

kanalistanbul.gov.tr

**SÖYLENEN** | **GERÇEKLER**

# PROJENİN AMACI / AMAÇ MADDELER

## SÖYLENEN

İstanbul Boğazı'nın tarihsel dokusunun korunması ve güvenliğinin sağlanması,

İstanbul Boğazı'nın trafik yükünün hafifletilmesi,

İstanbul Boğazı'nın trafik güvenliğinin sağlanması, seyir emniyetinin sağlanması,

Yeni bir uluslararası su yolu ve yatay mimariye dayalı modern bir yerleşim alanı oluşturulması.

## GERÇEKLER

Proje **17 milyon m2 sit alanını** etkilemektedir. **Bathenoa Antik Kenti** ve ilk yerleşmelerden biri olan **Yarımburgaz Mağaraları** proje alanındadır.

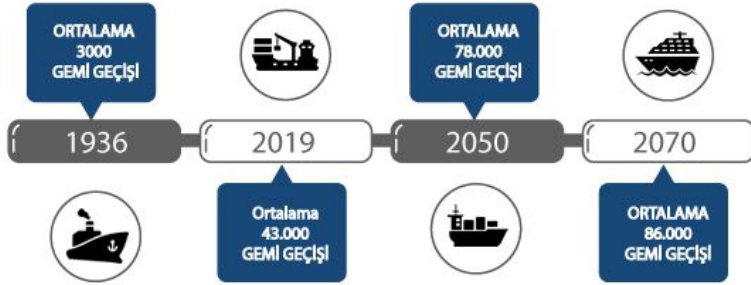
**Boğaz geçiş ücreti kanaldan daha uygunken,** kanal tercih edilir mi?

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre 2019 yılında **Boğaz'dan geçen toplam gemi sayısı 41 bin 112 adet.** 2019 yılının günlük ortalaması **sadece 114 gemi.** 2018 yılında ise günde ortalama **113 gemi kullandı.**

Dünyanın hiçbir yerinde **Boğaz'a alternatif bir kanal yapılmamıştır.**

# Gemi Sayısının Artması

## İSTANBUL BOĞAZI GEÇİŞ SAYILARI

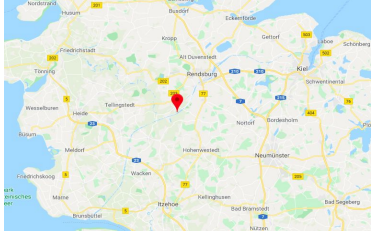


- 2009 yılı gemi geçiş sayısı: 51.422
- 2010 yılı gemi geçiş sayısı: 50.871
- 2012 yılı gemi geçiş sayısı: 48.329
- 2016 yılı gemi geçiş sayısı: 43.544
- 2018 yılı gemi geçiş sayısı: 41.103
- 2019 yılı gemi geçiş sayısı: 41.112

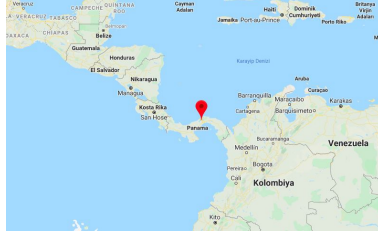
- 2070 projeksiyonunun teknik detayları çed raporunda yer almamaktadır. **Yapılan projeksiyonun bilimsel bir dayanağı yoktur.**

- 2007'de İstanbul Boğazı'nı 56 bin 606 adet gemi kullanmıştır. 2007'den bu yana Boğaz'dan geçen **gemi sayısı her yıl azalmaktadır.** 2011 yılı itibariyle **50 binin altına** inen gemi sayısı 2019 yılına gelindiğinde **41 bin 112 olmuştur.** Böylece **son 12 yılda** Boğaz'dan geçen gemi sayısında yüzde **27,4'lük azalma kaydedilmiştir.**

# Dünyadan Kanal Örnekleri



KIEL KANALI



PANAMA KANALI



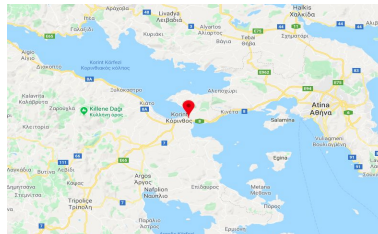
SÜVEYŞ KANALI



KUZAY DENİZİ KANALI



EUROGEUL KANALI



KORİNT KANALI

## GERÇEKLER

Verilen kanal örnekleri **alternatifi olmayan** örneklerdir.

