



TMMOB İSTANBUL İL KOORDİNASYON
KURULU

3.HAVALİMANI TEKNİK RAPORU

ARALIK 2014



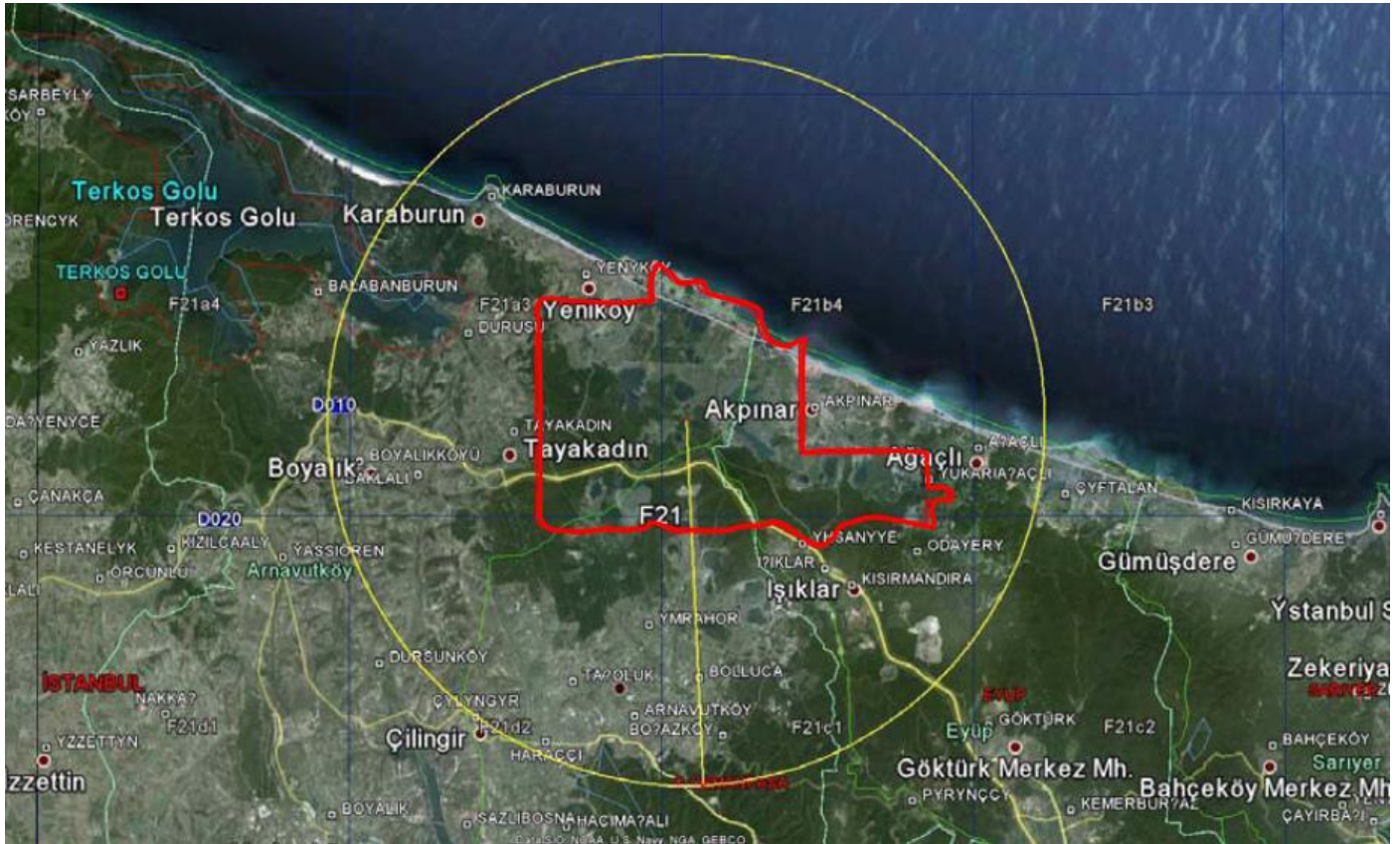
İÇİNDEKİLER

1.GİRİŞ.....	2
2. PROJE ALANI İNCELEME VE DEĞERLENDİRİLMESİ	3
2.1. PROJE ALANININ JEOLojİK AÇIDAN İNCELENMESİ.....	3
2.2. PROJE KOTU , KAZI VE DOLGU ALANLARI.....	4
3. PROJENİN SU KAYNAKLARINA VE ÇEVREYE ETKİSİ	7
3.1. TERKOS GÖLÜ VE 3.HAVALİMANI	8
3.2. METEOROLOJİK DEĞERLENDİRME.....	9
3.3. ORMAN ALANLARI.....	9
3.3.1 Flora ve Fauna Etkisi.....	10
3.3.2 Kuş Göç Yolu.....	11
4. KAMULAŞTIRMA VE ACELE KAMULAŞTIRMA KARARI	12
5.SONUÇ	13
EK1: PİST-1 VE PİST2.....	14
EK2: PİST-3 VE PİST4.....	15
EK3: PİST5 VE PİST6.....	16
EK4: 70M VE 105M KOTUNA GÖRE MODELLER.....	17
EK5: 70M VE 105M KOTUNA GÖRE BOYKESİTLER	18
KAYNAKLAR.....	19

1.GİRİŞ

Üçüncü Havalimanı Projesi, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından “Yap-İşlet-Devret” modeli ile 3 Mayıs 2013’de ihale edilmiştir. İhale Cengiz - Kolin - Limak - MAPA - Kalyon Ortak Girişim Grubu tarafından 10 milyar 247 milyon euro (maliyet), 22 milyar 152 milyon Euro (ihale bedeli) olacak şekilde ve müellifleri Grimshaw, Nordic Office of Architecture, Haptic Architects olacak şekilde alınmıştır. 91.666.158 m²’lik alanı kapsayacak olan proje, 2009 tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda üçüncü havaalanı için belirlenen yerin Silivri-Gazitepe olmasına karşın plan, yok sayılmış ve projenin yeri Kuzey Ormanları sınırları içindeki Yeniköy-Akpınar köyleri olarak belirlenmiştir. Avrupa Yakası Arnavutköy ve Eyüp İlçeleri içerisinde yer alan Akpınar, İhsaniye, Odayeri, Baklalı, Zafer, Karaburun Köyleri sınırında yapılacaktır.

Havalimanı proje alanı yaklaşık 7.650 hektar kadardır. Bu alanın 6.173 hektarı orman, 1.180 hektarı madencilik ve diğer kullanım, 660 hektarı göl, 236 hektarı mera, 60 hektarı tarım, 2 hektarı fundalıktır. Proje alanının yaklaşık %2,47’lik (189,182 hektar) kısmı özel mülkiyettir. Üçüncü Havalimanı Projesi sebebi ile doğrudan kesilecek orman alanı toplamı 6.173 hektardır. Fakat bu miktar etki sahasını içermemektedir. Etki sahasındaki kesimler dahil edildiğinde yaklaşık olarak 2,5 milyon civarında ağaç kesimi yapılacağı öngörülmektedir.



Şekil 1: 3.Havalimanı proje etki alanı

2. PROJE ALANI İNCELEME VE DEĞERLENDİRİLMESİ

İstanbul'a yapılması planlanan 3. Havalimanı ile ilgili Bilgi Edinme Kanunu kapsamında, İnşaat Mühendisi Sn. Prof. Dr. Zerrin Bayrakdar tarafından proje ile ilgili sorulara Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yanıt verilmiş; yer seçimi, çevre etki değerlendirme raporu (ÇED), kamulaştırma işlemleri, acele kamulaştırma kararı, proje alanında yer alan ağaçlar ve havalimanının kapasitesi gibi hususlarda bilgilendirme yapılmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'ndan edinilen bilgiye göre yer seçimi konusunda;

- Doğal/yapay mania durum tespitleri
- Rüzgar verileri
- Bölgenin ekolojik dengesi,
- Hava sahası planlaması,
- Hava sahasındaki alçalma ve tırmanma yüzeyleri,
- Kamulaştırma maliyetleri,
- Yeterli arazi kapasitesinin ve kullanım alanının mevcudiyeti,
- Atatürk Havalimanı uçuş koridoruna olan uzaklık,
- Kamulaştırma maliyeti,
- Deniz kıyısına yakın olması halinde seyrüsefer açısından kolaylıklar sunması,
- Havalimanı yerleşimi ile deniz arasında bir yapılaşma oluşmaması

hususlarında değerlendirme yapıldığı ve sonucunda etüdün Akpınar-Yeniköy mevki üzerinde gerçekleştirildiği belirtilmiştir.

2.1. PROJE ALANININ JEOLJİK AÇIDAN İNCELENMESİ

TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi; Çevre Jeolojisi açısından 3.Havaalanı adlı raporunda seçilen bölgenin havaalanı için uygun olup olmadığı konusunu araştırmış ve bölgenin havaalanı yapılması için uygun olmadığını belirtmiştir.

Alanın yaklaşık 1/3'ü meşe ve kayın karışımı doğal ormanla kaplıdır ve toplam ormanlık alan 6.172 hektardır. Geri kalan bölümü ise geçmişte plansız, denetimsiz, çoğu zamanda ilkel yöntemler uygulanarak çıkarılmış ve şimdilerde terkedilmiş kömür ve kum ocağı işletmeleridir. Maden İşleri Genel Müdürlüğü (MİGEM)'e kayıtlı maden sahası 2.670 hektardır. Yakın zamana kadar bu alanlar, çok sayıda düzensiz tepeler ve çukurlardan ibaretti. Maden işletmelerinden arta kalan çukurlar zaman içinde su ile dolarak yapay göllere dönüşürken; kömür ve kum işletme atıklarının oluşturduğu yığınlar ise ağaçlandırılarak tepelere dönüşmüştür. Bölgede bu şekilde oluşmuş irili ufaklı 66 adet göl tespit edilmiştir. Bölgede tespit edilen göllerden sadece bir tanesi doğal oluşumlu bir göldür.

