sözleşmeyi uygulamak zorundadırlar.

Bu sözleşme gereğince Kanal İstanbul'un doğal peyzaja getireceği değişiklikler irdelenmeli ve korunması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

Avrupa Birliği mevzuatı

Türkiye 1999 yılından beri Avrupa Birliği'ne aday ülke statüsünü korumaktadır ve dolayısıyla Avrupa Birliği müktesebatında uyum sağlamak yükümlüğü vardır. 2010 yılında Çevre faslı başlatılmıştır. ¹⁴ Doğa korumayla ilgili 2009/147/AT sayılı Kuş Direktifi ve 92/43/AT sayılı Doğal yaşam alanları ile yabanî fauna ve floranın korunmasına ilişkin ("Habitat Direktifi") bulunmaktadır. Bunlar 'Natura 2000' olarak anılan doğa koruma ağını teşkil ediyor.

13 Sözleşme metni: www.tbmm.gov.tr/d22/1/1-0456.pdf

14 Fasil 27. Bkz. <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=92&l=1>

Kuş Direktifi yaban kuşların korunması ve kuşların yaşam ortamlarının kirlenmesi ve bozulmasını tedbirler olarak önlenmesini amaçlıyo. Habitat Direktif'in temel amaçları Avrupa'daki doğal habitatların, yabancı flora ve faunanın korunması yoluyla biyolojik çeşitlilik kaybının durdurulması; doğal habitat ve türlerin devamlılığının sağlanması ve gerektiğinde restore edilmesi.

Kanal İstanbul'un doğa ya vereceği zararlar bu iki AB Direktiflere aykırı olma durumu bulunmaktadır.

Uluslararası teamül hukuku

Başka ülkeye zarar vermeme

Uluslararası hukukun temel teamül ilkelerinden biri başka ülkeye zarar vermeme ilkesi ve yükümlüğüdür (*sic utere tuo ut alienum non laedas* ilkesi).¹⁵ Bu ilkeye çevrenin korunması dahildir. Uluslararası Adalet Divanının Gabcikovo - Nagymaros Projesi davasında Devletlerinin genel uluslararası yükümlülüğünü şöyle tanımlamıştır

*[...] Devletler kendi yetkileri ve kontrolleri altında olan alanlarda yürütükleri faaliyetlerinin başka Devletlerinin çevrelerine veya ulusal kontrolün ötesinde kalan alanların saygı göstermeleri genel uluslararası hukukun yükümlülüğü çevre ile ilgili uluslararası hukuk mevzuatın bir parçasıdır.*¹⁶

Uluslararası hukukta ülkelerin birbirleriyle işbirliği yapma yükümlülüğü teamül hukukun bir kuralıdır. Burada söz konusu olan başka bir ülkeye zarar verme ihtimali olan faaliyetlerde bildirme, bilgi alış verişinde bulunma, danışmak ve müzakerede bulunmaktır.

Çevresel Etki Değerlendirme yapma yükümlülüğü

2006 yılında Arjantin Uluslararası Adalet Divanında Uruguay'a karşı dava açtı (Pulp Mills Davası)¹⁷. Dava da Arjantin Uruguay'ın iki ülke arasında bulunan Uruguay nehrin kıyısında bir kağıt hamur fabrikasının inşaat etmekle ikincisinin yapılmasının onay vermesi hem 1975 yılında iki ülke

15 The Island of Palmas Case (United States v. The Netherlands) (1928) Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania) (9 Nisan 1949) Trail Smelter davası (ABD Kanada 1938 ve 1941) Advisory Opinion on the Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons (8 Temmuz 1996), I.C.J. Reports 1996, s. 226 1996

16 Case Concerning the Gabcikovo - Nagymaros Project: (Hung. v. Slovak.), (25 Eylül 1997) ICJ Reports 1997, s. 37.

17 Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment, I.C.J. Reports 2010, s. 14

arasında imzalanan sözleşmeye aykırı olmakla hem de uluslararası teamül kurallarına aykırı olmakla suçladı. Kararın Kanal İstanbul'u ilgilenen kısmı Uluslararası Adalet Divanı ilk defa yapılacak olan projenin önemli hasar verilebilir durumda sınır aşan çevre etki değerlendirme (ÇED) yapılmasının uluslararası teamül hukukun bir parçası olduğunu karar verdi.¹⁸

Ne var ki bu tür sınır aşan ÇED'lerin içeriğini ülkelerin ulusal mevzuatı belirler. Dolayısıyla UAD uluslararası asgari bir standart belirlemedi. Burada önemli nokta bir ülkenin tasarladığı bir projenin kendi sınırları ötesinde ciddi zarar verme ihtimali olduğu durumlarda uluslararası teamül hukuka göre projenin uygulamasından önce ülkelerin sınır aşan ÇED yapmak yükümlülüğü bulunmaktadır.

16 Aralık 2015 tarihinde Uluslararası Adalet Divanı *Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Areas* (Costa Rica v. Nicaragua) ve *Construction of a Road in Costa Rica Along the River San Juan* (Nicaragua v. Costa Rica)¹⁹ davalarında sınırları ötesinde ciddi zarar verme ihtimali olduğu durumlarda ÇED yapmak yükümlülüğü teyid etmiştir.

Sonuç

Kanal İstanbul projesinin hem Türkiye hem de komşu devletler için yaratabileceği olumsuz çevresel etkiler nedeniyle Türkiye'nin uymak durumunda olduğu gerek uluslararası sözleşmelerden gerek uluslararası teamül hukukundan kaynaklanan birçok yükümlülükleri bulunmaktadır.

Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment, I.C.J. Reports 2010, s. 14

Av. ALEV SEHER TUNA - Çok teşekkürler. Şu anda kullandığımız İstanbul Boğazından tüm uluslararası gemilerin geçişini düzenleyen bir sistem ve hukuki bir rejim var. Tabii ki Montrö Sözleşmesi, bu konuda da Sayın Hocamız Dolunay Özbek sunum yapacak.

18 Para. 203 -19. Bkz. Don Anton, Case concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay)(Judgment)[2010] ICJ Rep (20 April 2010) 17 Australian International Law Journal 213 -224 (2010).