Örnek kanallar **gemilerin mesafelerini kısaltmaktadır.**

Panama kanalı gemilerin yolunu **13.000 km kısaltıyor.** Süveyş kanalı gemilerin yolunu **6.000 km kısaltıyor.**

Projeler **1800'lü yılların sonunda** yapılmıştır. Yapıldığı dönemin ihtiyaçlarını karşılamaktadır.

# Boğazla İlgili Bilgiler

## SÖYLENEN

İstanbul Boğazı Deniz Trafiği Durumu (2020)  
Boğazın En Keskin Dönüş Noktası : 80 Derece  
Boğazın En Dar Dönüş Noktası : 698 metre

## GERÇEKLER

İstanbul Boğazı'nda yaşanan kazaların nedeni gemilerin teknik arızaları olmuştur. Son **15 yılda gerçekleşen kazaların %67'si** teknik arızalardır. Ayrıca son **15 yılda** yaşanan **kaza sayısı %39 azalmıştır.**

# İstanbul Boğazı'ndaki Kazalar

14

Lübnan (Rabinion) ve Filipinler bayraklı (Madonna Lily) çatışması (21.000 koyun telefi)

KASIM 1991

14

Gemi Nassia tankeri ile M/V Shipbroker çatışması

MART 1994

6

Malta bayraklı Gotia, Emirgan İskelesine çatmıştır.

EKİM 2002

17

Karadeniz'den gelen kuru yük gemisi, sahil güvenlik botu ile Sarayburnu açıklarında çatıştı. 4 mürettebat hayatını kaybetti.

AĞUSTOS 2016

7

225 m uzunluğundaki dökme yük gemisi, Anadolu Hisarındaki Hekimbaşı Salih Efendi yalısına çarptı. 206 milyon lira maddi kayba neden oldu.

NİSAN 2018

27

Aşyan'da "Songa Iridium" adlı kargo gemisi karaya oturdu.

ARALIK 2019

## GERÇEKLER

1994'ten sonra **200 metrenin** üzerindeki tankerlerin gece Boğaz'dan **geçişleri yasaklandı**. Bu nedenle son **25 yılda trajik bir kaza yaşanmadı**.

**ÇED:** "Karaya Oturma Senaryoları; en zor kısımlarda Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'ndan neredeyse 2 kat daha az kaza riski içermektedir ancak **Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'ndan daha uzun ve dar olduğundan, kazaların toplam sıklığı aynı kalmaktadır.**"

# Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul projesinin Montrö Sözleşmesi'ne halel getirmeyeceği, mevcut şartlarda Montrö'nün öngördüğü rejimin Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin ve Türkiye'nin lehine olduğu ve Türkiye **titizlikle ve şeffaflıkla uygulamaya devam ettiği müddetçe bu Sözleşme'nin geçerli olacağı belirtilebilir.**

## GERÇEKLER

Boğazlardan her isteyen her an geçemez. **24 saat önceden** geçecek gemi, taşıdığı yükü beraber **izin almak zorunda.** Eğer gemi Uluslararası Denizcilik Örgütü kurallarına uygun değilse Türkiye Cumhuriyeti Devleti gerekirse **geçişe izin vermeyebilir.**

Yine uzmanlara göre bu gemilerden para alınmadığı da doğru değil. Yine 1936 yılındaki Montrö Sözleşmesi'ne göre Boğazlar'dan geçen tüm gemilerden o zamanki değerlendirme birimi olarak **altın frank cinsinden para tahsilatı yapılıyor.**

**Ayrıca Bern ve Cites gibi bağlayıcı başka sözleşmelerde bulunmaktadır.**

# Gemilerin Kanal İstanbul'dan Geçiş Potansiyeli

## SÖYLENEN

Gemiler geçiş için yaklaşık **14,5 saat beklemektedir**. Tanker gibi tehlikeli yük taşıyan gemilerde ortalama bekleme süresi **30 saate ulaşmaktadır**.

Boy 200 metre üstü tankerlerin günlük kiralama kaybı ortalama 120 bin dolara ulaşmaktadır.

## GERÇEKLER

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın açıklamasına göre 68 bin kapasiteli kanaldan **50 bin gemi geçtiğinde yıllık 5 milyar dolar** gelirimiz olacak, buna göre bir geminin **yaklaşık geçiş ücreti 100.000 dolar olarak hesaplanmaktadır**.