Özellikle büyük göllerin tabanındaki 6,5m'ye kadar varan kalınlıkta balçık; geniş yüzey alanlarına sahip suya doymuş sedimentler ve gevşek malzemelerden oluşmuş maden atık yığınları zemine ait tehlikeli özelliklerden birkaçıdır. Terkedilmiş kömür sahalarında yapay olarak oluşmuş göller ve tepeler, topografik engellerin giderilmesi için aşırı miktarda kazı ve dolgu yapılacak olması, mevcut suni göllerin susuzlaştırılması, 65 adet suni göl tabanındaki suya doymuş sedimentlerin varlığı, yüzeysel ve derin heyelanlar, ani ve süreye bağlı oturmalar, sıvılaşma riskleri, yeraltı su seviyesinin

belirsizliği, rehabilite edilmeden terkedilmiş kömür ve kil sahalarının durumu, hem jeolojik olarak oturmasını tamamlamamış suya doygun birimler hem de normal konsolide birimlerin proje yükünü karşılamayacak kalitede olması gibi nedenlerden dolayı havaalanı inşaatının böyle bir zemin üzerine inşası ancak kağıt üzerinde olanaklıdır. Daha iyi bir yer seçimi, proje maliyetleri ve zaman sürecini aşağıya çekecektir.

Ayrıca proje alanı, dünyanın sayılı kuş göç yollarından birinin içinde kalmaktadır ve yılda bir milyonun üzerinde kuş bu bölgeden geçmektedir. Karadeniz kıyısının sis kuşağı da bu bölgeyi kaplamaktadır. Bölgenin ekolojik yapısı, bölgeye ait rüzgar durumu, proje sahasının büyük bir kısmının orman arazisi olması, bölge halkının geçimini tarım ve hayvancılıkla sağlaması gibi nedenler de bölgenin yapılaşmaya açılmaması gerektiğini göstermektedir.

2.2. PROJE KOTU , KAZI VE DOLGU ALANLARI

TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin yapmış olduğu çalışmaya göre;

Havaalanı ihalesinde proje kotu (pist kotu) 105 m'dir. İhaleye katılmak üzere müracaat eden firmalar tarafından ihale makamına, ihale tarihinden önce, bu kotun değişip değişmeyeceğini resmi olarak sorulmuş ve resmi olarak "kesinlikle değişmeyecek" yanıtını verilmiştir. İhale tamamlanıp inşaat başladıktan sonra, 105 m'lik proje kotunun 70 m'ye indirildiği basında yer almıştır. 3.Havaalanının imar planları Temmuz 2014'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığının web sayfasında yayınlanmıştır.

Bu planlar ve altlığı olan haritalardan yararlanarak, eldeki verilerle yapılan hesaplar ile şu sonuçlara ulaşılmaktadır:

- **105 m kotuna göre, yalnızca pist sahası ile ilgili yapılacak dolgu miktarı 1,2 milyar m³, tüm proje için ÇED raporunda belirtildiği üzere 2 milyar 500 milyon m³, kazı miktarı 150 milyon m³ tür.**
- **70 kotuna göre ise dolgu miktarı 420 milyon m³ olmaktadır.**
- Bu yaklaşık hesaplar, göl yüzeyleri baz alınarak yapılmış olup, zeminde var olan yaklaşık 16 m derinliğe sahip 66 adet göl hesaplara dahil edilmemiştir. Bu göllerin derinliği hesaba katıldığında dolgu alanları daha da artmaktadır.

Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin yapmış olduğu çalışmaya göre, 66 gölün 16 adedi 15 m'den derindir. Bu göllerden 8 adedi 20 metreden derindir. Aralarında 29 m derinliğe ulaşanı vardır. Özellikle büyük göllerin tabanında 6,5m'ye kadar varan kalınlıkta balçığın yer aldığı bilinmektedir ki bu, sahaya ait en önemli tehlikelerden biridir. Böylesi bir zemin üzerine yapılacak gelişigüzel dolgunun stabil olması beklenemez!

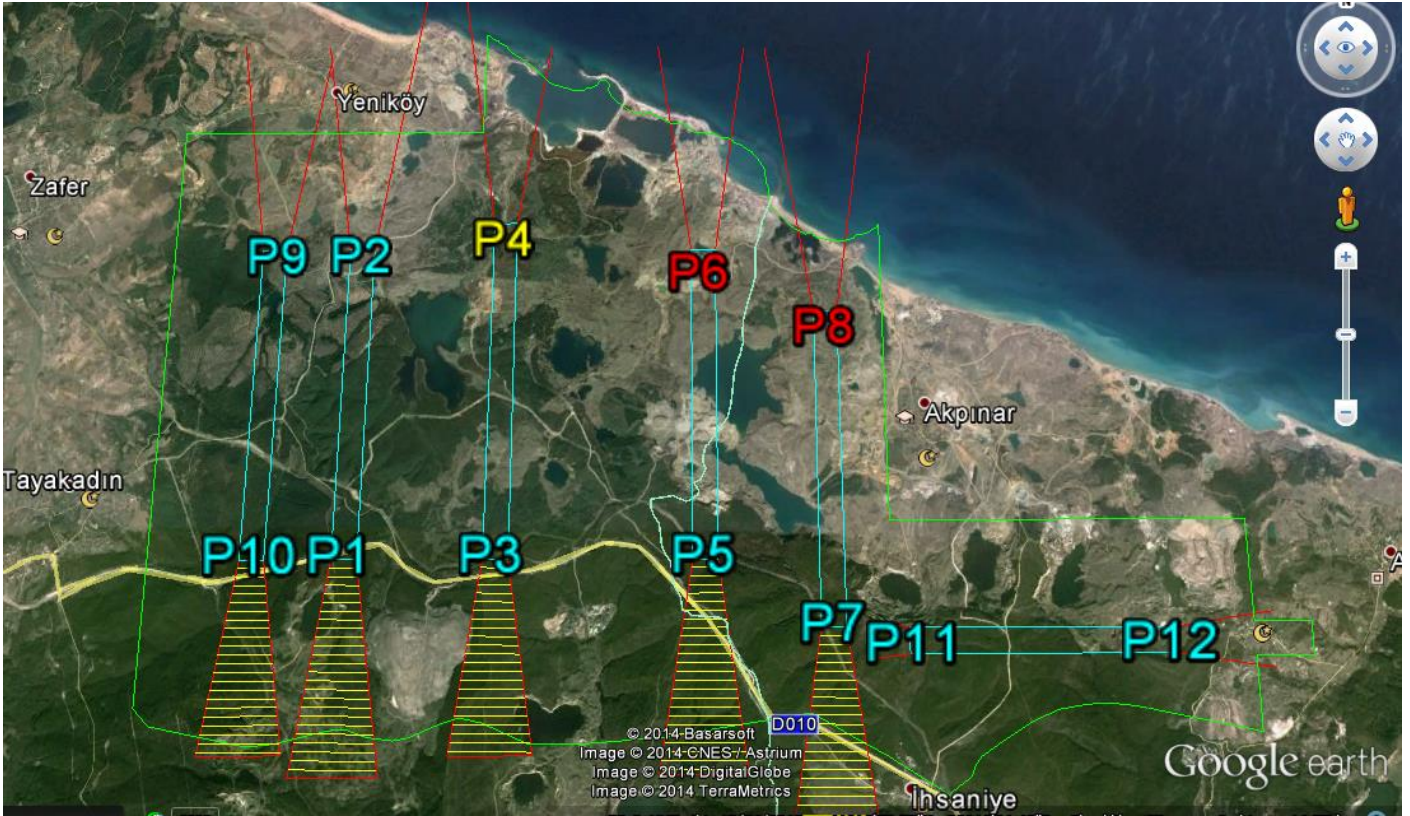
Ayrıca seçilecek dolgu malzemesi için bazı testler yapılmış olması ve uygunluğunun standartlar ile belirlenmesi gerekmektedir. 105 m yüksekliğinde yapılacak dolgunun malzemesinin seçimi uzun ve titiz arazi gözlemleri ve laboratuvar çalışmalarıyla belirlenmiş CBR (California Bearing Ratio) testi, Proctor kompaksiyon değerleri ve taşıma gücü değerleri dikkate alınarak belirlenmek zorundadır. Bu değerler dikkate alındığında ise dolgu için uygun malzemenin çevrede bulunan taş ve agrega ocaklarından ve mevcut saha içindeki yerel zeminden sağlanması oldukça güçtür. Bu durumda proje için kullanılacak dolgu malzemesinin Marmara bölgesi ve/veya dışından taşınması anlamına gelmektedir. Böyle bir girişim de ulaşım ve maliyeti aynı zamanda da proje süresini doğrudan etkileyecektir. Aksi durumda standart dışı uygulamalar ile kaliteden ödün verilerek yapılacak

çalışmalar, projenin tamamlanmasından sonra oluşacak daha büyük problemlere ve maliyetlere sebep olacaktır.

5 – Kot değişikliğinin hafriyat maliyetine ve dolayısıyla ihalenin sonucuna etkisi açıkça ortadadır. Ve İhale Yasası gereği, ihale tarihinden sonra projede değişiklik yapılamaz.