19 Karar 16 Aralık 2015 tarihinde verilmiştir. Bkz. <http://www.icj-cij.org/docket/files/150/18848.pdf>

Yrd. Doç. Dr. DOLUNAY ÖZBEK

İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı Üyesi

Kanal İstanbul ve Montreux Sözleşmesi

Sayın Hocalarım ve meslekdaşlarım, değerli davetliler,

Öncelikle, İstanbul Barosu'na bu panele davetleri için teşekkür ederim. Ben de, Kanal İstanbul olarak lanse edilen ve Karadeniz ile Marmara Denizi arasında insan yapısı bir geçiş yolunun inşası halinde Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin karşı karşıya kalacağı hukuki etkilerden bahsedeceğim.

Türk Boğazlarından gemi geçişlerinin hukuki altyapısı 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazlarından geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye dahil bütün taraf ülkeler için önem taşıdığı gibi, taraf olmayan ülkelere de uygulandığı için evrensel bir ilgi çekmektedir.

Coğrafi özellikleri nedeniyle son derece riskli bir su yolu olan İstanbul Boğazı'ndan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında, yılda ortalama 4 bin 700 gemi geçiş yapıyorken; bu sayı günümüzde 50 bin mertebelerindedir.

Montreux Sözleşmesi yıllarında Boğaz için önemli bir risk unsuru olan petrol taşımacılığı yokken, tehlikeli madde taşımacılığı bugünlerde yılda ortalama 150 milyon ton civarlarına ulaşmıştır. Dolayısıyla kalabalıklaşan şehrin içindeki ulaşım, özellikle Soğuk Savaş ertesinde boğazlarda artan tehlikeli yüklerin taşımacılığının da dahil olduğu deniz trafiğinin özellikle İstanbul için yarattığı riskin azaltılmasına yönelik arayışlar başlamıştır.

1994 tarihinde ilan edilip 1998'de tadil edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü bu çabanın dikkat çekici ilk mahsulü olmuştur. 2011'de ise Kanal İstanbul olarak tabir edilen bir insan yapısı su yolunun yapılması fikri ortaya atıldı.

Buna göre hem İstanbul Boğazı'nın dar ve tehlikeli sularından seyrin şehir için yarattığı risk ortadan kaldırılacak hem de alınacak geçiş ücret-

leri ile gelir sağlanacaktı.¹ Elbette, yapılan bir andlaşma ile geçiş düzeni öngöröldüğünde, ister boğaz ister kanal olsun, kıyı devletinin bu andlaşmadan doğan uluslararası yükümlölüklerine veya kısıtlamalara uyması gerekir, aynı İstanbul Andlaşması ile Süveyş Kanalı için olduğu gibi, veya Panama Kanalı Anlaşması gibi. Böyle bir andlaşma yapılmadığındaysa, doğal geçiş yolları olduklarından uluslararası hukuk kurallarıyla geçiş rejimi hakkında kıyı devletinin katlanması gereken bazı haklar öngörölen “boğaz”ların aksine, insan yapısı kanallar gerek geçişin nasıl olacağı bakımından gerekse ücretlendirilmesi bakımından tamamen kıyı devletinin ihtiyarındadır.

İşte Kanal İstanbul fikrinin iştahları kabartan yanı budur.

Elbette böyle bir hesabın başarılı olabilmesi için gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı’nı değil bu kanalı kullanmaları gerekir.

Kanal İstanbul geçişini finansal açıdan daha cazip kılarak gemileri Kanal İstanbul’u kullanmaya teşvik etmek mümkün olabilir belki – gerçi o takdirde kanalın “para basması” hevesinin ne derece gerçekçi olduğunun tekrar hesaplanması icabedebilir.

Ancak kanalın kullanılmasını sağlamak için İstanbul Boğazı’ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak dahi, gerek Montreux Sözleşmesi’ne gerekse Montreux Sözleşmesi feshedilse bile geçerli olacak genel uluslararası hukuk kurallarına açıkça aykırı olacaktır.

Ne Montreux Sözleşmesi’ne, ne de uluslararası hukuka göre, gemiler Kanal İstanbul’u kullanmaya zorlanamayacaktır.

Nitekim Montreux Sözleşmesi’nin 2. maddesine göre;

“Barış zamanında, ticaret gemileri, *gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar’dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam serbestisinden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar’ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek’inde öngörölen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.*”

¹ “Panamayı dörde katlayacak”, Sabah, 28 Eylül 2011, <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2011/04/28/kanaldan-yilda-5-milyar--akacak>; “Kanal İstanbul para basacak”, Yeni Şafak, 15 Şubat 2014, <http://www.yenisafak.com/politika/kanal-istanbul-para-basacak-618619>

Ancak bu geçiş serbestisi katiyen, “özgür geçiş” veya “serbest geçiş” hukuken veya seyir gerekleri açısından “denetimsiz” veya “hiçbir düzenleme tabii olmamaksızın” geçiş anlamına gelmemektedir.

Tam tersine, bu geçiş öncelikle, uluslararası hukukun “zararsız geçiş” olarak belirlediği yani, kıyı devleti olan Türkiye’nin barış düzen veya güvenliğine zarar verecek hareketlerden kaçındığı müddetçe kullanabileceği bir serbestidir.

Nitekim madde 2 ile korunan geçiş hakkı, gerek doktrinde² gerekse Yargıtay kararlarında³ böyle nitelendirilmiş bir geçiş hakkı olarak kabul edilegelmiştir.

Ayrıca Türkiye, ticaret gemilerinin geçişlerini deniz çevresinin korunması ve kirlenmesinin önlenmesi için ve seyir emniyetinin sağlanması amacıyla trafik düzenlemeleri yapma yetkisine sahiptir.

Bu yetkisini zaten halihazırda yürürlükte bulunan 1998 tarihli Tüzük ile kullanmaktadır.⁴ Gemilerin emniyetli ve çevreye zarar vermeden geçişlerini düzenleyebilmekte ve düzenlemektedir.

Tüzüğün yürürlüğe girmesi ve Kıyı Emniyeti tarafından Gemi Trafik Hizmetlerinin verilmeye başlanması ile Boğazlardaki kazaların artan trafik hacmine rağmen gerçekten de azaltıldığı görülmüştür. Fakat olumsuz hava şartları veya hidrografik koşullar gibi olağanüstü bir durum gereğince mecburen bir askıya alma durumu olmadıkça Boğaz’dan gemi geçişlerine yasak getiremeyeceği gibi, Kanal İstanbul’a yönlendirmek için gemi geçişlerinin engellenmesi veya güçleştirilmesi hukuka aykırı olacaktır.