Kanal İstanbul'un geçiş ücreti İstanbul Boğazı'na göre daha pahalı olacaktır, aksi takdirde maliyetini dengeleyemeyeceği açıkça hesaplanmaktadır.

Kanal İstanbul'dan geçecek olan gemiler de beklemek zorunda kalabilir. Bunun kamuya açık bir analizi yapılmamıştır.

**Bu durumda da gemilerin Kanal İstanbul'dan geçeceğinin garantisi yoktur.**



# Kanal Gemi Geçiş Etüdü

## SÖYLENEN

Çatışma senaryoları açısından Kanal İstanbul, en zor kısımlarda, **İstanbul Boğazı'ndan 13 kat daha** güvenlidir.

Karaya oturma senaryoları açısından Kanal İstanbul, -en zor kısımlarda dahi- İstanbul Boğazı'ndan **2 kat daha güvenlidir.**

Kanal İstanbul ve İstanbul Boğazı arasındaki sonuçların karşılaştırılması, Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'ndan daha güvenli olduğunu göstermektedir.

## GERÇEKLER

7 metre su çekimli gemiler kanaldan geçebilmektedir. Ancak gemi hızlandıkça ön tarafında bir çökme meydana gelir. Özellikle Karadeniz'den Marmara'ya giderken gemiler akıntı ile daha da hızlanacak ve **bu çökme nedeniyle gemilerin oturma riski ortaya çıkacaktır.**

**18-19 metre su çekimli yük gemileri kanaldan geçemeyecektir.**

Boğaz **en dar yerinde 698 metre, en geniş yerinde ise 3600 metredir.** Kanal İstanbul ise en dar yerinde 275 metredir. Kanal, Boğaz'dan daha uzun ve dar olduğundan, **daha güvenli olduğunu söylemek mümkün değildir.**

# Kanal İstanbul'un Toplam Maliyeti

## SÖYLENEN

Kanal inşaat maliyeti **75 milyar TL** olarak öngörülmüştür. Proje İstanbul'un tarihi dokusunun korunması, İstanbulluların emniyeti, güvenliği ve ülkemizin menfaati içindir. Bu parasal bir büyüklükle ölçülemeyecek kadar değerlidir. Hayata geçirildiğinde elde edeceğimiz uluslararası ticaret hacmi ve **ülkemizin stratejik öneminin artması da parasal olarak değerlendirilemez.**

## GERÇEKLER

Kanal İstanbul **140 milyar liralık yeni vergi yükü demektir.** Proje maliyeti, marmaray projesinin **9 katı**, kentsel dönüşüm bütçesinin **7 katıdır. Toplam bütçenin %11'ini** oluşturmaktadır. Projenin fayda maliyet analizleri yapılmamıştır. **Bir köprü maliyeti 3,5 milyar** dolarken, proje kapsamında **8 köprü öngörülmektedir.** Proje nedeniyle ıslah edilmesi gereken **derelerin maliyeti ilçe belediyelerinin omuzlarına kalacaktır.**

Proje yatırım maliyetinde çeşitli kaynaklarda farklılıkların olması (**resmi dokümanda 75 milyar TL, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı raporunda 118 milyar TL**) maliyet hesabının **belirsiz ve çelişkili** olduğunu göstermektedir.

# Kanal İstanbul ve İstihdam

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul Projesi ve entegre tesisleri ile birlikte, projenin hazırlık-inşaat aşamasında **yaklaşık 10.000 işletme aşamasında**, kanal ve diğer işletmelerde (limanlar, lojistik merkez, yat limanı vb.) **yaklaşık 10.000 kişinin çalışması beklenmektedir.**

## GERÇEKLER

Proje kapsamı içinde **kalan 136 milyon m2 tarım alanı** yok ediliyor. Bu alanlar **83 milyon m2** gelişme alanı olarak yapılaşmaya açılıyor.

**Kırsal alanlarda** yaşayan bazı haneler geçimlerini bu arazilerden sağlamaktadır. **Tarımsal arazinin kaybı ve/veya tarımsal ürün kaybı, haneler üzerinde olumsuz etkilere neden olacaktır.**

# Kanal İstanbul ve Katılımcı Anlayış

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul Projesinin ÇED çalışmaları kapsamında halkın katılım toplantısı 27.03.2018 tarihinde Arnavutköy Yeni Belediye Binası Kültür Merkezinde gerçekleştirilmiştir. **Ayrıca, ÇED süreci dâhilinde tüm görüşler ve eleştiriler değerlendirilmiştir.** İnceleme Değerlendirme Komisyonu (İDK) toplantısı sonrasında toplantıya katılan 57 kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda çalışmalar olgunlaştırılmıştır.

