

UYARIYORUZ!

İstanbul ve Marmara bölgesi için yüzlerce bilim ve meslek insanı, üniversite, meslek odaları, kamu kurum ve kuruluşları tarafından yılların birikimi ile üretilen sayısız planlama, bilimsel araştırma ve çalışma sonuçları yok sayılıp; bilimsel niteliği olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan “Kanal İstanbul”, tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisidir.

Marmara bölgesinin coğrafi, ekolojik ve jeolojik olarak en hassas ve korunması gereken bölgesinde, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 25 m derinliğinde, 250 m genişlikte yapılması öngörülen söz konusu “Kanal”; Karadeniz’den Marmara Denize kadar tüm coğrafyayı geri dönüşü olmayan bir biçimde etkileyecek hasar ve yarılma meydana getirme tehdidi taşımaktadır.

Söz konusu Kanal güzergâhı; Küçükçekmece Lagün Havzasında Sazlıdere-Durusu güzergâhında tasarlanırken. Kanalin, İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi, lagün/deniz ara kesitinden başlayıp, Altınşehir ve Şahintepe mahalleleri arasından Küçükçekmece Lagünü Sazlıdere boyunca geçirilerek, Sazlıdere Barajı üzerinden Sazlıbosna ve Dursunköy mahallelerinin yakınından Arnavutköy’ün batısına varmakta, Baklalı, Terkos ve Durusu mahallelerinin arasından Karadeniz’e çıkmak üzere önerilmektedir.

Kanal’ın uzunluk olarak, 7 km’si Küçükçekmece, 3,1 km’si Avcılar, 6,5 km’si Başakşehir ve 28,6 km’si de Arnavutköy ilçeleri sınırları içindedir. Açıklanan Başvuru Raporuna göre 45 kilometrelik güzergâhın; orman, tarım vb. ve yerleşme alanlarını, dünyada örneği nadir kalmış coğrafik varlıklardan olan Küçükçekmece Lagün ve Kumul alanlarını, İstanbul’un içme suyu ihtiyacının bir kısmını karşılayan Sazlıdere Barajı ve havza alanlarını, yok ederek geçirilmesi öngörülmüştür.

Küçükçekmece Gölü’nün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümü sulak ve bataklık alanları oluşturmaktadır. Gölün gelgitleri ile oluşan bataklık alan kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi durumundadır. İstanbul için üretilen bütün çevre düzeni planları için yapılan doğal yapı sentezlerinde; söz konusu alanı mutlak korunması gereken doğal kaynak alanı, işlevlerinin bozulmaması gereken kritik önemdeki ekolojik sistemler, su döngüsünün sürdürülebilmesi açısından birinci ve ikinci derecede kritik toprak ve kaynak alanları olarak tanımlanmıştır. Bölge barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de çok önemli yer altı suyu ve bir yağmur suyu toplama havzası ve İstanbul’un en önemli ekolojik koridorudur.

Şimdiye kadar açıklanan verilerden dahi; Kanal projesi kapsamında; Terkos havzası da dahil 3. havalimanı ve 3.köprü bağlantı yollarından geriye kalan bütün orman alanları, tarım alanları, meralar, yeraltı ve üstü su toplama havzaları, havzadaki mahallelerle birlikte, Karadeniz ve Marmara denizi ve kıyıları dahil olmak üzere bütün coğrafyanın inşaat ve yıkım alanı olarak tasarlandığı anlaşılmaktadır.

Tekrar ve Önemle uyarıyoruz...

Bilimsel niteliği olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılarak meşrulaştırılmaya çalışılan “Kanal İstanbul”, tam anlamıyla coğrafik, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kentsel, kültürel kısacası yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisidir. Derhal vazgeçilmeli ve gündemden düşürülmelidir.

Açıklanan Söz Konusu Görece Verilere Göre Yapılan Teknik Saptamalar Özeti;

1.Boğaz Geçişleri ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Projenin yapılma gerekçisi “İstanbul Boğazı’ndan geçen gemi sayısının artması, teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli / zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması, dünya mirası kent üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturması” şeklinde belirtilmiştir.

Oysa ki Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistikleri verilerine göre İstanbul Boğazı’nda iddia edildiği gibi yıllara göre bir artış değil, tam tersine özellikle son 10 yılda ciddi bir azalış (2007’de 56.606 – 2017’de 42.978 gemi geçişiyle %24 azalış) görülmektedir. 2014 yılından sonra özellikle doğalgaz boru hatlarından gaz sevkiyatının artmasıyla birlikte gaz transferinde deniz yolunun kullanılması terk edilmeye başlanmıştır.

En yüksek tehlike/tehdit senaryosunu içeren LNG tankeri kazası kriterlerine göre planlanan proje ile İstanbul Boğazı’nın fiziksel özellikleri kıyaslandığında; en dar yeri 698 m, en geniş yeri 3.500 m olan, 32 km uzunluğunda ve üzerinden 3 asma köprü geçen İstanbul Boğazı ile planlanan Kanal İstanbul projesi 250 m genişlikte, 45 km uzunluğunda ve üzerinden 6 köprü geçmesi planlanmış olması tehlike düzeyini de daha dar alana taşımakta, daha uzun bir yol süresiyle uzatmakta ve köprü sayıları artırılarak daha büyük kitlelerin etkilenmesi sağlanmış olacaktır. Ayrıca planlanan Kanal projesiyle, 3. Havalimanına ulaşım yollarının birbirlerine paralel rotalarda olması nedeniyle de yaşanabilir bir kent modelinden çok daha büyük problemleri de beraberinde getireceği değerlendirilmelidir. Kanal projesinin çevresinde yeni bir yaşam alanı olarak Bakanlık tarafından hazırlanan 3 boyutlu modellerde, kanala sıfır evlerin varlığı da olası bir kazada bu bölgelere yakın alanlarda yaşayacak insanların can güvenliğini tehlikeye sokacaktır.