6 –Kot değişikliğinin en büyük etkisi ise, mevcut haliyle bu havaalanının çalıştırılmayacak hale gelmesidir. Şöyle ki;

- Ekte sunulan boykesit, imar planlarında gösterilen P3 – P4 pistinin kuzey – güney istikametindeki boy kesitidir. Pist başı ve pist sonu belirtilmiştir. Pist uzunluğu 4 km olup, pist sonundan itibaren havaalanı mülkiyet sınırına kadar 2,4 km mesafe vardır. Bu nedenle kesit uzunluğu 6,4 km'dir.
- Bu kesitte farklı renkte gösterilmiş iki adet tırmanma eğimi vardır. Birisi %8, diğeri %2'dir. %8 tırmanma eğimi Sabiha Gökçen Havaalanı kriteri, %2 Atatürk Havaalanı kriteridir. Bu değerler en az değerlerdir. Ve hesaplamaların pist sonundan itibaren yapılması gereklidir.
- Ekteki çizimde hesaplamalar hem pist sonundan, hem de pistin 2/3'lik kısmından sonra olmak üzere yapılmıştır.
- Buna göre, %2 eğimde hesaplanan kesit her şartta, havaalanı mülkiyet sınırında zemin kotunu kesmektedir.
- %8 eğimde ise pist sonundan hesap yapıldığı takdirde 250 m, pistin 2/3 ünden hesap yapıldığı takdirde 362 m kotuna çıkabilmektedir. Uçakların iniş – kalkış hızları düşünüldüğünde, bu aralıkların güvenilir olup olmadığı incelenmelidir.
- Havaalanının 70 m ve 105 m kotuna göre üretilmiş 3 boyutlu görüntüleri ektedir. Buna göre, havaalanının güneyindeki tepeler, yukarıda açıklanan hususlara göre risklidir. Bu tepelerin herhangi bir şekilde alçaltılması, çok geniş bir orman alanının (havaalanında yok edilen ormana ek olarak) daha yok edilmesi gerekecektir. Ancak bu defa da şu sorun ortaya çıkmaktadır: Bu tepelerin olduğu yerden 3. Köprü otoyolu geçmektedir. Ki bu durumda yine ihalesi yapılmış olan ve inşaatı devam etmekte olan otoyolun proje kotlarının değişmesi gündeme gelecektir.



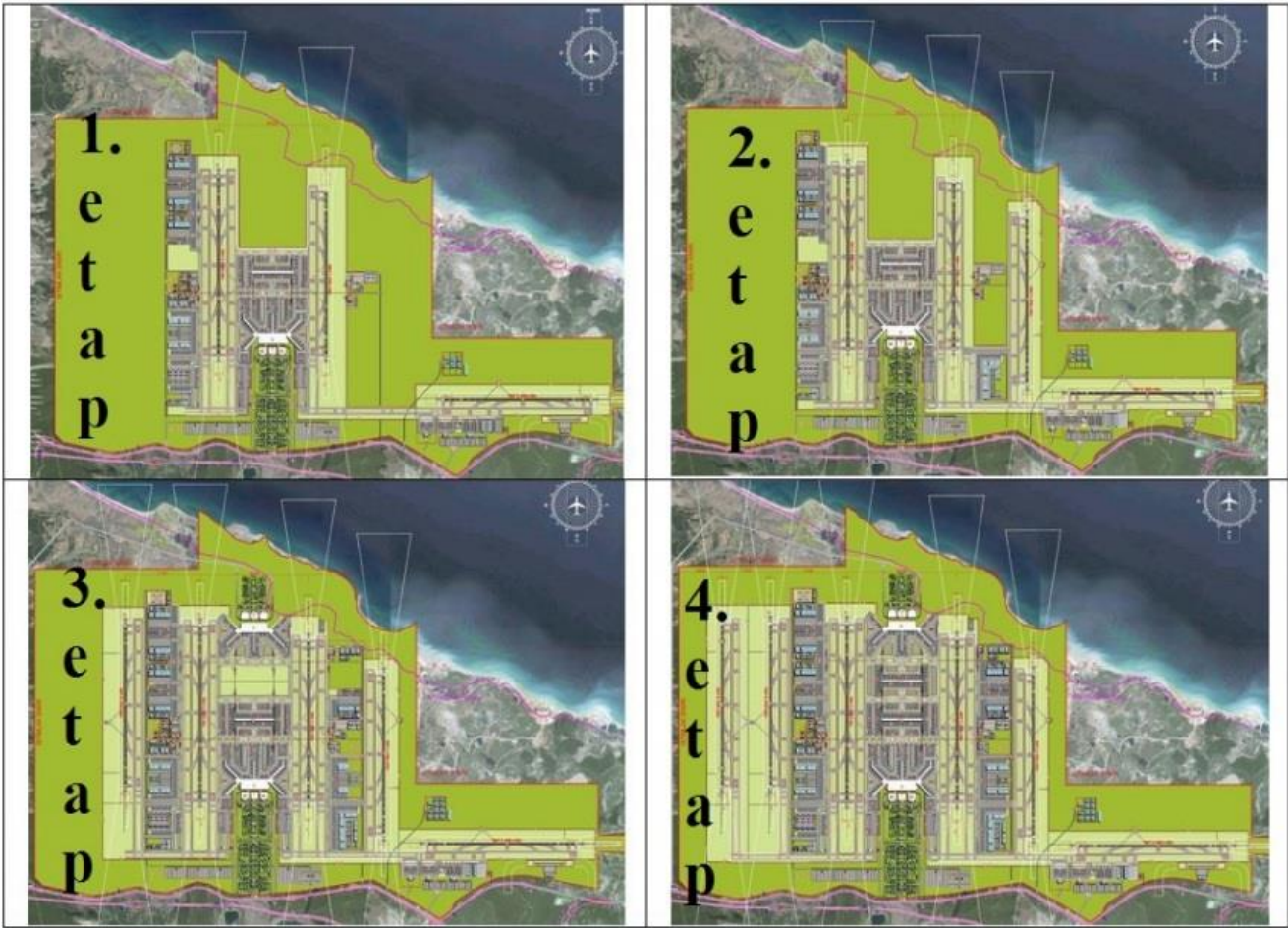
Şekil 2: Pistlerin başlangıç ve bitiş noktaları

Sonuç olarak, ihalesi sonuçlanan havaalanının proje kotununun 105 m'den 70 m'ye indirilmesi, bu havanın çalışamaz hale getirecektir. Proje kotu değişmez ise en az **1 milyar m³ dışarıdan dolgu** getirilmesi gerekecektir. Basında çıkan haberlere göre, sahada şu anda 1200 adet ağır tonajlı kamyon çalışmaktadır. Hafriyat kamyonlarının kapasitelerinden yola çıkılarak hafriyatın süresi hakkında fikir edinmek mümkündür.



Şekil 3: Havalimanı için dolgu yapılacak alanın genel görünümü (Fotoğraf Dr. Esen Arpat'dan alınmıştır.)

Ayrıca şu zamandaki çalışma planına göre 2016 yılında iki pist, 2019-2020 yılında altı pistin tamamlanması planlanıyor.



Şekil 4: Proje etapları

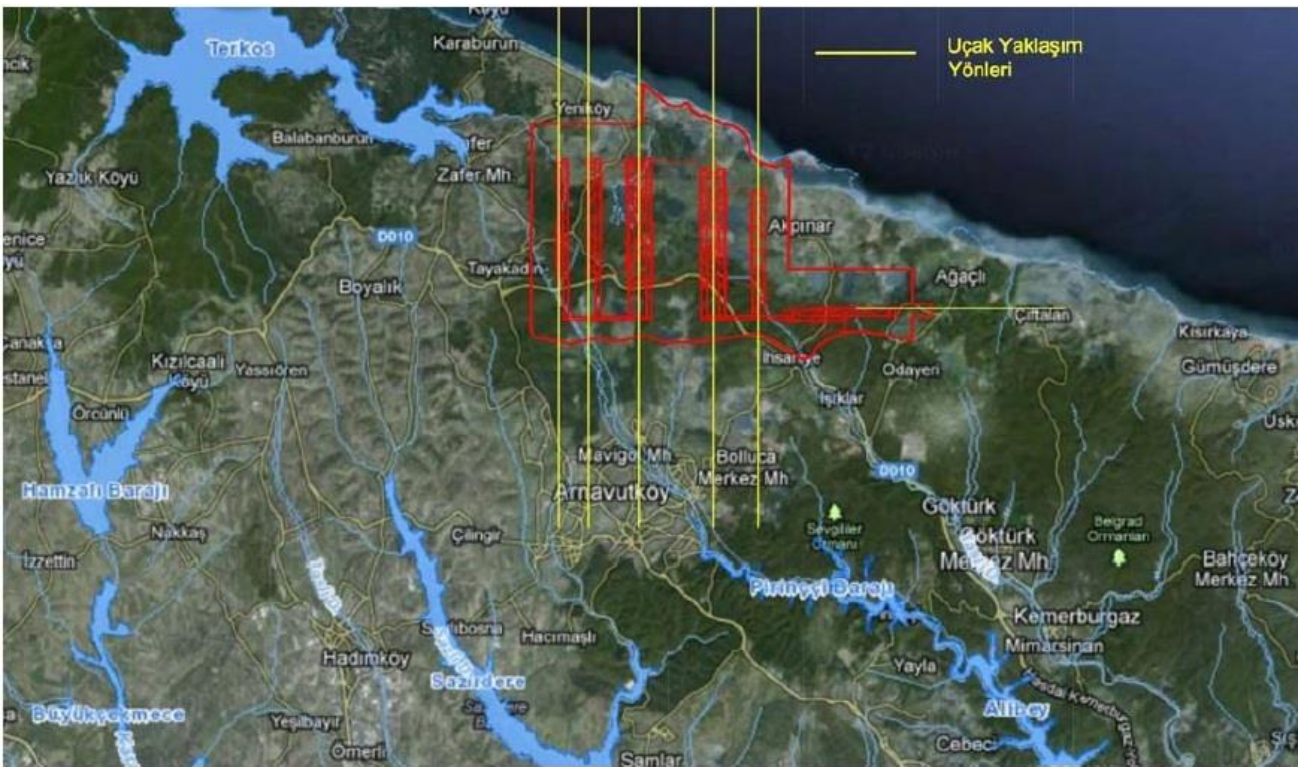
3. PROJENİN SU KAYNAKLARINA VE ÇEVREYE ETKİSİ

ÇED raporunda da kabul edildiği gibi, son yıllarda artarak devam eden hızlı ve plansız kentleşmeden su havzaları önemli ölçüde etkilenmiş ve yer yer yoğun konut ve sanayi alanlarıyla işgal edilerek; amacı içme ve kullanma suyu sağlamak olması gereken bu doğal ortamlar, önemli ölçüde tahrip edilmiştir. Havaalanı planlanması ve 3.köprü projesi ile birleştirilmesi İstanbul'un kuzeyini rantta teslim edecek, Avrupa yakasındaki içme suyu kaynaklarının sonunu hazırlayacak ve İstanbul'a nefes veren son boş kalan yeşil alanlarını geri dönülemez şekilde yok edecektir.