## GERÇEKLER

Projeden doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenecek **tüm halkın** da en önemli paydaşlarından olduğu, **STK'lar, üniversiteler, kamu kurumları, bilim adamları ve özel sektörün** de içinde olduğu toplantı veya etkinlikler dizisi gerçekleştirilmiş olsaydı katılımcı bir planlamadan söz edilebilirdi. **Ancak sadece bilgilendirme amaçlı yapılmış tek bir toplantının yapıldığı** bu projede **katılım anlayışından bahsetmek mümkün değildir.**

**Konu hakkındaki tüm görüş ve eleştiriler incelenmemiş, gerek ÇED süreci gerekse de plan değişikliği süreci şeffaf bir şekilde yürütülmemiştir.**

# Kanal İstanbul ve Katılımcı Anlayış

Sayın N° [REDACTED],

T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi (CİMER)' ne 26.12.2019 tarihinde yapmış olduğunuz [REDACTED] sayılı başvurunuz 09.01.2020 tarihinde ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ tarafından cevaplanmıştır:

Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezine göndermiş olduğunuz [REDACTED] Sayılı Bilgi Edinme Talebiniz incelenmiştir.

İstanbul Boğazındaki keskin dönüşler, sert akıntılar, şehir içi deniz trafiği olmasından dolayı Boğaz kenarındaki yapıların, kültürel mirasın ve insanların can ve mal güvenliğinin sağlanması amacıyla Kanal İstanbul Projesi gerçekleştirilmektedir. Ayrıca Boğazdaki bekleme sürelerinin ve trafiğin rahatlamasını sağlayacak Kanal İstanbul Projesi ile gemilerin bekleme sürelerindeki maliyet kayıplarını Boğaza göre seyir emniyeti daha yüksek olacak Kanaldan geçerek telafi etmelerine imkân sağlamış olacaktır.

Söz konusu proje milli bir proje olmakla beraber, uluslararası ulaştırma koridorlarından daha fazla pay almamızı da sağlayacak bir projedir. Dünyadaki uluslararası ulaştırma koridorlarına baktığımızda artık ticari koridorlar lojistik maliyetleri düşürücü hamleler yapmaktadır.

Ülkemizin de küresel rekabet ortamında var olabilmesi amacıyla hem de İstanbul'da yaşayan halkımızın can ve mal güvenliği ile kültürel mirasın korunması amacıyla yapılan bu projenin önemi tartışmaya açılmayacak kadar değerlidir.

Bilgilerinize sunulur.

Başvurunuz ile ilgili tüm işlemleri CİMER'in internet adresinden takip edebilirsiniz.

## GERÇEKLER

ÇED Raporunun eklerinde (E36 nolu) kısım **“sosyal etki değerlendirme”** raporuna göre **Arnavutköy ve kuzeyinde yer alan düşük gelirli tarım yapan nüfusun, tarımla ekip biçtiği ürünlerin %80'ini bölge nüfusu tarafından tüketildiği** belirtilmektedir. Kamulaştırma yapılması demek bu insanların geçim kaynaklarından vazgeçmesi, **insanların bu bölgede barınamaması** (işsizlik sebebi) **bölge halkının göçe zorlanmasını** anlamına gelecektir.

# Nüfus ve Yeni Yerleşim Alanı

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul'a trafik, sosyal donatı ve yeşil alanlarıyla nefes aldırarak ve yatay mimariye dayalı örnek iki akıllı şehir inşa edilecektir. **Bölgede öngörülen maksimum nüfus 500.000 kişidir.**

Bu yerleşim bölgeleri sebebiyle İstanbul'un nüfusunun artması öngörülmektedir. Yerleşim alanlarında yer alacak nüfusun hâlihazırda İstanbul'da yerleşik olan nüfus kapsamında burada yer alacağı değerlendirilmektedir.

## GERÇEKLER

Yapılacak konut alanları askıya çıkan plan raporunda yazdıkları gibi **“Nitelikli nüfus” yani yüksek gelirli gruplara hitap edecektir.** Bu alanlarda yaşayan insanlar yerinden edilecekler, evsiz ve işsiz kalacaktır.

