

İSTANBUL NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

*Yürütmeyi durdurma ve duruşma taleplidir

DAVACI : (ad-soyad-adres-T.C. Kimlik No)
DAVALI : Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
DAVA KONUSU : Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları Ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil) projesine ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca verilen 5774 sayılı ve 17.01.2020 tarihli "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" Kararının İPTALİNE, idari işlemin uygulanmasından telafisi güç ve imkânsız zararlar doğacağından davalı idarenin savunması alınmadan, teminatsız olarak **YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA ve YARGILAMANIN DURUŞMALI YAPILMASINA** karar verilmesi taleplerimizdir.

ÖĞRENME TARİHİ : 17.01.2020 tarihinde İstanbul İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü'ne ait resmi internet sitesinde duyurulmuştur. (EK 1)

AÇIKLAMALAR

:

SÜRE YÖNÜNDEN AÇIKLAMALARIMIZ

Dava konusu idari işlem, 17.01.2020'de Kastamonu İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü internet sitesinde ilan edilmiştir. (EK 1) 30 günlük yasal süresi içerisinde iş bu dava açılmıştır.

EHLİYET YÖNÜNDEN AÇIKLAMALARIMIZ

2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun "İlkeler" başlıklı 3. maddesi "a" fıkrasında; *(..) herkes, çevrenin korunması ve kirliliğinin önlenmesi ile görevli olup, bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler.*", "Bilgi Edinme ve Başvuru Hakkı" başlıklı 30. Maddesinde ise; *"Çevreyi kirleten veya bozan bir faaliyetten zarar gören veya haberdar olan herkes ilgili mercilere başvurarak faaliyetle ilgili gerekli önlemlerin alınmasını veya faaliyetin durdurulmasını isteyebilir"* denilmiştir.

Danıştay 13. Dairesinin 2008/8230 E. ve 2009/1619 K. sayılı kararında da denildiği üzere; *"(...)çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ve imar uygulamaları gibi kamu yararını yakından ilgilendiren konularda dava açma ehliyetinin daha geniş yorumlanması gerektiği Danıştay içtihatlarıyla kabil edilmiş bulunmaktadır."* değerlendirme yapılmıştır.

Ülkemizin tarihi, sosyal ve ekolojik dokusunun korunması, çevrenin kuşaklardan kuşağa taşınması istenciyle açtığımız bu davada, aktif, kişisel ve meşru bir menfaatlerimiz vardır.

ESASA İLİŞKİN AÇIKLAMALARIMIZ

Kanal projesi bir ekolojik yıkım projesi olup, ekolojik krizi daha da derinleştirecektir. Kanal yapılmak istenen alan, İstanbul ile Trakya arasında sıkışan sulak alanlar, orman, tarım ve mera alanları gibi

değerleri içinde barındıran bir bölgenin tam ortasından geçirilmek isteniyor. Kanal ile bütünleşik bir ekosistem kanal ile ikiye ayrılacak imara açılarak 1 Milyon 200 Bin kişilik bir nüfusun yaşadığı yerleşim alanı haline dönüştürülecek. Kentleri yaşanılabilir kılan unsurlar, doğal açık alanlar, nehir havzaları, orman, parklar, tarım ve mera alanlarıdır. Bu alanlar ayrıca, onlarca canlı türünü de barındıran alanlardır. Böyle alanların ortasından yapay beton parçaları ile bölmenin, yeni yerleşim alanları oluşturma ekosistemi ve yaşamı sonlandırmaktan başka bir sonucu olmayacaktır. Bu yüzden, kanal projesi ilk etapta İstanbul'u etkileyen bir proje olarak gözüktüğü de, en başta bu alandaki kara ve deniz ekosistemi, canlı yaşamı, doğal, tarihi ve kültürel değerleri itibarıyla daha geniş bir coğrafyayı yakından ilgilendirmektedir.