Terkos ve Darlık Havzaları; kente daha uzak olmaları nedeniyle, diğerlerine nazaran daha iyi korunmuşlardır. Günümüzde İstanbul kentinin inşaat alanına dönüştürülmesiyle; başta Büyükçekmece Havzası olmak üzere, Terkos Havza'sında da yapılaşma baskısı giderek artmaktadır.

3.1. TERKOS GÖLÜ VE 3.HAVALİMANI

Terkos Gölü su potansiyeli ile İstanbul çevresindeki tatlı su rezervlerinin %22'sine sahiptir. Şehir kullanım suyunun önemli bir bölümünü karşılamaktadır. Aynı zamanda Terkos gölü Istranca derelerinden gelen sular için depo vazifesi görmektedir. Söz konusu proje alanının bir bölümü, halihazırda planlama aşaması devam eden Pirinççi Barajı ile Terkos gölü ve Alibey Barajının uzun mesafe koruma alanında kalmaktadır. Bu kapsamda yapılması planlanan 3. Havalimanı projesi bölgede meydana gelecek nüfus yoğunluğu ve sanayileşme sadece projenin kapsadığı alanları değil tüm havza alanlarındaki kirliliğini geri dönüşü olmayacak biçimde artırma riski taşımaktadır. Söz konusu projenin etrafında bulunan yüzeysel su kaynakları (Terkos Gölü, Alibeyköy barajı ve planlama aşaması devam eden Pirinççi Barajı) şu an Elmalı Barajında yaşandığı gibi kullanılamaz noktaya gelecektir.



Şekil 5: Terkos gölü ve 3. havalimanı

Terkos Barajı, 3.Havalimanı proje sahasına kuzeybatıda 2,5 km mesafede yer almaktadır. Söz konusu proje sahası Terkos Barajı orta mesafe koruma alanı ve uzun mesafe koruma alanı içinde kalmaktadır. Projenin inşaat aşamasında, inşaat faaliyetleri ve hafriyat dökümü sırasında oluşacak toz ve egzoz emisyonları gölü olumsuz etkileyecektir.

Projenin inşaat aşamasında, alanda bulunan akarsuların yataklarının tahrip edilmesi sonucu Terkos Gölü'nün su toplama miktarlarında azalma ve yüzeysel akışlarla kirlilik yüklerinde artma gerçekleşecektir.

Su toplama alanı 736,2 km², su alanı 39 km² olan Terkos Gölü havzasını besleyen 2 adet derenin, yapılması planlanan inşaat çalışmaları sonucu, göle olan bağlantısı kesilecektir. Söz konusu derelerin tahrip edilmesi sonucu barajda su toplama miktarında azalma ve yüzeysel akışlarla kirlilik yüklerinde artma gerçekleşecektir.

Terkos gölü havzasını besleyen Ceko deresi ve devamındaki adı Üstülük deresi olan dere ile Yeniköy deresinin bir kısmı tahrip edilecektir. Bu kapsamda Terkos dere akış güzergahlarının bu durumdan etkilenerek su potansiyelinin azalacağı görülmektedir.

3.2. METEOROLOJİK DEĞERLENDİRME

ÇED Raporunda meteorolojik değerlendirmeler ve hava kalitesi modellerinde Kumköy ve Florya Meteoroloji İstasyonu verileri kullanılmıştır. Yükseklik (ana sondaj verisi) verileri olarak da Göztepe Meteoroloji verilerinden yararlanılmıştır. Öncelikle Florya ve Göztepe istasyonları proje alanına oldukça uzaktır ve iklim olarak daha ılıman bir bölgede yer almaktadırlar. Kumköy İstasyonu ise proje alanına 20-25 km kadar uzakta olup, en yakın meteoroloji istasyonudur. Ancak konum itibarıyla Kumköy bir koyda yer almaktadır ve bu nedenle biraz daha korunaklı olduğu söylenebilir. **Proje alanı ise doğrudan deniz üzerinden gelen rüzgarlara açıktır. Uçuş için uçağın gelen rüzgarı önden alması gerekir, yandan ya da arkadan alması tehlikelidir. Ayrıca Türk Hava Kurumu Teknik Birimi'nin, Karadeniz tarafından gelen rüzgarlar nedeniyle projeye onay veremediği bilinmektedir.** Bu nedenlerle raporda kullanılan meteoroloji istasyonlarının verileri proje alanındaki değerleri yansıtmamaktadır. Yılda 150 milyon kişinin taşınacağı bir havalimanında meteorolojik parametrelerin gerçekliğe uygun olarak ölçülebilmesi için proje alanında bir meteoroloji istasyonu kurulmalı ve en az 5 yıllık bir ölçümden sonra projenin yapılıp yapılmayacağına karar verilmelidir. Raporda ayrıca iklim değişikliğinden kaynaklanan riskler (hortum, aşırı sağanak yağışlar ve fırtınalar) de değerlendirilmemiştir. İklim modelleri ile bu riskler değerlendirilebilmektedir.

ÇED Raporu'na göre yılın 107 günü fırtınalı, 65 günü ise yoğun bulutlu olan bu kıyı bölgesinde hava taşımacılığı ve piste iniş ve kalkışların fiziksel çevre şartları bakımından sorun yaratabilir.

3.3. ORMAN ALANLARI

3. Havalimanının yapılacağı belirtilen bu bölge; kentleşmenin henüz görülmediği, şehrin akciğerlerinin ve karbon yutak alanlarının, bölgenin biyolojik çeşitliliğinin var olmaya çalıştığı İstanbul'daki yegâne yerlerden biridir. Bu alan İstanbul'a hayat veren, canlı kalan son alandır. Bu nedenle ve 6831 sayılı Orman Kanunu gereğince de korunması gerekli olan ormanlık alanlardır.

7.650 hektarlık alanı kapsayacak olan bu devasa proje bu alandaki ormanlık alanların, orman vasfını yitirmemiş toprağın, bölgeye has doğal dokuyu ve ekosistemleri olumsuz etkileyecek biyolojik çeşitliliği oluşturan canlıların olası tahribatına neden olacaktır. Daha da kötüsü bu proje hali hazırda maden ocakları sayesinde zarar görmüş olan bölge için geri dönüştürülemez tahribatlara neden olacaktır.

Havalimanının kurulacağı alan 240 bin ha kadar olan İstanbul İli ormanlarının % 2,5'ine karşılık gelmektedir. İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar kentin ekolojisi açısından son derece önemlidir. Çünkü ağırlıklı olarak kuzeyden esen rüzgarlar nedeniyle bu ormanlar üzerindeki temiz ve nispeten serin hava kentin üzerindeki kirliliği ve sıcak hava ile yer değiştirerek kent havasının temizlenmesine ve serinlemesine katkı sağlamaktadır. Bu bölgelerdeki ormanlar Terkos Gölü ile Alibey Baraj havzası ile Belgrad ormanındaki bentlerin erozyon nedeni ile dolmasını engellemekte ve içme suyu kalitesinin yükselmesine katkı sağlamaktadır. İstanbul'un kuzeyinde yer alan ormanlar çok fazla

parçalanmamıştır. Bu nedenle yaban hayatı için de büyük önem arz etmektedir. Ancak Havalimanı ile diğer projeler (3. Köprü, Kanal İstanbul, Ağaçlı-Çiftalan arasında planlanan yeni yerleşim alanları) ile ormanlık alanlar ve diğer habitatlar tahrip edilecektir.



3.3.1 Flora ve Fauna Etkisi

Proje ve projenin etki alanında 17 adet endemik bitkinin bulunduğu belirtilmektedir. Proje alanında mevcut olduğu söylenen 79 bitki türünden 17'sinin endemik olduğunun belirtilmesi yöredeki endemizm oranının oldukça yüksek olduğunun göstergesidir. Bu durum proje ve etki alanında çok sayıda ekosistemin (kumul, orman, mera, tarım, göl, sazlık vb) olmasından kaynaklanmaktadır. İstanbul'daki 24'ü İstanbul endemiği 17 Türkiye endemiği olmak üzere 41 endemik bitkinin % 41'inin proje alanı ile proje etki alanında bulunduğu anlamına gelmektedir.

ÇED Raporunda proje alanı ve çevresinde 8 amfibi, 20 sürüngen, 17 kuş ve 13 memeli hayvan türünün yaşadığı belirtilmektedir. Verilen tür sayıları eksiktir. Örneğin Havalimanına yakın bir konumda yer alan Belgrad Ormanında 146 kuş türü belirlenmiştir. ÇED Raporuna göre alanda bulunan 58 fauna elemanından 24'ü Bern Sözleşmesi EK II listesinde yer almaktadır. Sözleşmeye göre bu türler Kesin Olarak Koruma Altına Alınan Türler olup, bunların

- 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 yasaktır.

Raporda fauna listesindeki türler için havalimanı inşaat faaliyeti ile “bu türlerin avlanması, kasıtlı olarak öldürülmesi veya alıkonulması, yumurtalara zarar verilmesi gibi faaliyetlerin kesinlikle söz konusu olmadığı” belirtilmektedir. Ancak üreme ve dinlenme alanlarının, projenin hayata geçmesi durumunda tamamen yok edileceğine değinilmemiştir. Canlıların yaşama alanlarının tahrip olacağı dolaylı olarak kabul edilmiş ve bu konuda “inşaat faaliyetlerin başlaması ile bölgede yer alan canlıların daha uygun alanlara yerleşmek üzere bölgeden ayrılacağı düşünülmektedir” denilmiştir. Ek olarak “İnşaat aşamasından önce proje alanı içerisinde bulunan hareketli fauna elemanları rahatsız edilerek bölgeden göçü sağlanacaktır. İnşaata başlanmadan önce görsel kontrol yapılarak ortamda bulunan fauna türlerinin yerleri tespit edilerek, bu türlerin zarar görmemesi için kendiliğinden kaçmalarına izin verilecek veya uygun donanım ve yöntemler ile inşaat alanı dışarısına çıkarılacaktır.” denilerek Bern Sözleşmesi hükümlerine uyulmayacağı açıkça kabul edilmektedir.