Söz konusu nüfus transferin **hangi koşullarda, hangi bölgelerden kaç kişi olacağı, hangi yasa kapsamında, ne zaman ve ne kadar sürede yapılacağına ilişkin** hiçbir bilgi bulunmamaktadır. 2018 yılı adrese dayalı nüfus verilerine göre İstanbul'da ikamet bulunmayan **boş bağımsız konut birim sayısı yaklaşık 1 milyon 200 bin civarındadır.** Bölgede yaşaması öngörülen 500 bin nüfus, **147 bin bağımsız konut birimine karşılık** gelmektedir. Mevcut boş konut birimleri sayısı göz önüne alındığında **İstanbul'da yeni yerleşim alanına ihtiyaç olmadığı görülmektedir.**

# İmar Düzenlemesi

## SÖYLENEN

Rapora göre Kanal İstanbul çevresindeki 350 bin dönüm rezerv yapı alanlarında **166,7 milyon metrekare imar düzenlemesi** yapılacak. Bu da **“Gayrimenkul Gelirleri”**nin yapılaşma ile karşılanacağını anlamına geliyor.

## GERÇEKLER

“Kanal İstanbul” projesinin güvenlik amaçlı yapılmış bir **“su yolu”** projesi olmayacağı bu yaklaşımdan anlaşılmaktadır.

# Hafriyat ve Trafik

## SÖYLENEN

Kanal inşaatı nedeniyle **çıkacak hafriyat miktarı 1,17 milyar m<sup>3</sup>tür.** Kazıdan çıkan malzemeler **Karadeniz'de kıyı dolgusu** olarak kullanılacak.

**Kanal İstanbul hafriyatının İstanbul trafiğine etkisi olmayacaktır.** Kazıdan çıkan malzemeler Kanal boyunca **kendi çalışma koridoru içinde teşkil edilecek yollar** kullanılarak. Kanal İstanbul inşaatı sırasında TEM ve E-5 trafiğe kapanmayacaktır.

## GERÇEKLER

Kanal inşaatı nedeniyle çıkacak **hafriyat miktarı 1,3 milyar m<sup>3</sup>tür. 38 km ve 53 milyon m<sup>2</sup> Karadeniz kıyısında dolgu yapılacaktır.**

**Saatte 418 günde 10 bin hafriyat kamyonu** trafiğe katılacaktır.

**3.4 milyon yeni yolculuk** oluşacaktır. İstanbul **trafiğinin %10 artmasına** sebep olacaktır.



# Deprem

## SÖYLENEN

**20,75 m derinliğinde sığ bir inşaatın**, yüzlerce km kalınlığındaki kütleleri tetikleme mümkün değildir. Ayrıca, Kanal İstanbul güzergâhı üzerinde herhangi bir aktif fay hattı bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Kanal İstanbul kapsamında deprem durumsallığı analizlerinde, **2475 yıllık tekrarlı deprem periyodu incelenerek**, oluşabilecek en büyük depreme göre deprem ivmesi hesaplanmış ve bu ivme hesabına göre Kanal tasarımı yapılmıştır.

## GERÇEKLER

İstanbul'da beklenen **depremin gerçekleşmesi halinde Kanal'ın Marmara'daki ağzı 9-10 şiddetinde etkilenebilecektir.** Kanal gibi yatay ve düşey harekete sıfır toleranslı bir yapının bu depremden (veya sonrakilerden) ciddi hasarlar görmesi mümkündür. Kanal projesi depremsellik açısından en sorunlu bölgelerden geçmektedir. **Olası bir depremde kanal bölgesinde sivilaşma riski yüksektir.** Kanal projesi İstanbul'un mevcut risklerini arttıracaktır. **Olası bir deprem heyelanı tetikleyerek deniz basmalarına yol açacak potansiyeldedir.**

# Doğal Afetler

## SÖYLENEN

Marmara Denizi ve Karadeniz'de, olabilecek tsunami riskinin değerlendirilmesi amacıyla önce tsunami kaynak belirleme ve sonrasında belirlenen kaynaklarda üretilecek tsunamiye ilişkin modelleme çalışmaları yapılmıştır. **Kanal güzergahı üzerinde tsunami riski değerlendirilmiş olup, tsunaminin bir risk oluşturmayacağı tespit edilmiştir.**