Kanalın, Karadeniz ve Marmara Denizinde yaratacağı geri dönüşü mümkün olmayan ekolojik sorunlar üzerinden etki alanını düşünecek olursak; kanal, ilk başta İstanbul ve Trakya kentlerini, Marmara ve Karadeniz ekosistemlerinde oluşacak sorunlardan kaynaklı Marmara ve Karadeniz şehirlerini, İstanbul'un gıda, su gibi ihtiyaçlarını karşılama arayışı nedeniyle irtibat haline gireceği tüm şehirleri, ülkeleri yakından ilgilendirmektedir. Özellikle, iklim krizinden çıkışla ilgili yol aradığımız bu dönemde, krizi daha da arttıran bir siyasi dayatmadan başka bir şey değildir.

1.) ÇED RAPORUNDAN GİZLENEN DEVLET SU İŞLERİ GÖRÜŞLERİNE GÖRE: 5 MİLYON İSTANBULLU SUSUZ KALACAK

Proje alanının 287,03 hektarlık kısmı Terkos Gölü muhafaza alanı içerisindedir. Proje nedeniyle yok olacak Sazlıdere barajı ise İstanbul'un su ihtiyacının % 29'unu karşılamaktadır. Bu oran, her 5 Milyonluk bir nüfusun su ihtiyacına tekabül ediyor.

DSİ, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na kanalın İstanbul'da susuzluk yaratacağına dair kurum görüşü sunmuştur. Kamuoyundan saklanan söz konusu DSİ görüşlerinde, iki ayrı senaryo üzerinden kanal nedeniyle İstanbul'un su kaynaklarının ne kadar etkileneceği hesaplanmış; her iki senaryoda da İstanbul'un susuz kalacağı saptanmıştır. Ancak, DSİ bu görüşleri ÇED raporuna yansıtmamış, raporda DSİ'nin verdiği rakamlarla örtüşmeyen rakamlar üzerinden ne kadar su kaynağının devre dışı kalacağı yönünde bilgiler verilmiştir.

GÖRSEL: DSİ'nin 20.04.2018 tarih ve 281270 sayılı görüş yazısı

	ÇED raporu	DSİ İyi Senaryo	DSİ Kötü Senaryo
Terkos Gölü	2,7 Milyon m3/yıl	18 Milyon m3	140 Milyon m3 235 Milyon m3 (Yıldız Dağlarından)
Sazlıdere Barajı	30 Milyon m3/yıl	52 Milyon m3	52 Milyon m3

TOPLAM	32,7 Milyon m3/yıl	70 Milyon m3/yıl	427 Milyon m3/yıl
--------	--------------------	------------------	-------------------

2.) KANUNA AYKIRI OLARAK MERA NİTELİĞİ KALDIRILDI.

Kanal proje sahasının büyük bir kısmı ekilebilir tarım arazileri ve meralardan oluşuyor. ÇED raporuna göre, proje sahasının %59,32'si tarım alanıdır. Bu alanın toplam yüz ölçümü 41.359.251 m2'dir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, kanuna aykırı olarak, afete dayanaklı yerleşim alanı yapmak amacıyla değil, Kanal İstanbul projesi için 418 adet (13.437.022,67 m2) taşınmazın mera niteliğini kaldırdı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, bu değişikliği, Mera Kanunu Ek Madde 1 ile verilen yetkiye dayandırıyor.

Mera Kanunu Ek Madde 1'de, 30.04.2014 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararındaki işlemlerin yapılabileceği öngörülmüş. Söz konusu Bakanlar Kurulu kararı, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla düzenlenmiştir.

Kanal İstanbul ÇED raporundaki verilere göre, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı söz konusu alanların Kanal İstanbul projesi için mera niteliğini kaldırmıştır. Mera Kanunu Ek Madde 1 ve 2014 tarihli Bakanlar Kurulu kararının amaçları dışında hareket edilmektedir.

Afet riski adı altında çalışma yapıp, depremi tetikleyecek kanal İstanbul projesi yapılmak isteniyor.