3.3.2 Kuş Göç Yolu

ÇED raporu eki olarak sunulan ve proje alanı ve etki alanındaki kuş hareketlerinin değerlendirildiği raporda özetle proje alanının ve yakın çevresinin çok sayıda habitata ve sulak alana sahip olduğu, Türkiye'nin önemli kuş göç yollarından birinin geçtiği rota üzerinde olduğu, bölgede çok sayıda kuşun konakladığı açıklanmaktadır.

ÇED raporunda kuş-uçak çarpışma risklerinin değerlendirilmesi için “Havalimanının kurulacağı bölge Kuş Göç Yolları üzerindedir. Bu alanda kuş hareketleriyle ilgili olarak alınacak tedbirleri de içeren rapor, ÇED Olumlu kararının alınması ile yatırımcı firma tarafından inşaata başlanmadan kuş gözlemleri konusunda deneyimli bir akademisyen başkanlığında uzman bir ekibe hazırlattırılacaktır. Alanın kuş göç yolları ve kuş-uçak çarpımları açısından değerlendirilebilmesi ve tedbir önerilerinin geliştirilebilmesi için ilkbahar ve sonbahar göç döneminde, göçmen ve yerli türler ile kışlayan türler iki yıl süreyle izlenerek, göç yolları ve uçuş rotaları belirlenecektir. İki yıllık izleme neticesinde ortaya çıkacak sonuca göre sürekli izleme programı oluşturulacak ve izlemeler yapılarak izleme sonuçlarına göre gerekli tedbirler alınacaktır. Kuş gözlem raporları 6 aylık periyotlar halinde Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'ne sunulacaktır” denilmektedir. Ancak bu açıklamanın aksine kuş gözlemleri yapılmadan inşaata başlanmıştır. Ayrıca önlemlerle ilgili olarak kuşların gürültü ile kaçırılması, ibreli türlerle ağaçlandırma, çimlerin kısa biçilmesi gibi bazı literatür bilgileri verilmektedir. Ancak proje alanının 2-3 km kadar yakınında bölgenin en önemli sulak alanı ve su kuşlarının yoğun olarak konakladığı 41,7 km² yüzeye sahip Terkos Gölü bulunmaktadır. Raporda sıralanan önlemler proje alanında uygulanabilse bile Terkos Gölündeki kuşların buradan uzaklaştırılması mümkün değildir. Ayrıca kuş-uçak çarpışmalarının risk değerlendirmesi için modeller mevcut olup bu modellere yer verilmemiştir.

4. KAMULAŞTIRMA VE ACELE KAMULAŞTIRMA KARARI

Acele kamulaştırma kararı; bakanlığın da belirttiği üzere, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 27. Maddesi ile yurt savunması ihtiyacına veya aceleliğine Bakanlar Kurulunca karar alınacak hallerde veya özel kanunlarla öngörülen olağanüstü durumlarda gerekli olan taşınmaz malların kamulaştırılmasında kıymet takdiri dışındaki işlemler sonradan tamamlanmak üzere ilgili İdarenin istemi ile yapılmaktadır. 3.havalimanı projesi için acele “yurt savunması” ya da “olağanüstü durum” halleri gerekçe gösterilemez. Bu nedenle acele kamulaştırma kararı, bu proje için geçerli olmamalıdır.

Savaş hukuku uygulaması olduğu çok açık olan bu el koymaların HES’ler, madenler, demiryolu ve karayolu inşaatları ve kentsel dönüşüm projeleriyle uzaktan yakından hiçbir alakasının olmadığı görülmektedir. Zaten 2004 yılına kadar alınan acele kamulaştırma kararlarının toplam sayısı yirmiyi bulmamaktadır. Ancak AKP iktidarıyla son on yılda bu sayı, yüzler ve giderek binlerle ifade edilmeye başlanmıştır. Bu ölçekte bir uygulama, Türkiye yüzölçümünün önemli bir bölümüne şirketler lehine Bakanlar Kurulu kararları ile el konulduğu anlamına gelmektedir. EPDK ve TOKİ gibi kurumlara devredilen doğrudan acele kamulaştırma kararı alma yetkisi, Danıştay’a açılan davalarla iptal edilmiştir. Şimdi, Türkiye’nin hangi köşesindeki köye, vadiye, mahalleye el konulacaksa Bakanlar Kurulu doğrudan karar almaktadır. Son iki yıldır hemen hemen her Bakanlar Kurulu toplantısında, tarihi ve kültürel değerleri ile içinde yer aldıkları ekosistemin özellikleri hiç sayılarak, sadece ada ve parsel numaraları belirtilerek yaşam alanlarına el konulmaktadır.

Danıştay defalarca, acele kamulaştırma yoluna ancak savaş ve seferberlik gibi olağanüstü hallerde başvurulabileceğini, enerji ve inşaat gibi projelerde bu yöntemin uygulanamayacağını belirten kararlar vermiştir. Dolayısıyla bu uygulamaların hukuksuz olduğu bizzat hükümetin de bilgisi dahilindedir. Ancak mevcut yasalara göre tek tek yurttaşların ayrı davalar açarak topraklarını kurtarmaları zordur. Bu nedenle Bakanlar Kurulu kararı ile fiili bir durum yaratılmış olmaktadır. Vatandaşın da alternatif pratik bir çözüm bulamaması neticesinde paraya ve kaderine razı olan bir süreç süregitmektedir. Böylece hukuksal açıdan mümkün olmayan, olsa bile yıllar sürececek bir kamulaştırma süreci, muktedirin iki satırlık kararıyla bir anda hallolmaktadır.

Konu ile ilgili açılan davada, Bakanlar Kurulu’na yurt savunması gibi olağanüstü durumlarda verilen acele kamulaştırma yetkisinin ticari bir proje için suistimal edildiği öne sürülerek vatandaşların arazilerine ‘rezerv yapı alanı’ adı altında el konulması ve ihaleyle müteahhitlerin hizmetine sunulmasının mülkiyet hakkını ihlal ettiği belirtilmiştir.

İstanbul’un 1/100.000’lik Çevre Düzeni Planı’na tümü ile aykırı olarak ve yukarıda kısaca değinilen bu olumsuzluklara rağmen, proje alanının kamulaştırılma işlemi için “Kamu Yararı Kararı” alınmış olmasını da anlamak mümkün değildir.

5.SONUÇ

Bu rapor, bugüne kadar basında proje ile ilgili çıkan haberler, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı web sitesinde bulunan veriler, Bilgi Edinme Yasası kapsamında proje hakkında sorulan sorulara Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen cevaplar, İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı ÇED (Çevre Etki Değerlendirme) Raporu ile Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği (TMMOB) üyesi mühendis, mimar ve şehir plancılarının yaptıkları çalışmalar sonucu hazırlanmıştır.

Yapılan incelemeler göstermiştir ki, 3.Havalimanı sahası olarak belirlenen alan gerek Terkos Gölü, kuş göç yolları ve orman alanlarına etkisi dikkate alındığında ekolojik açıdan, gerekse jeolojik durum, proje kotu ve dolgu ihtiyacı gibi teknik kriterler açısından uygun değildir. Ayrıca ihaleden sonra yapılan proje kotu değişikliğine göre imalat yapılırsa, bu havaalanına iniş-kalkış, yalnızca Karadeniz istikametinden yapılabilecektir. ÇED raporuna göre meteorolojik durum ortada iken, bu havaalanının uygun olarak çalışabilir olup-olmadığı bile belirsizliğini korumaktadır.