Madem Montreux Sözleşmesi geçişin yasaklanmasına engel olmaktadır, acaba feshedilse durum değişir mi?

Montreux Sözleşmesi feshedilse dahi Türkiye ticari gemi geçişlerini yasaklama yetkisine sahip olamayacaktır.

2 Bu görüşü ilk olarak 1979 gibi erken bir tarihte Prof. Dr. Sevin Toluner dile getirmiştir (“Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve Montreux”, Milliyet, 3 December 1979).

3 Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 1978/8 -189, K. 1978(245, t.19.6.1978; Yargıtay 8. Ceza Dairesi, E. 1992/1986, K. 1992/3736, t. 19.3.1992; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, E. 2001/4 -955, K. 2001/1073, t. 21.11.2001.

4 Tüzük’ün bu bağlamda açıklanması için bkz: Sevin Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkiler”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İÜHF Yayını, 1994, s.10 -20, Turgut Tarhanlı, “Türk Boğazları’nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi”, Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar, ed.Faruk Sönmezoğlu, Der Yayınları, 1998, s.63 -93.

Uluslararası hukuk kuralları uyarınca, sularının tamamı bir devletin karasularının içinde dahi olsa uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan hem ticari hem de askeri gemiler, kıyı devletinin güvenliğini tehdit etmediği müddetçe zararsız geçiş hakkına sahip olmaya devam edecektir. Kıyı devletinin bu geçişi yasaklama, askıya alma, kılavuz almaya zorlama, geçiştten ücret alma, hatta askeri gemiler için dahi ihbar veya izin alma koşulu getirme hakkı yoktur.

Nitekim Türkiye de, Ege Denizi'nde coğrafi olarak boğaz oluşan bir çok yerde bu geçişi, hatta kullanan devlet açısından daha da rahat fakat kıyı devleti açısından daha sınırlı bir düzen öngören "transit geçiş rejimi"nden faydalanmaktadır.

Üstelik bizzat Montreux Sözleşmesi tarafları da 28. maddede, Sözleşme sona erse dahi bu sözleşmede teyid edilen geçiş rejiminin süresiz devam edeceğini kabul etmiştir.

Montreux Sözleşmesi olmasaydı dahi zaten madde 2'de belirtilenden pek de farklı olmayacak bir geçiş rejimine tabi olacak gemiler için bizzat Montreux Sözleşmesi'nin böyle bir yetkiyi içerecek şekilde değiştirilmesine yönelik bir teklifin kabul edilmesi de bu durumda pek mümkün gözükmemektedir. Şunu da belirtmem gerekir ki, Montreux feshedilse dahi uygulanacak hukuk için zararsız geçiş hakkı "iyi" olan ihtimaldir.

Zira, bu defa Türkiye'nin (az önce zikrettiğim ve kıyı devleti olarak bugün kullandığı yetkilerden daha da kısıtlı şekilde kural koyma yetkilerine kalacak olan) "transit geçiş rejimi"nin uygulanması gerektiği baskıları ile karşı karşıya kalacağı muhakkaktır.

Oysa ki bizzat transit geçiş rejimi kurallarının kendisinin söylediği üzere "geçiş uzun zamandan beridir düzenleyen bir anlaşmanın olduğu boğazlarda transit geçiş rejiminin uygulanmayacağı" kuralı sayesinde⁵, halihazırda Türk Boğazlarındaki geçişi zararsız geçişe göre düzenlerken kullandığı diğer boğazlarda transit geçiş rejiminden faydalandığını söylebilmektedir.

Türk Boğazlarından geçmek isteyen yabancı gemilerin Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlanmaları, hukuki yükümlülüklerle birlikte, olumsuz bölgesel ve uluslararası siyasi etkileri de beraberinde getirebilir. Bu etkilerin en önemlisi ise, Montreux Sözleşmesi'nin kurduğu ve devam ettirmeye özen gösterdikleri askeri denge üzerinde olacaktır.

5 Bu kuralın ifadesi Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 35(c) maddesinde görülür.

Montreux Sözleşmesi askeri gemilerin geçişini hem tonaj hem de tür bakımından sınırlamaktadır.

Ayrıca Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletlerin askeri gemileri Karadeniz’de en fazla 21 gün kalabilir. Böylece Türkiye’nin güvenliğine ilaveten Karadeniz kıyıdaşlarının da güvenliği gözetilmekte, tonaj ve uçak gemisi, denizaltı gibi bazı sınıf askeri gemilerin geçmesinin Sözleşme ile yasaklanmış olması ile de eski SSCB, şimdi Rusya’nın donanmasının etki alanı kısıtlanmış olmaktadır. Soğuk Savaş döneminde Kiev ve Kuznetsov gemilerinin geçişinin, sonrasında ise hizmet dışı bırakılmış olan Varyag’ın geçişinin yarattığı tartışmaların, veya 2008 Gürcistan-Rusya çatışmaları sırasında ABD’nin hastane gemisi göndermek istemesinin ardından yapılan müzakerelerin de örneklediği üzere, bu dengeyi korumak için Montreux tarafları ve hatta Sözleşmeye taraf olmayan ABD gibi önemli aktörlerin tercihi Montreux’ü hukuki olarak zorlamak yerine devamını sağlamaya yönelik bir uzlaşmayı bulmak olmuştur.

Kanal İstanbul geçişinin sadece ticari gemilere açılması halinde dahi Sözleşme’nin hukuki varlığına ilişkin tartışmaları açabilir.

Bu da, sadece Karadeniz havzasındaki nazik askeri dengeyi bozmakla kalmaz.

Montreux Sözleşmesi’nin sona ermesi ayrıca, direkt Türkiye’yi koruma amaçlı kısıtlamaların da kaybına yol açacaktır. Örneğin, Türkiye’nin tarafsız kaldığı savaş zamanlarında savaşanların askeri gemilerinin geçişini yasaklayan 19. madde hükmü, Türkiye’nin tarafsızlığını koruyabilmesini sağlamak için konmuştur.

Böylece Türkiye’nin, özellikle Karadeniz kıyıdaşı olan ve olmayan devletler arasındaki bir çatışma halinde, silahlı çatışma hukukunun olağan kurallarına dayanarak geçiş hakkı ileri sürecek bir devletle, kendisine saldırı yabancısı askeri gemilerin geçişini engellemediği için suçlayacak Karadeniz kıyıdaşı bir devlet arasında zorda kalmasının önüne geçilmiştir.