## GERÇEKLER

Proje alanında bulunan İhsaniye ve Kırklareli formasyonu tipi zemin; özellikle Sazlıbosna'nın kuzeyinde bulunan kesimlerde **heyelan riski içeren bir zemindir.**

Tsunaminin kanal boyunca hareketi sırasında kanalın kıvrım yapan bölgelerinde su düzeyi değişimleri ve çalkantılar daha fazla olacak, **tekneleri ve gemileri sürükleyecek ve gemilerin hem birbirine çarpmaları hem de kıyılara çarpmalarına** neden olacak düzeyde şiddetli akıntı hızları ve döngüler oluşacaktır. **Bu nedenle Kanal İstanbul'un tsunami hasar görebilirliği yüksek düzeydedir.**

# Doğal Afetler

## SÖYLENEN

Proje güzergahı ve çevresinde kanal imalatı ve sonrasında **potansiyel tehlike yaratabilecek herhangi bir aktif veya yeni heyelan alanı tespit edilmemiştir.**

## GERÇEKLER

Proje alanının yer aldığı bölgede heyelan potansiyelinin en yoğun olduğu kesimler, **Küçükçekmece Gölü, batısında Büyükçekmece Gölü, güneyinde Marmara Denizi ve kuzeyinde TEM otoyolu** olarak söylenebilir.

Projenin yer alması öngörülen güney kesimlerinde ise son derece **zayıf, yumuşak, killi, kabaran, şişen, dağılan, akan bir zeminin** varlığından yani mühendislik bakımından **sorunlu zeminlerden** geçtiği belirtilmiştir.

Her gün tek atımla **11 tona yakın dinamit patlatılacak olması** ve bu büyüklükte bir dinamit atımının **sismik enerji olarak 3.8 büyüklüğünde depreme eşdeğer enerji çıkarabileceği** hesaplanmıştır. Bu patlatma işlemleri en az 4 yıl sürecektir.

# İçme Suyu Kaynaklarının Yok Olacağı İddiası

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul'un toplam su rezervine **etkisi % 3 seviyesindedir**. Bununla birlikte, Melen Barajı projesi tamamlandığında **İstanbul'a yılda 1,1 milyar metreküp su gelecektir**. Bu değer, Kanal İstanbul sebebiyle oluşacak **farkın tam 34 katıdır**.

## GERÇEKLER

Kanaldan sızacak tuzlu su İstanbul'un **stratejik rezerv olarak adlandırılan yer altı suyu kaynaklarını** da olumsuz etkileyecektir. Yer altı su kaynaklarının (akifer) tuzlanma riski olduğu **DSİ tarafından açıklanmıştır**.

**2016 yılında hizmete** başlaması hedeflenen Melen Barajı, **çatlaklar nedeniyle** kullanılamamaktadır. Hatalı yapım ve toprak yapısının elverişsiz olması nedeniyle kısa vadede aktif olması mümkün değildir.

TMMOB raporuna göre toplamda **kentin yaklaşık %29'u ihtiyacını karşılayan su havzaları**, üzerinden Kanal İstanbul geçmesiyle yok olacaktır.

# Yer altı Suları

## SÖYLENEN

Yer altı suyu modellemesi kapsamında, Kanal İstanbul boyunca 8 adet pompaj ve 17 adet gözlem kuyusu açılarak, yer altı suyu akım modeline girdi olacak veriler sahadan elde edilmiştir. Üç boyutlu modellerle yer altı suyu modellenerek, yer altı su kaynaklarının korunması için mühendislik çözümleri getirilmiştir. Yer altı suyunda herhangi bir kaçak söz konusu olmayacaktır.

## GERÇEKLER

ÇED: “**Bakırköy yeraltı suyu rezervi için olumsuz bir durum yaratacağını öngörmek yanlış olmayacaktır.**”

Küçükçekmece Gölü'nün altında **30 m'den fazla nükleer reaktörlerden sızan çamur olduğu** belirtilmiş olup kanal projesi sırasında bu çamurun nereye nasıl konacağı ÇED raporunda belirtilmemiştir.