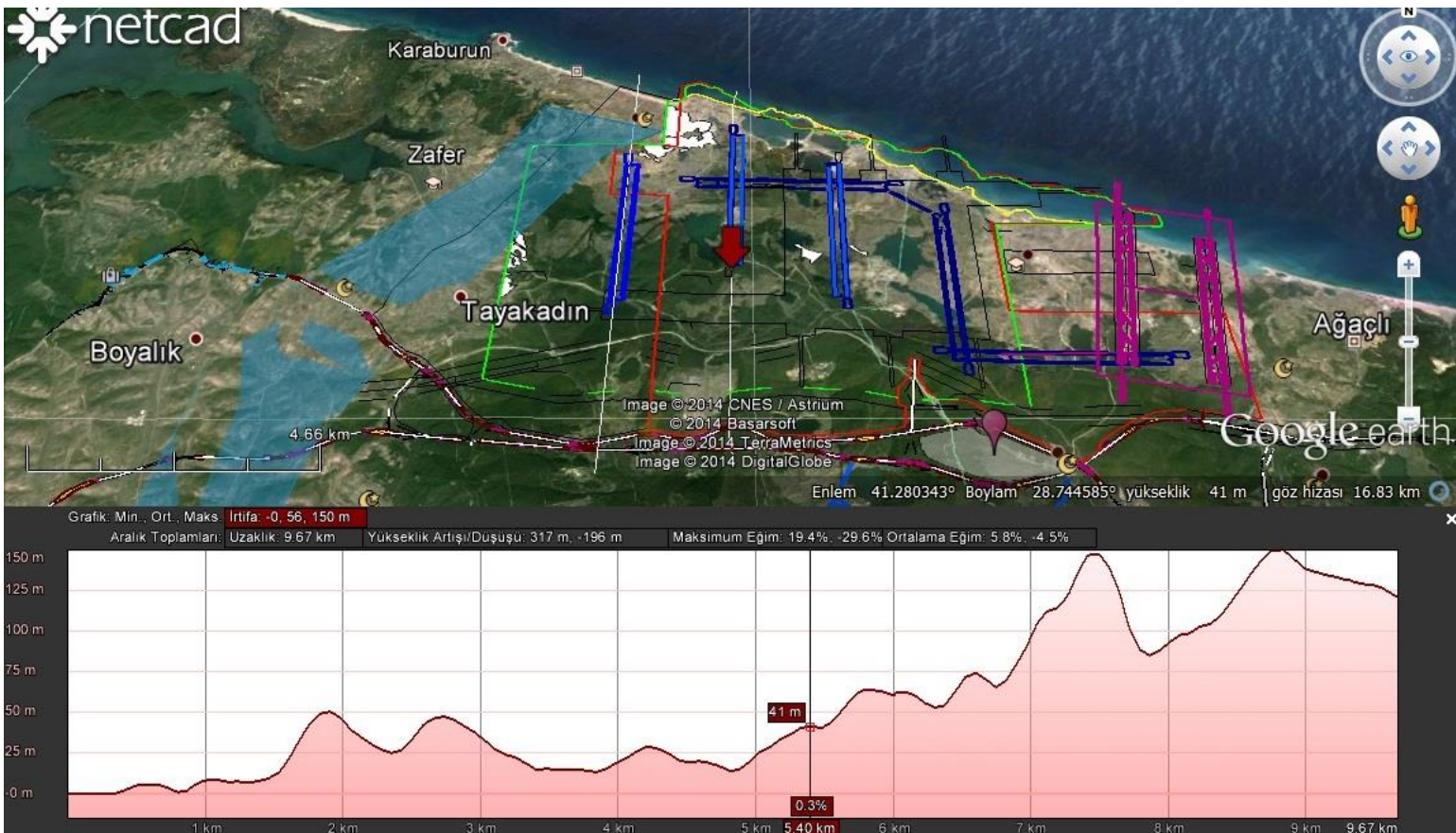
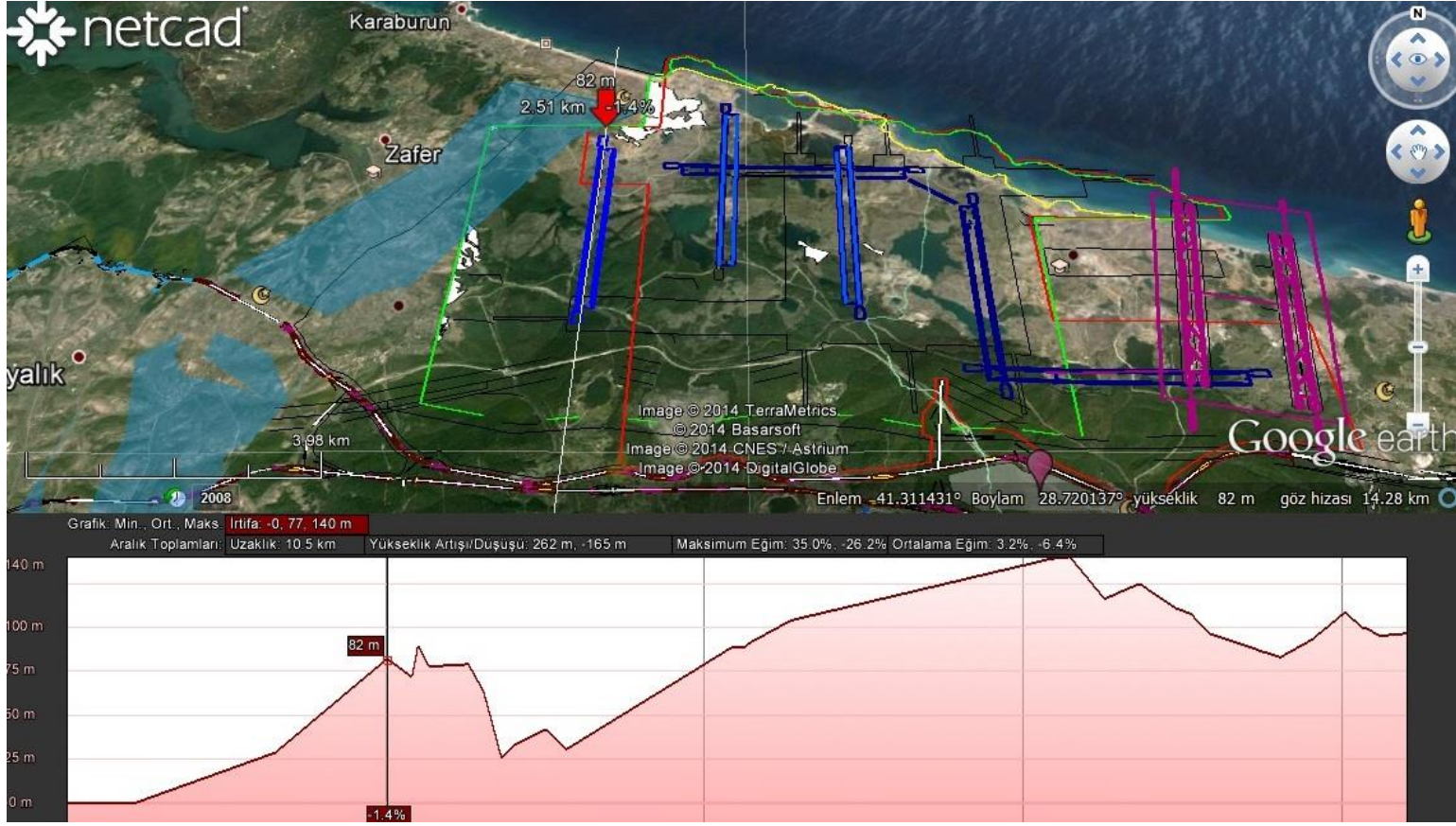
İstanbul için en önemli su kaynağı Terkos Gölü ve temiz hava kaynağı kuzey ormanları mutlak koruma alanları olmalıdır. Ancak 3.Havalimanı projesi Terkos gölü ve kuzey ormanları üzerinde yaratacağı ekolojik yıkım nedeniyle İstanbul halkını susuz ve havasız bırakacaktır.

Bu tespitler ışığında yapılan değerlendirme göstermektedir ki, 3.havalimanı projesi doğal yaşam ortamlarının ve önemli su havzalarının yok olması ile sonuçlanacak olup proje; ekolojik ve jeolojik kriterler, zemin özellikleri, kazı ve dolgu alanları, kent bilimi ve uçuş güvenliği açısından kabul edilebilir değildir.

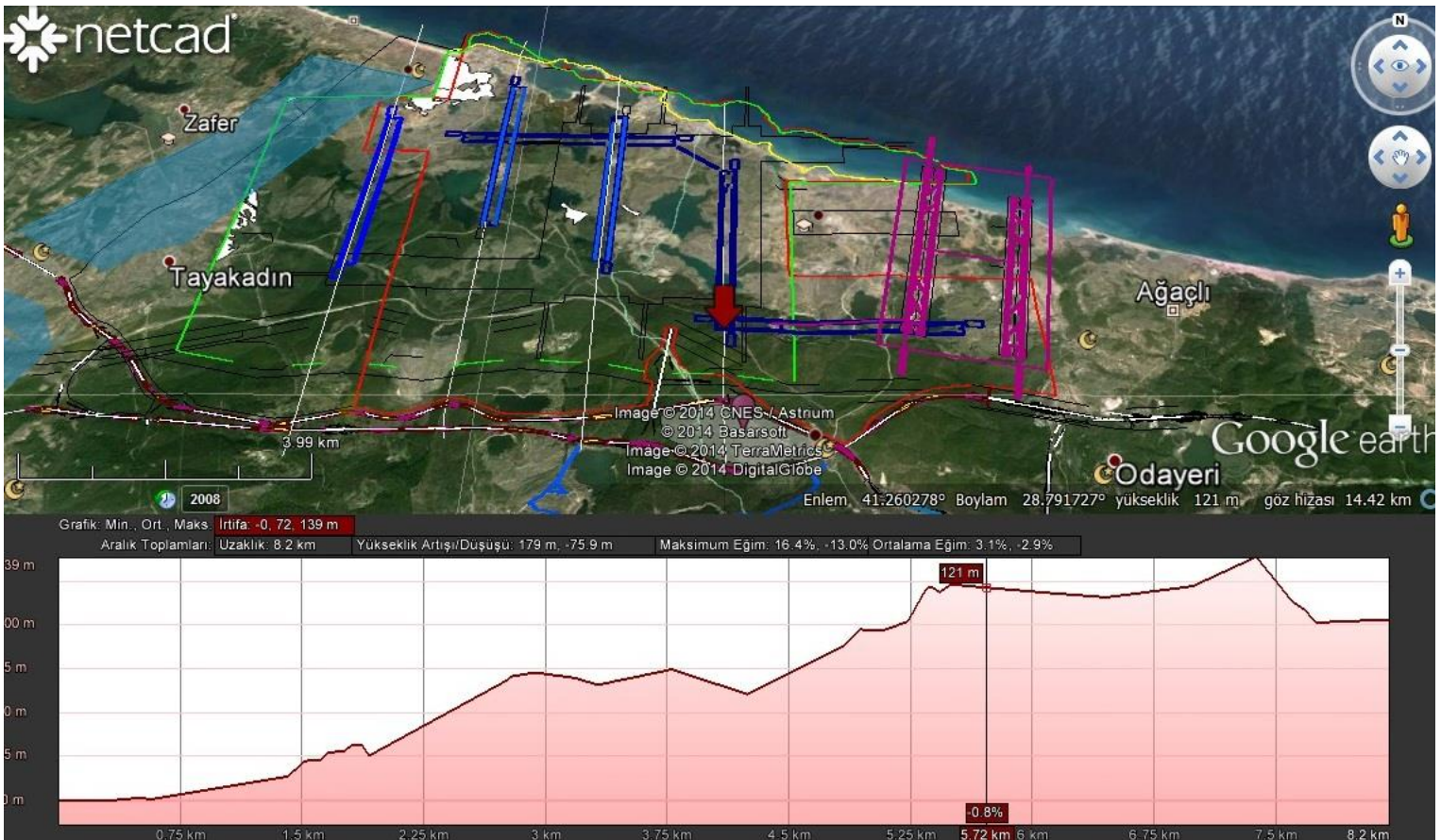
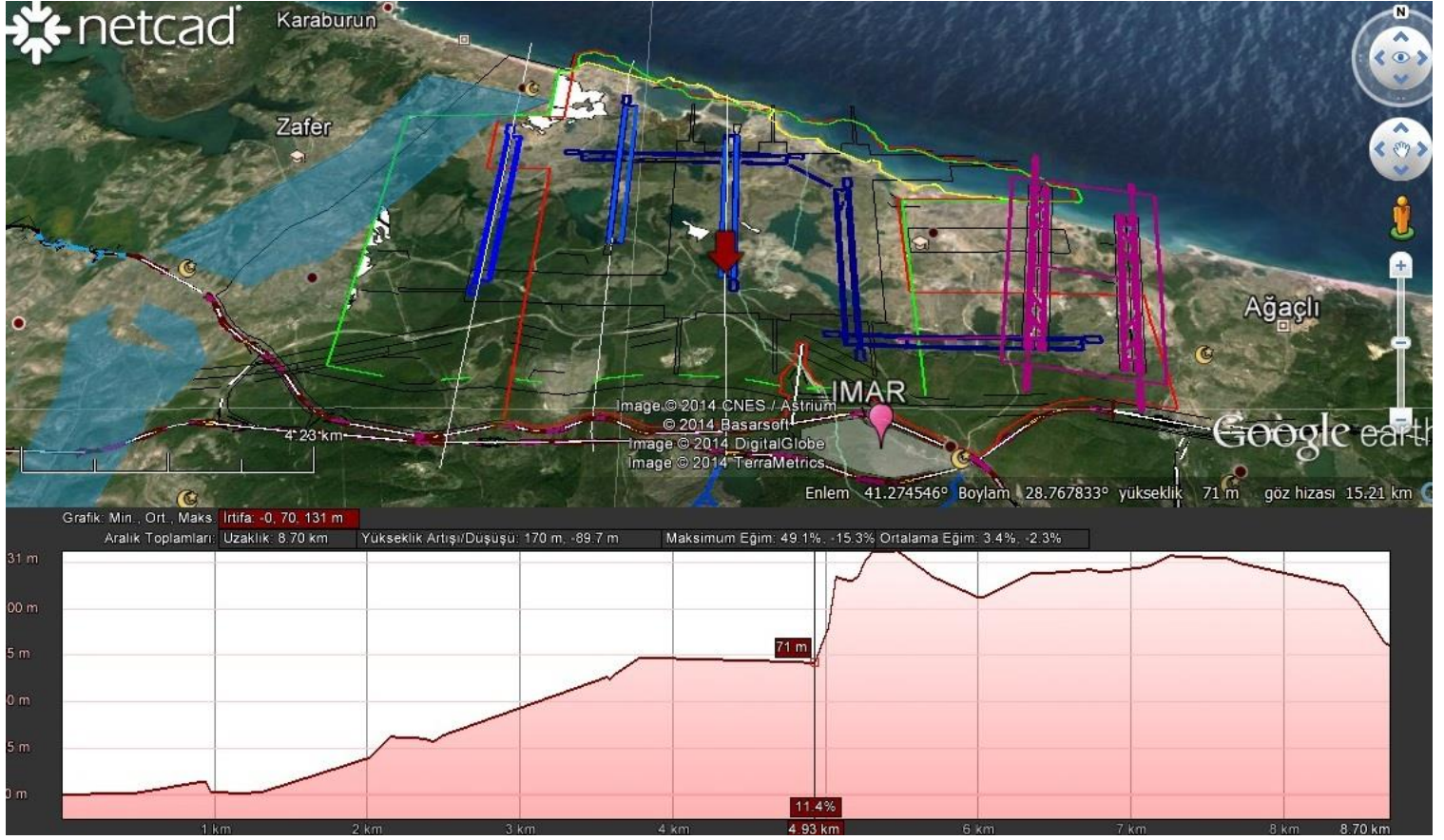
TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu 3. Havalimanı Çalışma Grubu- Üye Şubeler

- Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
- Harita Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
- Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
- Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

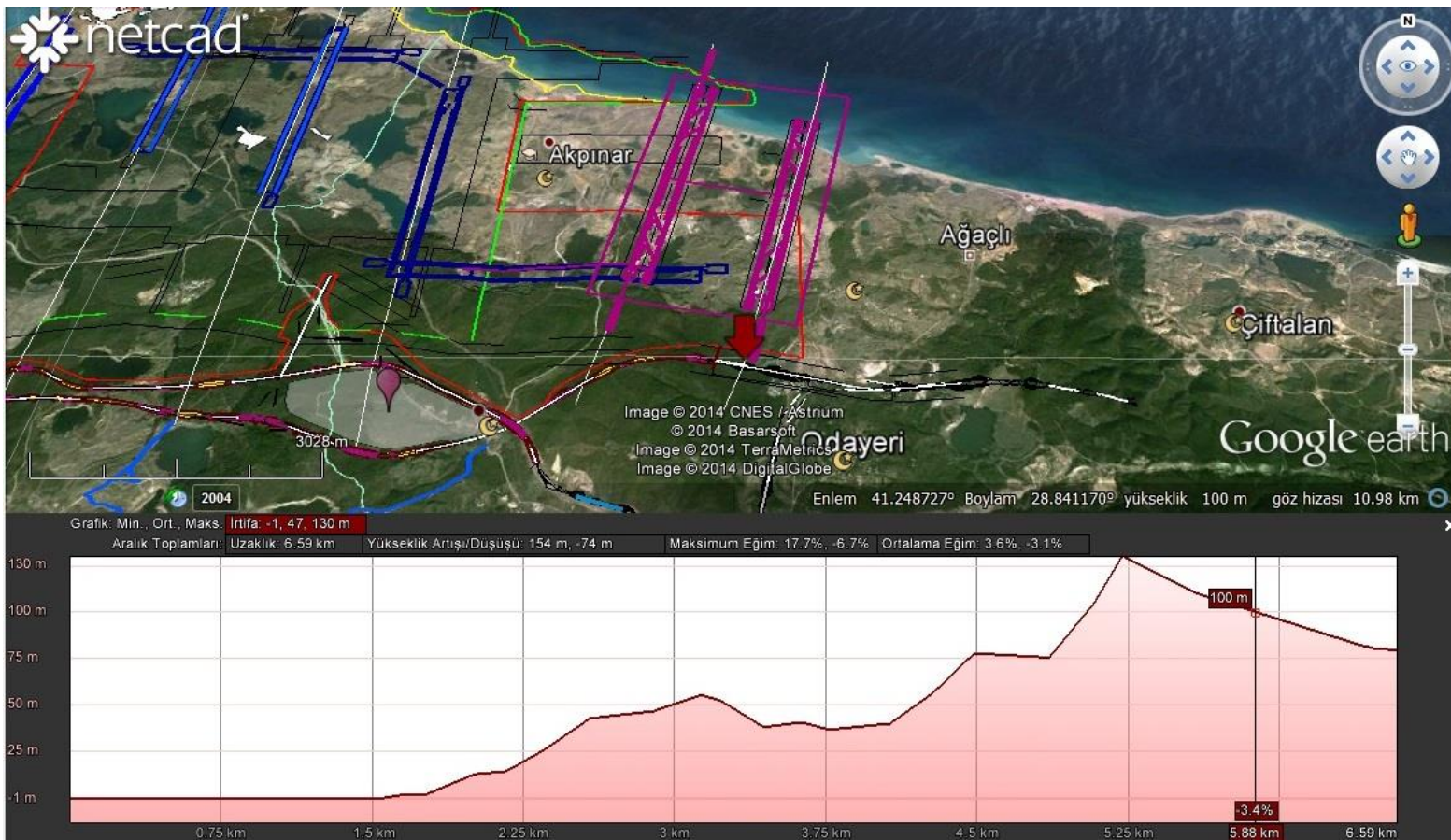
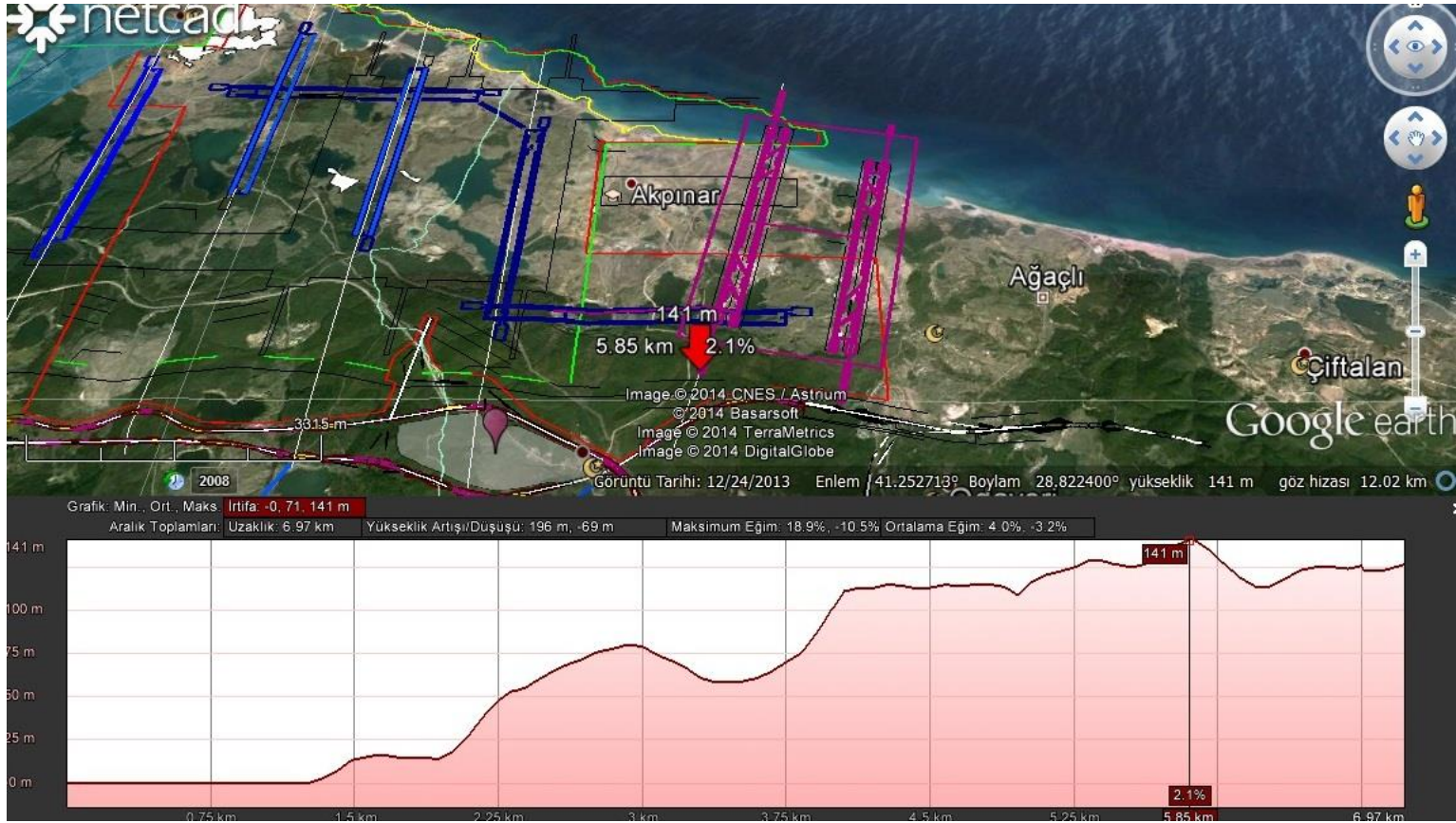
EK1: PİST-1 VE PİST2