Ticaret gemileri ile sınırlı düşünüldüğünde dahi bazı sorular açık kalmaktadır. Montreux Sözleşmesi, uygulama alanını Boğazlar bölgesini açıkça “Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı” olarak tanımlar.

Yani, kapsamı sadece İstanbul Boğazı değildir; Karadeniz ve Ege Denizi arasındaki ulaştırmadır.

Oysa ki Kanal İstanbul projesi bu rotanın sadece bir kısmını kapsamakta, ticari gemileri Montreux'nün uygulanacağı alanın bir anlamda ortasına bırakmaktadır.

Geçişin Kanal harici kısmına Montreux'nün uygulanabilirliği, genel olarak hukuki sorular yaratabileceği gibi, geçiş için alınacak ücretler üzerinden vereceğimiz bir örnek ile de somutlaştırılabilir:

Türkiye Montreux madde 2 ve Ek I uyarınca geçen gemilerden zaten bazı "vergi ve harçlar" almaktadır. Bu vergi ve harçlar Ek I madde 2 uyarınca şu şekilde düzenlenmiştir:

"İşbu Ek'in 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş -dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizinden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir."

Kanal İstanbul'u kullanan gemiler için harçlar, **hem Kanal ücreti, hem de Montreux ücreti** olarak mı belirlenecektir?

Ya da Montreux Sözleşmesi'nin Ek I'de açıkça belirttiği usulden ayrılarak bir tür "**yarı -ücret**" mi alınacaktır?

Üstelik, tüm bunlar Türkiye tarafından belirlenmek zorundadır. Bu ise Türkiye'nin, başta Rusya olmak üzere kullanıcı devletlerin daha önce de ifade ettikleri, çok taraflı bir sözleşme düzenlemesi getirilmiş bir alana Türkiye'nin tek taraflı olarak müdahale etmesinin hukuka aykırı olduğu ithamları ile tekrar yüzyüze kalmasına yol açacaktır.

"Tekrar" diyorum çünkü Türkiye kıyı devleti olarak düzenlemeler kabul etme yetkisine dayanarak Boğazlar Tüzüğü'nü 1994'te ilk kabul ettiğinde ve Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya bunları beyan ettiğinde Rusya, aynen bu demin belirttiğim iddialarla karşı çıkarak senelerce IMO'da tartışılmasına yol açmış, hatta "boğazlarda IMO tavsiye ve kurallarının uygulanmasını denetlemek üzere bir komisyon kurulması" önerisi dahi sunmuştu.

Sonuç itibariyle,

Kanal İstanbul inşa edilse bile, ***İstanbul Boğazı'ndangeçiş hukuk-ken yasaklanamaz.***

Montreux feshedilse dahi, genel ***uluslararası deniz hukuku kural-ları da böyle bir yasaklamaya izin vermez.***

Üstelik Montreux'nün feshi halindeaskeri gemilerin geçişleri-ne ve Karadeniz'de kalışlarına ilişkin kısıtlamalarla sağlanan ve başta Türkiye'nin çıkarına olan politik denge de kaybolur.

Kanal İstanbul'dan geçişin de Montreux'nün uygulanacağı coğrafi alanın sadece bir kısmını kapsamasının da yol açacağı bu **“yarım -söz-leşme -geçiş”** durumunun ***hukuki garipliğinin nasıl ele alınacağı da cabası olur.***

İlginiz ve sabrınız için teşekkür ederim.

TARTIŞMA

Av. ALEV SEHER TUNA - Soru varsa kısaca soruları alalım.

EVREN AYSEV - Merhaba, Bilgi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi öğretim üyesiyim. Çok kısa iki soru soracağım. Öncelikle Nilüfer Hanım, siz daha çok değindiniz sunuşunuzda, teşekkür ederim ikinize de bu arada, hiç bilmediğim bir konuda çok bilgilendim. Hani bilmediğim bir yönüyle ilgili çok bilgilendim. Şimdi şeyi merak ediyorum ben, bu Karadeniz kıyıdaşlarının, bu Karadeniz'i ekolojik, biyolojik olarak bütün kıyıdaşların koruması, koruma yükümlülüğü olduğundan bahsettiniz ya, bu çerçevede mesela, böyle bir projeye çıkıp bir Karadeniz ülkesinin uluslararası teamüllere göre bunu yapamazsınız deme hakkı var mı ya da böyle bir hakkı var olduğundan bahsettiniz. Bu hakkı herhangi bir şekilde dile getirdi mi, yani böyle bir itirazı? Bir onu merak ettim. Bir de sabahki oturumlarda bilmiyorum siz Kanal İstanbul'u çok vurguladınız bu sunuşlarınızda, diğer iki projeye ilgili çalışmalarınız, görüşleriniz var mı? Bu üçüncü köprü ve üçüncü havaalanıyla ilgili bilmiyorum, ama aynı soruyu bir de sabahki konuşmalara bağlayarak benzer bir soru yöneltmek istiyorum. O da şimdi bu iki proje de biyolojik çeşitliliğe çok ciddi darbe vuracak projeler olduğu için ve uluslararası bankalar tarafından fonlandığı için burada bir tezat var. Hani bu kadar uluslararası ekolojik anlaşmalara aykırı olan projelerin uluslararası bankalar tarafından fonlanmasında bir hukuki problem var mı ya da bu nasıl olabiliyor? Bu konuda fikriniz varsa aslında onu da duymayı çok isterim.

Av. Dr. NİLÜFER ORAL - Aynı zamanda Bilgi Üniversitesinden bir öğretim üyesi tarafından sorunuz için, şimdi siz en zor noktaya değindiniz. Tabii bu sözleşmede yükümlülükler var, bütün Karadeniz ülkelerini bağlar. Fakat uygulama her zaman daha ayrı bir konu. Dolayısıyla bunun siyasi tarafı var, hukuki tarafı var, diplomatik yollarla bu dile getirildi mi, bilmiyorum açıkçası. Karadeniz Komisyonu var, oraya geldiğini zannetmiyorum bu konunun, ama gelebilir. Bu tartışma konusu olabilir, fakat tabii bu Karadeniz ülkeleri mesela, Bulgaristan ve Romanya Avrupa Birliği üyesi, o nedenle gelebilir açıkçası. Çünkü henüz bir şey yapılmış değil, Rusya'dan farklı sebeplerle bence gelse gelse Dolunay Hocanın çok güzel anlattığı bu Montrö Sözleşmesinden dolayı hukuki olarak bazı sıkıntılar var. Çünkü taraflar, yani Türkiye'nin onayı olmadan kalkıp da Türkiye'ye karşı uluslararası bir mahkemede dava açması söz konusu biraz sıkıntılı, ama mesele, bu sözleşmelerden bahsederken tabii Türkiye kendi iç hukukunda da

uygulayabilir bütün bunları. Belki burada sivil toplum çok önemli, Karadeniz'deki sivil toplumlar bunları Karadeniz Komisyonuna getirsinler. Bu konuyu tartışma konusu yapsınlar aslında, belki mahkemeye gitme yolu açık olmayabilir. O daha farklı bir olay, ama baskı yaratılabilir.