3.) SAKLANAN TÜBİTAK MAM RAPORUNA GÖRE: MARMARA VE KARADENİZ EKOSİSTEMLERİ AĞIR ZARAR GÖRECEK

Kanal nedeniyle, Karadeniz ve Marmara Denizlerinde deniz kirliliği, deniz ekosisteminin zarar görmesi gibi sonuçlar bekleniyor. Bu konuda, ÇED raporuna iki ayrı kamu kurumu tarafından sunulan görüşler de, özellikle deniz ekosisteminin göreceği etkiler yönünden önemli uyarılarda bulunulmuştur.

TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi (MAM)'ın görüşünde^[1], ÇED raporundaki eksik ve yanlış hesaplamalara değinilerek kanalın Marmara Denizi ve Karadeniz'de yaratacağı etkilerin bu alanda uzman bilim insanları tarafından araştırılması gerektiği dile getirilmiştir. Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün ÇED raporu ekinde yer alan saptamalarında; "*Söz konusu projenin özellikle kanal vasıtasıyla yabancı tür girişlerinin olasılığı nedeniyle, deniz ekosistemlerine olası etkisinin araştırılması, tedbirlerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için Deniz Ekolojisi Raporu Hazırlanmalıdır*" denilmiştir.

¹ Tübitak MAM'ın 27.11.2019 tarih ve 221572 sayılı yazısı
(Evrak doğrulama: <https://evrakdogrulama.tubitak.gov.tr/?V=BEZE5SJPO>)

İşte TÜBİTAK MAM görüşündeki saptamalar;

1.) TARAMA VE DÖKÜM FAALİYETİNİN ÇEVRESEL ETKİLERİNİ ÖNLEMEYLE İLGİLİ BİLGİLER YETERSİZ VE BİLİMSEL TEMELE DAYANMIYOR.

Deniz ve göl tabanından çıkarılacak 90 Milyon m³ malzeme deniz dolgusu ve denize boşaltma seçeneklerinin nasıl uygulanacağı konusunda, yeterli ayrıntı ve bilimsel temele dayalı çevresel etkileri ve bunların azaltılmasına yönelik detaylı planlama yapılmamıştır.

2.) MARMARA DENİZİNE BOŞALTILACAK MALZEMENİN ÇAMUR VE ORGANİK KARBON DEĞERİ ÇOK YÜKSEK. Reaktif organik madde ve insan kaynaklı organik/metal kirleticilerin denize ve deniz ekosistemine zarar verme riski var.

3.) TÜBİTAK ANALİZ RAPORUNA GÖRE KARADA BERTARAF EDİLMESİ GEREKEN ATIKLAR, ÇED RAPORUNDA DENİZE DOLDURULMAK İSTENMEKTEDİR

4.) DİP TARAMA ÇAMURLARININ BERTARAF İŞLEMİN FİZİKSEL, KİMYASAL VE BİYOLOJİK RİSKLERİ VAR

- Deniz tabanında beklenenden daha geniş bir alanda ekosistem tahrip olacak
- Yüksek miktarlardaki çamur boşaltım faaliyeti nedeniyle oluşacak bulanıklık akıntı ile daha geniş alana yayılacak. Bu konuda hiçbir bilgi ve öneri yok.
- Binlerce ton organik madde yükü ile Marmara denizinin oksijen dengesini olumsuz yönde etkileyecek, su dolaşımının zayıf olduğu bölgelerde oksijeni tamamen bitirecek.
- Boşaltılacak madde, Marmara Denizi su kolunu ve dip canlıları açısından, akut ve kronik etkilere yol açma riski taşıyor.
- Küçükçekmece gölü ve kanal kazıması sırasında kirlenmiş malzemenin akıntı ve rüzgar etkisiyle çözünmüş besin iyonları, metallerin ve organik madde Marmara Denizi kıyısız alanında kirlilik yaratacak

Sonuç Olarak, ÇED raporunda yer alan dip tarama faaliyetinin çevresel/ekolojik etkilerinin belirlenmesi konusunun, bilimsel temellere dayandırılmadığı ve uzman deniz bilimcileri tarafından yapılmadığı görülmüştür.