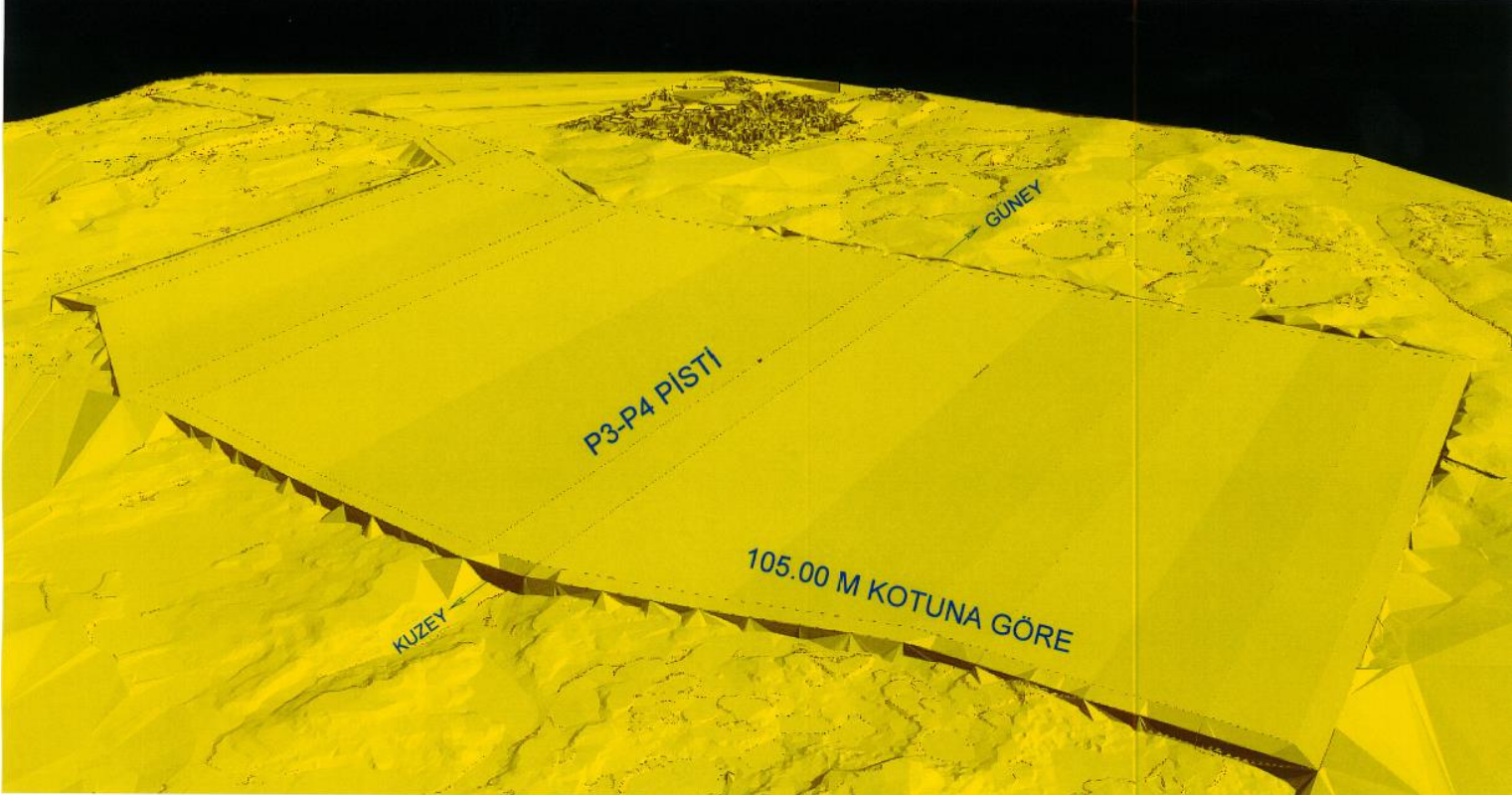
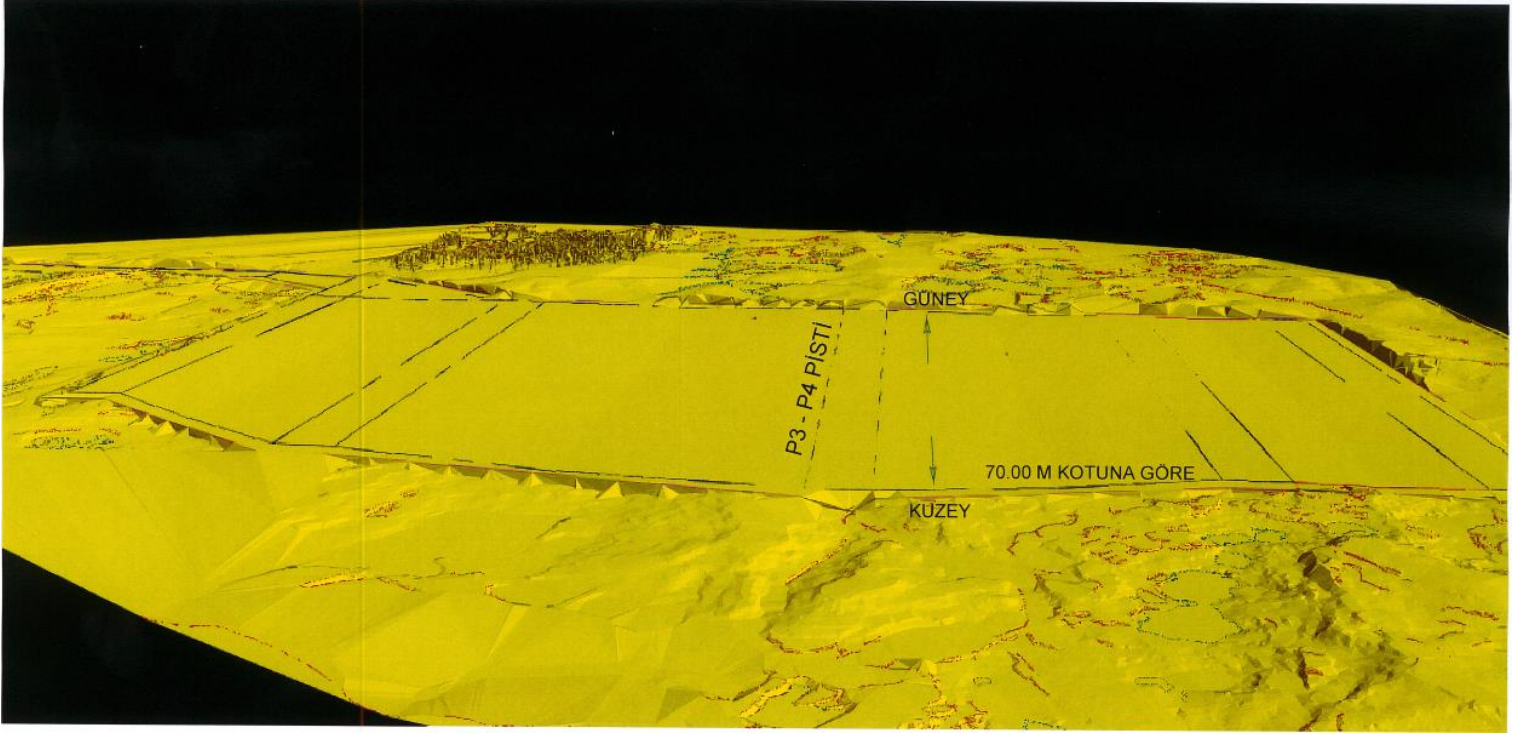
EK2: PİST-3 VE PİST4



EK3: PİST5 VE PİST6



EK4: 70M VE 105M KOTUNA GÖRE MODELLER



KAYNAKLAR

- Kuzey Ormanları Savunması 3. Havalimanı araştırma ve çalışmaları-
<http://www.kuzeyormanlari.org/>
- TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 3.Havalimanı ÇED Raporunun Ekolojik Açından Değerlendirilmesi Raporu
- TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi İstanbul Avrupa Yakası Su Havzaları Teknik Tespit Raporu-7 Ekim 2014
- TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Tarafından Üçüncü Havalimanı Projesi Sahasına 01.06.2014 tarihinde Düzenlenen Teknik Gezi Raporu
- TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 3. Havaalanının Çevre Jeoloji Açısından Değerlendirilmesi Raporu
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul İli 3. Havalimanı ÇED Raporu
- <http://emlakkulisi.com/>
- <http://www.yapi.com.tr/>