Diğer proje, biz Kanal İstanbul üzerine odaklandık, ama tabii diğer konulara gelince, yani zaten üçüncü köprü malum, onun yarattığı zararlar zaten görüyoruz. Üçüncü hava limanı Ramsar Sözleşmesi açısından hakikaten çok sakıncalı, orası su göç yolu, kuş göç yolu, biliyorlar onu, ama ben her zaman sivil topluma çok inanıyorum. Bunu derken buradaki güç çok önemli bir güç ve bu sözleşmeler sivil toplumu biraz onlara şey vermek açısından, yani hukuki bir dayanakları var. Bu bankalara gelince, mesela bu Avrupa Kalkınma Bankası ben de geçen sene şeye davet ettiler, onların Çevre Danışma Kuruluna, dolayısıyla onu da açıklayayım ki mesela, bu şey dile getirdim üçüncü havalimanı, nasıl? Hayır dedi, o dedi zaten söz konusu değil, dolayısıyla onları da lobi etmek lazım. Onun için ben de bu konuya hazırım gerçekten, yani böyle bir şey varsa ben bu konuda itiraz etmek, çünkü kesinlikle bu projeler benim gördüğüm kadarıyla doğru projeler değil Türkiye için, dolayısıyla sorularınızı cevaplandırdım mı biliyorum, ama Dolunay Hocaya da verelim.

Yrd. Doç. Dr. DOLUNAY ÖZBEK - Benim söyleyebileceğim iki şey var. Bir tanesi, yani uygulatabildiğimiz ölçüde esasında prensip olarak Türkiye'nin taraf olduğu antlaşmalar aslında iç hukukta kanun hükmünde, yani kanunmuş gibi uygulamak zorundayız. Problem orada kanunları nasıl uygulatacağız da, ona uygun mevzuat yoktan ziyade buna gönülsüz olunca işte böyle oluyor. Hâlâ bile bugün Türk hâkimi Türk hukukunu uygular, işte o yüzden sözleşme de neymiş, falan diyen böyle mütalaaları falan kararlarda bazen okuyorum ve değil. Prensip olarak mahkemeye götürdüğünüzde o sözleşmelerde tabii, doğrudan uygulanabilir nitelikte yazılmış bir hüküm varsa, yani ne yapacağını mahkeme bakıp, o sözleşme maddesinden anlayabiliyorsa, uygulamak zorunda kanunmuş gibi Anayasa madde 138'de zaten hâkim hukuku uygular derken madde 90: "Usulüne uygun yürürlüğe konulmuş anlaşmalar kanun hükmündedir" onun içine dahil ediyor. Problem iç hukukta o mevzuat kısmında maalesef değil, ama biz bir çabalayalım. Kesinlikle ona ben de tamamen aynı fikirdeyim. Birçok şey bir parça aslında ısrarla, ısrarla bunun söylene söylene ikna edilmesiyle oluyor.

İki, Dünya Bankasının kendi içinde bir de tabii finansmanıya ilgili çok detaylı bilgim yok, ama Dünya Bankasının kendi finansmanını yaptığı proje-

lerle ilgili bir süredir çevresel etkiye veya onun nasıl yapıldığına ilişkin birtakım rehber ilkeleri var. Hatta o rehber ilkelere uyup uymadığını kendi içinde iç mekanizmalarıyla denetliyor. Yanlış hatırlamıyorsam Hindistan'daki birtakım projelerin hem çevresel etkileri, hem de onunla ilgili yolsuzluk, vesaire iddialarından sonra özellikle buna Dünya Bankası itina eder oldu. Dünya Bankasından para alınması söz konusu bu projeler için, onun işletileceğinin onlara sadece hatırlatılması kâfi olacaktır. Kendi içinde de Dünya Bankasının kendi içini denetleyen mekanizması var. Yani yine bir uluslararası mahkeme gibi değil, uluslararası hukukta mahkeme bildiğimiz anlamda mahkeme olmuyor zira, bir devlet öteki devlete dava edeceği bir yer yok. İki tarafı da davalının da, davacının da olur, orada davalaşalım birbirimizle demesi gerekir. İki tarafın da rızası gerektiği için hani iç hukuktan anladığımız türde bir şey olmayabiliyor aslında, ama kullanılacak iki farklı mecra dediğim gibi iç hukukta zorlanacak, kanun hükmündedir. İkincisi, para verenlerin aslında o paraları nasıl harcadıklarını görmek istedikleri bir gerçek, onlar birazcık herhalde şöyle harekete geçirecek.

SALONDAN - ... Montrö Sözleşmesi boğazlar geçiş rejimini düzenliyor. ... çünkü yeni yapılacak yere bu rejim mi uygulanacak dolayısıyla ya da ...nasıl olacak?