5.) KARADENİZDEN MARMARAYA GİRECEK SU, TAHMİN EDİLENİN EN AZ 2 KATI OLACAK
Çed raporundaki model çalışmasında, ortalama 20 km³/yıl sıyın Karadenizden Marmara Denizine gireceği tespit edilmiş. Ancak, kaynaklara göre, bu rakamın 20 km³/yıl'ın en azından 2 katı olacağı görülmüş.

6.) KARADENİZDEN MARMARAYA TEK TABAKALI (İSTANBUL BOĞAZINDAKİ İKİ TABAKALI AKIŞ REJİMİNDEN FARKLI) SU AKIŞI OLACAK. Bu durumun, Marmara Denizi bütüncül ekosistemini bozacağı düşünülüyor.

7.) ÇED RAPORUNDAKİ DENİZ SUYU ÖLÇÜMLERİ, ETKİ ÖLÇME VE ANLAMADA OLDUKÇA YETERSİZDİR. Daha uzun dönemli veriler üzerinden, deniz bilimciler(kimyasal, fiziksel, biyolojik oşignograflar) tarafından yapılması gerekiyor.

8.) BATI KARADENİZ KIYI ŞERİDİ, ÖZEL DOĞAL PLAJ ÖZELLİĞİ İLE KORUNMASI GEREKİRKEN, KAZILAR SONRASI ÇIKACAK MALZEMENİN BERTARAFI İÇİN HEBA EDİLECEK.

9.) DÜNYA GENELİNDE DERİN EKOSİSTEMLERİN ANLAŞILMASI İÇİN VE KORUNMASI YÖNÜNDE YOĞUN ÇALIŞMALAR YÜRÜTÜLÜRKEN, SADECE BİZE AİT OLAN BİR İÇ DENİZİ KORUMA VE YAŞATMA SORUMLULUĞU SADECE BİZLERDE İKEN, BUNUN TAM TERSİ BİR FİKİR VE ARGÜMANLARDAN UZAK DURULMASI KUVVETLE GEREKLİDİR.

- 10.) ÇED RAPORUNDA, HARFİYAT ATIKLARININ DENİZ EKOSİSTEMİNİN ETKİLENMESİNİ ÖNLEYECEK TEDBİRLERDEN BAHSEDİLMEMİŞTİR.
- 11.) SU İHTİYACININ ARTMASI, İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE BAĞLI ETKİLERİN BEKLENDİĞİ DÖNEMDE, KANALIN TAT SU AKİFERLERİNE ETKİSİNİN ARAŞTIRILMAMIŞTIR.
- 12.) KANALA DUYULAN İHTİYAÇ, SADECE GEMİ TRAFİĞİNE VE KAZALARA BAĞLANMIŞTIR. EKOLOJİK, SOSYAL VE EKONOMİK FAYDA MALİYETİ ARAŞTIRMASI YAPILMAMASI EKSİKLİK.
- 13.) SOSYAL ETKİ ALANI OLARAK SADECE DAR BİR ALANDA KANAL ETRAFI GÖSTERİLMİŞ. OYSA ETKİ ALANI, TÜM MARMARA DENİZİ VE ETRAFINDAKİ YERLEŞİMLERDİR.

4.) ÇED MEVZUATINA AYKIRI ÇED SÜRECİ İŞLETİLDİ

ÇED Süreci ÇED Yönetmeliğine Aykırı İşletildi

ÇED Yönetmeliğine göre, bir projenin çevresel etkilerinin bütüncül olarak değerlendirilebilmesi için o proje için TEK ÇED SÜRECİ İŞLETİLMESİ zorunludur. Raporda bu kurala aykırı olarak, kanal sistemi ve ilgili elektrik hatları, bazı ulaşım yolları, malzeme ocakları gibi bazı tesislerin ÇED raporu dışarısında bırakıldığından söz edilmiş, bu tesisler için ayrıca ÇED süreci işletileceğinden söz edilmiştir. Bu açıkça, ÇED Yönetmeliğine aykırıdır.