# Kanal İstanbul ve Doğanın Korunması

## SÖYLENEN

Kanalın her iki yakasındaki habitatların, doğal hayatın sürekliliği sağlanacak ve arazi hazırlık, inşaat ve işletme süresince sürekli izleme yapılacaktır. İzleme faaliyetleri ÇED Raporu'nda belirtilen "Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı" ile tür bazlı aksiyon ve faaliyetler şeklinde uygulanacaktır. Kanal İstanbul Projesi kapsamında yapılan teknik çalışmalarda gerek mevcut ölçümler gerekse sahada yapılan ölçümler kullanılarak çevresel etki modelleri yapılmıştır.

## GERÇEKLER

Denizler arası karşıt özellikler sadece bu bölgeye has olup, proje sonucu ciddi bir kirlenme riski bulunmaktadır. Nitrat ve fosfat miktarları artacak, denizdeki oksijen seviyesi azalacaktır. Sera gazı artacak, kirlilik oluşacak, tarım, mera, orman ve içme suyu havzası olumsuz etkilenecektir. **Ekolojik tahribata yol açacaktır.**

**ÇED:** Kanal İstanbul Projesi inşaat ve işletme aşamasında **oluşabilecek en önemli etkilerin habitat kaybı ve habitat bölünmesi olacağı öngörülmektedir.**

# Canlı Hayatının Korunması

## SÖYLENEN

Çalışmalar kapsamında Kanal İstanbul güzergahındaki kritik bölgeler ve bu bölgelerdeki flora ve fauna türleri ve habitatları değerlendirilmiştir. **Endemik ve nadir türlerin korunması ile ilgili gerekli önlemler ÇED Raporu'nda sunulmuştur.**

## GERÇEKLER

Ülkemizin de taraf olduğu **BERN sözleşmesine göre 7 tür mutlak korunması gereken hayvan türleri listesinde, 1 tür de Korunması gereken hayvan türleri listesinde** yer almaktadır.

Proje alanında **249 kuş türü vardır.** Tüm sulak alanlar, ormanlar ve çalılıklar bölgede yüksek ve orta seviyede aktivite gösteren türler için **beslenme habitatıdır.**

Özellikle Firuzköy, Nükleer Araştırma Merkezi göl kıyı alanları, Altınşehir'de Sazlıdere'nin göle giriş noktası önemli **üreme alanları olarak tespit edilmiştir.**

# Orman Alanı ve Yeşil Alanlar

## SÖYLENEN

Kanal İstanbul Proje alanında, bölgeye yeni **4,67 milyon m2 orman alanı ve 86,5 milyon m2 bölgesel yeşil alan ve spor alanı olmak üzere toplam 91,24 milyon m2 alan** kazandırılacaktır. Bu oranlar Kanal inşaatından etkilenen alanların çok daha fazlasıdır.

## GERÇEKLER

**Kırsal alanlar yok olacak, kentsel ısı adaları artacak ve kentin en önemli termodinamikleri, basınç farklılıkları, rüzgarları** gibi özellikleri etkilenecektir. Bölgedeki mikro klimaya ve küresel ölçekte iklime etki edecektir. ÇED mevcut durum tespit raporu şeklinde hazırlanmıştır, çevresel etki değerlendirmesi yapılmamıştır. Kanal İstanbul hiçbir ekolojik duyarlılık taşımamaktadır. Kanal projesi iklim değişikliği açısından dirençli ya da esnek değildir.

**ÇED: “Proje alanınının 287,03 ha’lık kısmı ise Terkos Gölü Muhafaza Ormanı’nın sınırları içerisinde kalmaktadır.”**



# Balıkçılık

## SÖYLENEN

Yılın hiçbir döneminde suda canlı yaşamı için gerekli çözünmüş oksijen miktarının Kanal İstanbul sebebiyle değişmediği ve azalmadığı tespit edilmiştir. Başka bir deyişle, Marmara ve Karadeniz'de **doğal yaşam koşulları sürekliliğini muhafaza edecektir.**

## GERÇEKLER

“Proje faaliyetleri nedeniyle **gelir kaybı** yaşayacağı tahmin edilen bir diğer grup da balıkçılardır. “

Algler konusunda; “Tehlike altındaki türler, fırsatçı türlerin baskısı altında kalabilir.” Alg bir fırsatçı türdür. **Alglerin artması kirliliğe yol açarak balıkçılığa zarar verecektir.**

“Her iki deniz için farklı sayıda fitoplankton tespit edilmiştir. **Bunun bir tehlike arz etmesi uzman görüşüne bağlıdır.**” ibaresi bulunmaktadır. Uzman görüşü alınmamıştır. Alındıysa da ÇED'de bulunmamaktadır.