Yrd. Doç. Dr. DOLUNAY ÖZBEK - Çok kolay onun söylenmesi, Montrö Sözleşmesi uygulanmayacak zaten, Montrö Sözleşmesi o kendi yerine özel, bunun statüsü boğaz değil zaten, boğaz derken bir hukukçu çok teknik bir şey anlıyor. Açık denizin iki kesimini birleştiren uluslararası ulaştırımda kullanılan doğal su yolu, kanal insan yapısı. Aslında baktığınız zaman kendi malınızı kazıyorsunuz, işte bir de böyle bir alternatif yaptım, isteyen parasını veren buyursun. Normalde uluslararası hukuk bunun geçiş kısmına hiç karışmaz. Süveyş Kanalı'ndan bir ara o meşhur İstanbul Sözleşmesi -Panama Kanalı'nda anlaşma, dönemde yapanlar başka devletten, yapılan yer işte birazcık onlara hafiften biat etmek zorunda hisseden devletler, o yüzden iki devletin arasındaki o dönemin politik konjonktürü yüzünden yapılmış antlaşmalar sebebiyle geçişi düzenleyen anlaşma var. Yoksa öyle bir şey olmadığı müddetçe aslında baktığınızda sadece katı bir şekilde söylüyorum, kendi ülkenizde sanki otoyoldan geçiş rejimini düzenlemek gibi bir şey. Tabii otoyoldan geçiş derken vereceği etki otoyolun gibi değil, sadece geçiş rejiminin düzeni açısından sadece iç hukukla ilgili geçiş olduğunu vurgulamak için söylüyorum. Yoksa etkisi korkarım ki otoyol gibi olmuyor işte.

Av. ALEV SEHER TUNA - Tabii ki birisi özel olduğu için, ama eğer boğazdaki trafiği siz doğrudan doğruya kanala aktarmaya kalkarsanız o zaman Montrö Sözleşmesi gündeme getirilerek hukuki ihtilaf doğar demek istediğini anladım zaten hocamdan da, hukuken de böyle olması gerekiyor.

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ* **(20 Temmuz 1936)**

BOGAZLAR REJİMİNE İLİSKİN OLARAK, MONTREUX'DE 20 TEMMUZ 1936' DA İMZALANAN SÖZLEŞME MAJESTE BULGARLAR KRALI, FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI, MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İR- LANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU, MAJESTE ELENLER KRALI, MAJESTE JAPONYA İMPARATORU, MAJESTE ROMANYA KRALI, TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI, SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ VE MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI;

“Boğazlar” genel deyimiiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin -gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşmasının 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi(1), Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923'de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin(2) yerine koymayı kararlaştırmışlar ve Tam yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas PNICOLAEV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri; B.Pierre NEICOV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B.PAUL -BONCOUR, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Légion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı; B.HENRI PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi, Légion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

* <http://sam.baskent.edu.tr>'den alınmıştır

MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:

BÜYÜK BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUGUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN: Çok Sayın Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Amiralik Dairesinde Parlamento Üyesi Müsteşar

AVUSTRALYA COMMONWEALTHI'İ İÇİN:

Çok Sayın Stanley Melbroune BRUCE, C.H., M.C., Avustralya Commonwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

MAJESTE ELENLER KRALI:

B.Nicolas POLITIS, Yunanistan'ın Paris'te Olağanüstü Temsilcisi ve Tam yetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

B.Raoul BIBICA -ROSETTI, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B.Naotake SATO, Judammi, Doğan -Güney nişanının Büyük -Kordan rütbesi, Paris'te Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Büyükelçi; B.Massa -aki HOTTA, Jushii, Doğan -Güney nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B.Nicolas TITULESCO, Dışişleri Bakanı;

B.Constantin CONTZESCO, Tam yetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;

B.Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi,

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr. Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili; B.Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'te Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi;

B.Numan MENEMENCIOGLU, Türkiye Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

B. Necmeddin SADAK, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi, Sivas Milletvekili, Dışişleri Komisyonu Raportörü.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ: B.Maxime LITVINOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

B. Ivan SOUBBOTITCH, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümetler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

MADDE 1.

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar. Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I. TİCARET GEMİLERİ

MADDE 2.

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I şayili Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 3.

Ege Denizi'nde ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık

denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır. İçinde veba, kolera, sari humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi -dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'in çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

MADDE 4.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 5.

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

MADDE 6.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bir durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

MADDE 7.

"**Ticaret gemileri**" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. SAVAŞ GEMİLERİ

MADDE 8.

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

MADDE 9.

Deniz kuvvetlerinin, sivil olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön -bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve, Boğazlar'ı tek baslarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18. maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süre gidecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kurul dışılıktan, ancak silahları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silahtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

MADDE 10.

Bariş zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen sınıflara giren gemiler dışında kalan savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş hakları olacaktır.

MADDE 11.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattiharp gemilerinin (1) Boğazlar'dan geçirebilirler; su koşulları ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek baslarına ve en çok iki torpido (2) esliğinde geçerler.

MADDE 12.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgaha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye

vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahip olacaklardır.

Söz edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere de Boğazlardan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

MADDE 13.

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön -bildirim olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön -bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön -bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidiş için geçişte Boğazlar'a girişin, ilk ön -bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön -bildirimde bulunulması gerekecektir. Geçiş sırasında, Deniz Kuvvetinin Komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

MADDE 14.

İşbu Sözleşme'nin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında,

Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.

Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

Geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja

katılmayacaktır; bu gemiler, onarım sırasında, Türkiye’ce yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

MADDE 15.

Boğazlar’da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları (1); hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

MADDE 16.

Boğazlar’da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya (2) ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık (3) durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar’dan kalamayacaklardır.

MADDE 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar’daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar’dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar’dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

MADDE 18.

1. Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır.

a) Aşağıda **b)** paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu asmayacaktır;

b) Herhangi bir anda, Karadeniz’in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını enaz 10.000 ton asarsa, a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşmenin IV sayılı Ek’i uyarınca, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağıtlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

c) Karadeniz’e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu asmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13. maddesinde öngörülen önbildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj asılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj asılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi -dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırk -sekiz saat içinde bildirecektir.

[Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

2. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi -bir günden çok kalamayacaklardır.

MADDE 19.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; şu kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarda, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misali çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karsın, Karadeniz'e ki yid as olan ya da olmayan savaş Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir el koymaya (1) girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı (2) uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

MADDE 20.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

MADDE 21.

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karsısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, su da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin hakli olmadığına karar verirse, ve işbu Sözleşmenin imzacıları Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

MADDE 22.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazları karantina altında geçecekler ve Boğazlar'ın bulaştırılmasına hiçbir

olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır.

KESİM III. UÇAKLAR

MADDE 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön -bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

MADDE 24.

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeğı yükümlenir.

Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş -gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağlı Yüksek Taraflara sunacaktır.

MADDE 25.

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağıtlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülöklere halel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER**MADDE 26.**

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır.

Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğu, Paris'teki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (procès -verbal de dépôt) düzenlenecektir. Bundan önceki fıkrada öngörölen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunusu ile eşdeğerde olacaktır.