Öte yandan, söz konusu bölgedeki, 3. havalimanı, 3. Köprü, kanal ve kanal çevresinde oluşacak yeni yerleşim alanları ve toplu konutları, Sazlıdere Barajı ve Terkos Gölünden elde edilen su kaynaklarının devre dışı kalması nedeniyle yapılan yeni baraj projeleri (Sungurlu Barajı vb.) birlikte düşünüldüğünde, kümülatif etki değerlendirmesinin yapılmamış olması da hukuki bir eksikliktir.

ÇED Süreci Tarafsız Yönetilmedi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, henüz ÇED aşamasında olan ve ÇED olumlu kararı almamış bir proje ile ilgili imar planlarını hazırlamayı 2019-2023 Stratejik Planında gösterdi. ÇED raporundaki verilere göre, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı projenin gerçekleştirilmesi için çalışan kuruluşlardan. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, kendi projesine ait ÇED raporu hakkında karar verecek. Oysa, ÇED Olumlu kararı proje sahibinden bağımsız bir organ tarafından verilmelidir.

Cumhurbaşkanı ve proje sahibi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, henüz ÇED Olumlu kararı verilmemiş olmasına rağmen, projenin inşaat dönemleri hakkında kamuoyuna bilgiler vermiştir. Bu politik emir altında, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen ÇED Olumlu kararı, aslında bir emrinin icrasıdır.

ÇED Etki Alanı Daraltıldı

Kanalın sosyal etki çalışmaları, kanal aksını kapsayan 1 km'lik 1. tabaka ve bu tabakanın sağında ve solunda yer alan 1'er km'lik 2. ve 3. tabakalardan oluşan alanlarda yapılmıştır. Oysa, boğazdan geçiş rejimlerini değiştirme gibi bir iddia taşıyan kanalın sosyal ve ekonomik etki alanları uluslararası bir boyut taşıyor.

Kanalın gerçek etki alanı olarak ise etki kanal güzergahı ve diğer tesisler (Marmara Limanı, Karadeniz Limanı, Karadeniz Dolgu Alanı ile Karadeniz Lojistik Merkezi ve Küçükçekmece Yat Limanı) için Bakanlar

Kurulu tarafından tanımlanan² rezerv yapı alanları göz önünde bulundurularak “ÇED İnceleme Alanı” olarak belirlenmiştir.

ÇED raporunda sadece, kanalın ve yakın çevresinin incelenmesi eksiklidir. Kanal projesi sadece bu sahayı etkilememekte, 5 Milyon İstanbulluyu susuz bırakmak gibi birçok tehdit içermektedir.

5.) ULUSLARARASI HUKUK İHLAL EDİYOR

Kanal projesi, Boğazlardan geçiş hakkı ile ilgili yeni bir rejim oluşturma iddiası taşımaktadır. Bu iddia, Boğazlardan geçişi düzenleyen Montrö anlaşmasının uygulanabilirliğini kadük hale getirme riski taşımaktadır. ÇED raporunda, Çanakkale Boğazına da alternatif kanal güzergahı oluşturma ihtimalinden söz edilerek, Montrö sözleşmesinin devre dışı bırakılması üzerine yorumlar yapılmıştır. Montrö anlaşmasından başka bir geçiş rejimi ile sözleşmede düzenlenen geçiş kurallarının aşılması, uluslararası hukuki uyumsuzlukları doğuracaktır. Diğer yandan, **Montrö Anlaşmasının** feshedilmesinin hukuki sonucu, boğazlardan geçişi Türkiye Cumhuriyeti tek başına belirleyebilir anlamına gelmiyor.

ÇED raporuna göre, kanalın açılması durumunda Montrö’de yer alan “uğraksız geçiş” kuralı aşılarak, ekonomik getiri sağlanacak. Montrö sözleşmesi ile barış ve savaş zamanında askeri ve sivil gemilerin geçiş kuralları düzenleniyor. ÇED raporunda, uğraksız geçiş rejiminden savaş gemilerinin de faydalanma ihtimallerinden söz edilmemiştir.