İşbu Sözleşme, bu tutmak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

Fransız Hükümeti, bundan önceki fıkrada öngörölen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğu onaylanmış birer örneğini bütün Bağıtlı Yüksek Taraflara verecektir.

MADDE 27.

İşbu Sözleşme, yürürlüğe girişinden başlayarak, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasını imzalamış her Devletin katılmasına açık olacaktır.

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağıtlı Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

MADDE 28.

İşbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağıtlı Yüksek Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön -bildirimi vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön -bildirimin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön -bildirim, Fransız Hükümetince, Bağıtlı Yüksek Taraflara iletilecektir.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansça temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

MADDE 29.

İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan birinci yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağıtlı Yüksek Tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağıtlı Yüksek Tarafça desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her birine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır.

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansça kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyidasi Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçüncü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda adları yazılı Tam yetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTREUX' DE, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde on bir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzaca Devletlere teslim olunacaktır.

N.PNICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL -BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA -ROSETTI

Aşağıda imzaları bulunan Japonya Temsilcileri, işbu Sözleşme hükümlerinin, Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir Devlet sıfatıyla, Japonya'nın durumunu, gerek Milletler Cemiyeti Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım andlaşmalarına göre, hiçbir biçimde değiştirmedini ve Japonya'nın özellikle 19. ve 25. maddeler hükümleri içinde bu Misal ve bu andlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükümetleri adına bildirirler.

N.SATO

Massa -aki HOTTA

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOGLU

Asım GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr.I.V.SOUBBOTITCH.

EK I.

1. İşbu Sözleşmenin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçlar aşağıdaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayırımı gözeltilemeksizin uygulanacaktır.

kütüğe yazılı darasız tonajın yapılan hizmetin niteliği (jauge nette, net register tonnage) herdir tonu üzerinden alınacak vergi ya da harçlar tutarı

Altın -Frank(1)

a) Sağlık denetimi..... 0.075

b) Fenerler, ışıklı samadiralalar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar:

800 tona kadar 0.42

800 tonun üstünde 0.21

c) Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b) paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere ... 0.10

2. İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş -dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

3. Bir ticaret gemisi, gidiş geçişinde, dönmeyeceğini bildirirse, işbu Ek'in birinci paragrafının b) ve c) fıkralarında öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifinin yarısını ödemesi gerekecektir.

4. İşbu Ek'in birinci paragrafına ekli çizelgede tanımlanan ve söz konusu hizmetlerin gerektirdiği giderlerin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu elde etmek için gerekli miktardan yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak işbu Sözleşmenin 29.

maddesi hükümleri uygulanarak arttırılabilecek ya da tamamlanabilecektir. Bunlar altın -Frank ya da ödeme tarihindeki kambiyo değerine göre Türk parası olarak ödenecektir.

5. Ticaret gemileri, kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gibi isteğe bağlı hizmetler karşılığı vergileri ve harçları, böyle bir hizmet, söz konusu geminin acentesinin ya da kaptanının istemesi üzerine, Türk makamlarınca gereği gibi yerine getirilmişse, ödemek zorunda tutulabileceklerdir. Türk Hükümeti, isteğe bağlı bu hizmetler için alınacak vergilerin ve harçların tarifelerini vakit yayınlayacaktır.

6. Bu tarifeler, söz konusu hizmetler 5. maddenin uygulanmasıyla zorunlu kılındığı durumlarda arttırılmayacaktır.

EK II (1)

A. STANDARD SUTASIRIMI (MAIMAHREC) (2)

1. Bir su üstü gemisinin standarda sutasirimi [maimahreci], bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve -makinelerinin ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında - bütün silahlarını ve her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının koman yasini, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir geçidinin sutasirimidir.

2. Bir denizaltının standarda sutasirimi, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve -yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında - bütün silahlarını, her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının koman yasini ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutasirimidir.

3. “Ton” (tonne) sözcüğü, “metrik ton” (tonnes metriques) teriminde kullanılışı dışında, 1.016 kilogramlık (2.240 litrelik) bir ton anlamına gelmektedir.

B. SINIFLAR

1. **Hattiharp gemileri**(3), aşağıdaki iki alt -sınıftan birine giren su üstü savaş gemileridir:

a) Uçak -gemileri, yardımcı gemiler ya da b) alt -sınıfına giren hattiharp gemileri dışında, standarda sutasirimi [maimahreci] 10.000 tonun (10.160 metrik tonun) üstünde olan ya da 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan, su üstü gemileri;

b) Uçak -gemileri dışında, standarda sutasirimi [maimahreci] 8.000 tonun (8.128 metrik tonun) üstünde olmayan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü savaş gemileri.

2. Uçak -gemileri(1), sutasirimi [maimahreci] ne olursa olsun, baslıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi baslıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete getirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya

da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak -gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

Uçak -gemileri sınıfı iki alt -sınıfa ayrılır; şöylece:

a) Uçakların havalanabilecekleri ya da konabilecekleri bir güverte ile donatılmış olan gemiler;

b) Yukarıda a)paragrafında tanımlanan bir güverteyle donatılmamış olan gemiler.

3. Hafif su üstü gemileri(2), uçak -gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standart sutasirimi [maimahreci] 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir.

Hafif su üstü savaş gemileri üç altı -sınıfa ayrılır; şöylece:

a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler;

b) 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı top taşımayan ve standarda sutasirimi [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olan gemiler;

c) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standarda sutasirimi [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

4. Denizaltılar (3), denizin yüzeyi altında gidip -gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

5. Küçük savaş gemileri (4), yardımcı gemiler dışında, standarda sutasirimi [maimahreci] 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendilerinde bulundurmayan su üstü savaş gemilerdir:

a) 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

b) Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;

c) 20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak;

6. Yardımcı gemiler(1), askeri donanmaya bağlı olup, standart sutasirimi

rimi [maimahreci] 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, olağanlıkla donanma hizmetinden ya da asker tasıma ya da savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşan gemi olmak üzere yapılmamış olan ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmeyen su üstü gemileridir;

a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

b) 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmış olmak;

c) Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;

d) Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;

e) 28 mili asan bir hiza erişmek üzere yapılmış olmak;

f) Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;

g) Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

C. YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER

Aşağıdaki sınıflara ve alt -sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yasini doldurmuş"(2) sayılacaklardır:

a) Bir hattiharp gemisi için 26 yıl;

b) Bir uçak -gemisi için..... 20 yıl;

c) a) ve b) alt -sınıflarından bir hafif

su üstü gemisi için:

(i) 1 Ocak 1920 den önce kızağa konulmuşsa16 yıl

(ii) 31 Aralık 1919 dan sonra kızağa konulmuşsa... 20 yıl

d) c) alt -sınıfından bir hafif su üstü gemisi

için16 yıl

e) Bir denizaltı için 13 yıl

EK III.