Kanal inşaatı kapsamında oluşacak atık ve hafriyatların bertaraf yöntemi olarak Karadeniz’de dolgu alanları oluşturulması öneriliyor. Söz konusu atıkların Karadeniz kıyısında ve deniz ekosisteminde yaratacağı kirlilikler, **Karadeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (BÜKREŞ)** hükümlerine aykırılık teşkil ediyor.

Kanal projesi ayrıca, **Avrupa Yaban Hayatının Korunması Sözleşmesi (BERN)**, **Uluslararası Öne Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (RAMSAR)**, **Avrupa Peyzaj Sözleşmesi** ile **Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşmeye** aykırılık taşıyor.

6.) ALTERNATİF GÜZERGAH TARTIŞMASI BİLİMSELLİKTEN UZAK

Kanal için önerilen 5 Adet Alternatif güzergah düşünülmüş bu güzergahlar içerisinde,

- En çok sulak alanı yok edecek,
- En fazla doğal alanı yok edecek,
- En fazla ormanı katledecek,
- En fazla tarihi ve kültürel alanı yok edecek,
- Her 3 İstanbulludan 1 kişiyi susuz bırakacak

Güzergahı tercih edilmiştir.

² 08.09.2012 tarih ve 28405 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ve 30.04.2014 tarih ve 28987 sayılı Resmi Gazete ’de yayınlanan 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu kararında tanımlı rezerv yapı alanı

Kanal İstanbul nedeniyle, toplam 12.896.203,57 m²'lik devlet orman alanı, yani yaklaşık yaklaşık 20 bin futbol sahası büyüklüğündeki orman yok olacaktır Proje sahasındaki orman alanı, 3. Havalimanı için izin verilen alan ile de çakışmaktadır. ÇED raporuna göre, Kanal için 200.878 adet ağaç kesilme tehlikesi altındadır. 3. Havalimanı ve 3. Köprü için katledilen ormanlar ile birlikte düşünüldüğünde, ayrı ayrı ÇED raporları ile bütüncül etki değerlendirilmesinin yapılması engellenmiştir.

7.) DOĞAL, TARİHİ VE KÜLTÜREL ALANLAR YOK OLACAK

Kanal projesi, bölgedeki doğal, tarihi ve kültürel alanları yok edecektir. Şamlar Tabiat Parkı, Sazlıbosna Köyü Antik Kent Kalıntıları, Avcılar Ispartakule Mevki Spradon Antik Kenti ve Küçükçekmece, Yarımburgaz Mağarası Baruthane ve Resneli Orman Çiftliği, Küçükçekmece Soğuksu Çiftliği, Avcılar İç Dış Kumsal ve Küçükçekmece Rhegion Örenyeri Arkeolojik ve Doğal Sit Alanları proje nedeniyle zarar görme riski taşımaktadır.

Avcılar ve Küçükçekmece İç ve Dış Kumsal doğal sit alanı koordinatları değiştirilerek, Kanal İstanbul Proje alanı sınırlarında kalan kısım sit statüsünü kaybetmiş, konut alanı olan bir alan ise doğal sit nitelikli koruma alanı haline getirilmiştir

İstanbul 1. Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun Kanal İstanbul ÇED Raporuna verdiği görüşte; Kanal İstanbul Projesi ile ilgili 29.03.2018, 18.10.2018 ve 24.01.2019 tarihli Kurul kararlarında ileri sürdükleri koşulların ilgili idarelerce yerine getirilmesinin ve ÇED Raporuna konulmasının sağlanmasını, rapordaki eksikliklerin giderilmesini ve yanlışların düzeltilmesini, 14.11.2019 tarihinde kararla tespit edilen tescilli kültür varlıkları ve koruma alanları ile hakkında yüzey araştırma kararı alınan parselin ÇED raporuna işlenerek gerekli koruma koşullarının sağlanmasını, raporda yer alan "36 sayılı ilke kararı" ibaresinin kaldırılmasını istemiştir.

Ancak, Nihai ÇED Raporunda İstanbul 1. Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun Kanal İstanbulla ilgili görüşlerine uygun eksikler tamamlanmamış, yanlışlar giderilmemiştir. Nihai ÇED raporunun "Kültürel Miras Yönetim Planı'nda" ve rapor ekindeki Arkeoloji raporunda, Bölge Kurulu'nun kararına aykırı olarak, Baraj alanları ile ilgili 36 Sayılı İlke kararına uygun hareket edileceğinden söz edilmiştir.