Japon donanmasının aşağıda belirtilen, yasini doldurmuş üç okul gemisinden ikisinin Boğazlar'daki limanları birlikte ziyaretine izin verilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu iki geminin toplam tonajı, bu durumda, 15.000 tona eşdeğerde sayılacaktır.

Asama 20 -X -1896 18 -III -1899 9.240 IVx200mm

XIIx150mm

Yakumo 1 -XI -1898 20 -VI -1900 9.010 IVx200mm

XIIx150mm

Iwate 11 -X -1898 18 -III -1901 9.180 IVx200mm

XIVx150mm.

EK IV.

1. İşbu Sözleşmenin 18. maddesine öngörülen, Karadeniz kıyıdaşı Devletlere bağlı donanmaların toplam tonajı hesabına katılacak gemilerin sınıfları ve alt -sınıfları şunlardır:

Hattiharp gemileri:

Alt -sınıf a);

Alt -sınıf b);

Uçak -gemileri:

Alt -sınıf a);

Alt -sınıf b);

Hafif su üstü gemileri:

Alt -sınıf a);

Alt -sınıf b);

Alt -sınıf c);

Denizaltılar:

İşbu Sözleşmenin II sayılı Eki'ndeki tanımlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutasirimi [maimahreç], III sayılı Ek'de tanımlanan standart sutasirimidir. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "yasini doldurmuş" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

2. 18. maddenin b) fıkrasında öngörülen bildirinin ayrıca işbu Ek'in birinci paragrafında belirtilen sınıflarla alt -sınıflardaki gemilerin tonaj toplamını kapsaması gerekir.

PROTOKOL Bugünkü tarihli sözleşmeyi imza ettikleri sırada, aşağıda imzaları bulunan Tam yetkili Temsilciler, her biri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç (Préambule) kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir.

2. Türk Hükümeti, **15 Ağustos 1936 tarihinden başlayarak** işbu Sözleşmede belirlenen rejimi geçici olarak uygulayacaktır.

3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır. **MONT-REUX' DE**, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde düzenlenmiştir.

N.B.NICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL -BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA -ROSETTI

N.SATO (ad referendum)

Massa -aki HOTTA (ad referendum)

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOGLU

Asım GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr.I.V.SOUBBOTITCH

DIPNOTLAR

1. Lozan Barış Andlaşmasınının 23. maddesi şöyledir: **“Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı’nda, Marmara Denizi’nde ve Karadeniz Boğazı’nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş -geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.”** Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar -Belgeler (çeviren Seha L.MERAY), Takım II, cilt 2, Ankara, 1973, s.8 2. Boğazlar Rejimine İlişkin Lozan Sözleşmesi için bakınız: Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar -Belgeler (çeviren Seha L.MERAY), Takım II, cilt 2, Ankara, 9973, ss.54 -64. 1. Fransızca metinde “batiments de ligne”, İngilizce metinde “Capital Ships”, 1936 Türkçe çevirisinde “hattiharp gemileri”. (Çevirenler)
2. Fransızca metinde “torpilleurs”, İngilizce metinde “destroyers”, 1936 Türkçe çevirisinde “torpido”. (Çevirenler)
3. Fransızca metinde “aéronefs”, İngilizce metinde “aircrafts”, 1936 Türkçe çevirisinde “hava sefineleri”. (Çevirenler)
4. Fransızca metinde “avarie”, İngilizce metinde “damage”, 1936 Türkçe çevirisinde “hasar”. (Çevirenler)
5. Fransızca metinde “fortune de mer”, İngilizce metinde “peril of the sea” 1936 Türkçe çevirisinde “deniz arızası”. (Çevirenler)
6. Fransızca ve İngilizce metinlerde “capture”, 1936 Türkçe çevirisinde “zapt ve müsadere”. (Çevirenler)
7. Fransızca metinde “droit de visite”, İngilizce metinde “right of visit and search”, 1936 Türkçe çevirisinde “muayene hakkı”. (Çevirenler) 1. Fransızca metinde “Aéronefs”, İngilizce metinde “Aircrafts”, 1936 Türkçe çevirisinde “Hava sefineleri”. (Çevirenler) 1. Şimdiki durumda, 100 kuruş, yaklaşık olarak 2 altın -Frans 20 santim değerindedir.
8. İşbu Ek’in metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasından alınmıştır. 2. Fransızca metinde “déplacement -type”, İngilizce metinde “standard displacement”, 1936 Türkçe çevirisinde “maimahreç esasi”. (Çevirenler)

9. Fransızca metinde “Batiments de ligne”, İngilizce metinde “Capital Ships”, 1936 Türkçe çevirisinde “Hattiharp gemileri”. (Çevirenler)
10. Fransızca metinde “batiments porte -aéronefs”, İngilizce metinde “Aircraft -Carriers”, 1936 Türkçe çevirisinde “Tayyare ana gemileri”. (Çevirenler)
11. Fransızca metinde “batiments légers de surface”, İngilizce metinde “Light Surface Vessels”, 1936 Türkçe çevirisinde “hafif su üstü gemileri”. (Çevirenler).
12. Fransızca metinde “sous -marins”, İngilizce metinde “Submarines”, 1936 Türkçe çevirisinde “denizaltı gemileri”. (Çevirenler)
13. Fransızca metinde “petis navires de combat”, İngilizce metinde “Minor War Vessels”, 1936 Türkçe çevirisinde “küçük muharebe gemileri”. (Çevirenler)
14. Fransızca metinde “batiments auxilliaires”, İngilizce metinde “Auxiliary Vessels”, 1936 Türkçe çevirisinde “Muavin gemiler”. (Çevirenler) 2. Fransızca metinde “hors d’age”, İngilizce metinde “over -age” 1936 Türkçe çevirisinde “yaşını doldurmuş”. (Çevirenler)