8.) SONUÇ OLARAK;

- 1.) Terkos Gölü ve Sazlıdere Barajının yok edilmesi nedeniyle yıllık iyi senaryoda 70 milyon m³, kötü senaryoda 427 milyon m³ içme suyu yok olacak, İSTANBUL susuzluk yaşayacak.
- 2.) Marmara Denizi bitecek, Karadeniz Ekosistemi Çökecek.
- 3.) Toplam 12.896.203,57 m²'lik devlet orman alanı, yani yaklaşık yaklaşık 20 bin futbol sahası büyüklüğündeki orman yok olacak, en az 200.878 adet ağaç kesilecek
- 4.) Tarım alanları yok olacak.
- 5.) Mera ve otlak alanların yok edilmesi, hayvancılığı da bitirecek
- 6.) İmar ve yapılaşma dolayısıyla İstanbul nüfusu en az 1 Milyon 200 Bin artacak.
- 7.) Doğal, tarihi ve kültürel alanlar yok olacak.

YÜRÜTMİYİ DURDURMA TALEBİMİZ HAKKINDA

Her ne kadar İdari Yargılama Usulü Kanunu'nda ÇED davaları için ivedi yargılama usulü öngörülmüşse de her geçen gün yaklaşan bu doğal felaketin önüne geçmek için bir an önce yürütmeyi durdurma kararı verilmesini talep ediyoruz. Dava konusu işlemin telafisi imkansız zararlara yol açacağı ve açıkça hukuka aykırı olduğuna ilişkin dilekçemizde yeterli somut delil sunulmuştur. Bununla birlikte Çevre Hukuku'na özgün rengini veren en temel ilkelerden biri **İhtiyat İlkesi**'dir. "**Burada ispat yükünün, geleneksel şeklinden sıyrılarak, çevresel bozulmaya yol açabilecek faaliyete karşı çıkanlardan alınıp bu faaliyeti gerçekleştirmek isteyenlere, diğer bir deyişle çevresel kaynakları kullananlara yüklenmesi, yani yer değiştirmesi söz konusudur. Bu yer değiştirme, hukuki sorumluluğun ortaya çıkması aşamasından çok önce, faaliyetin yapılıp yapılmamasının koşulu olarak kendini gösterir. Çünkü bu önlemin kabul edildiği durumlarda, faaliyet ya da proje sahibi gerçekleştireceği faaliyetin çevresel açıdan önemli bir zarar yaratma riski taşımadığını ortaya koymakla yükümlüdür. Ancak bu takdirdedir ki faaliyette bulunmak için gereken izni alabilecektir.**" (Çevre Hukuku. Nükhet Turgut:1998, Sayfa 329) Dava konusu işlemin yürütülmesi halinde, insan sağlığına ve çevreye geri dönülemez zararlar verilecektir.

HUKUKİ NEDENLER

İYUK ve sair mevzuat.

DELİLLER

Davalı İdare tarafından tesis edilmiş idari işlem, dava dilekçesi ekinde sunulan belgeler, Her türlü yasal delil.

TALEP SONUCU

Yukarıda arz ve izah edilen nedenler ve re'sen nazara alınacak nedenler kapsamında;

Yukarıda arz ve izah edilen nedenler ve re'sen nazara alınacak

a.) Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları Ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil) projesine ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca verilen 5774 sayılı ve 17.01.2020 tarihli "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" Kararının idari işlemin uygulanmasından telafisi güç ve imkânsız zararlar doğacağından davalı idarenin savunması alınmadan, teminatsız olarak YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA ve yargılama sonunda İPTALİNE

b.) YARGILAMANIN DURUŞMALI YAPILMASINA

c.) Yargılama giderlerinin davalı tarafa yüklenmesine,

karar verilmesini vekil edenler adına saygıyla talep ederiz