20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış Montrö Boğazlar sözleşmesine göre sadece Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkelerin askeri gemileri için gemi tonaj sınırlama kuralları vardır. Uluslararası hukukun verdiği avantajla gemiler geçişlerinde İstanbul Boğazı’nı tercih edeceklerdir. Ayrıca yine Montrö sözleşmesinin 28. Maddesine göre Boğazlardan serbest geçiş ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup boğazların uluslararası dolaşıma kapatılmasının olanağı yoktur.

2.Hafriyat Miktarı

Kazı sırasında çıkacağı varsayılan 1 milyar 385 milyon m³ hafriyatın Sazlıdere Barajı ile Karadeniz arasındaki karasal alandan ve dere yamaçlarından çıkarılacağı, Lagünden, Barajın tabanından ve derelerin tabanından ise toplam 115 milyon m³ materyal (ağırlıklı sediment) çıkarılıp, Marmara Denizi’ne döküleceği (ada yapımı için olası hafriyat) anlaşılmaktadır.

Kanal’ın kazı işlerinin madencilik teknikleri ile yapılması öngörülmektedir. Yani yerüstü- açık işletme teknikleri kullanılarak yapılacak olan kazıların bir kısmının delme patlatma yöntemi ile kazılması gerekmektedir. Yukarıdaki hesaba göre 1,5 milyar m³ hafriyatın karşılığı olarak;

Madencilik tekniğine göre kazının %40’ının delme patlatma yöntemiyle yapılacağı tahmin edilirse; 600 milyon m³ kayacın patlatma yöntemiyle kazılması demektir. Bunun için 300.000 ton anfo, 3.300 ton dinamit gerektirir. Bu miktar bir senede ortalama 600 taş ocağında kullanılan patlayıcı madde miktarı demektir. Eğer delme ve patlatma işleri madencilik bilim ve tekniğine uygun yapılmazsa Kanal bölgesinde ve çevresinde patlatmadan kaynaklı, yapılarda ve kazı aynalarında büyük sorunlara yol açacaktır.

Devasa bir hafriyat ve inşaat çalışması olacağından mekanik ve nakliyat işlemlerinden kaynaklı emisyonların da ciddi boyutlarda olacağı aşıkardır. Çok ciddi bir partikül madde (toz) kirliliği yaşanacak, ancak kirlilik

partikül madde ile sınırlı kalmayacaktır. Kazı yapılan bölgelerde, hafriyatın taşındığı hat üzerinde hakim rüzgarların taşıdığı partikül maddenin toksisite etkileri sonucu tüm doğal sistem ve canlılar en az 5 yıl (tahmini kazı ve hafriyat taşıma süresi) etkilenecektir.

3.Marmara Denizi

Karadeniz Marmara Denizi'ne nazaran daha yüksek konumda olup bu yükseklik yer yer 60 cm ile 1 m arasında değişmektedir. İstanbul Boğazı'nda derinlik konfigürasyonu değişkendir ve 13.000 yıl önceki oluşumundaki akarsu havzası özelliklerinden dolayı kıvrımlıdır. Bu nedenle Topkapı Sarayı önleri ile Bebek Koyu önlerinde etkili Karadeniz ve Marmara suları karışımları söz konusudur. Bu durum su ürünleri açısından faydalıdır.

Kanal İstanbul Projesi'nde su yolu tabanı 25 m derinlikte yer alacağı düşünülürse; bahse konu karışım olmadan aynı İstanbul Boğazı'ndaki gibi Karadeniz'den Marmara'ya jet akıntı devam edecektir. Karadeniz'den Marmara'ya ikinci bir boşalma daha sağlanacaktır (Yaklaşık 4-5 Sakarya Nehri gibi düşünülebilir). Bu durumda Karadeniz'de yükseklik farkı seviyesi azalacak, Marmara Denizinin suyu Karadeniz'e daha fazla miktarda karışacağından Karadeniz'de tuzluluk değeri %17'den yukarıya çıkacaktır. Sonuç olarak, projeye birlikte Karadeniz'in ekosistemi ciddi ve canlı popülasyonu büyük oranda etkilenecektir.

Marmara Denizi'nde dipte oksijen seviyesi çok azdır (% 0,5). Normalde % 4-5 civarında olmalıdır. Kanalin Karadeniz kesiminden gelen besin değeri yüksek su ilk 10 yılda Marmara'da balık miktarını arttırabilecektir. Ancak Çanakkale'ye doğru yüzeyden giden su Çanakkale Boğazı'ndan tekrar İstanbul yönüne doğru alt su tabaklarına karışacağından 2. ve 3. on yıllarda oksijen seviyesinin daha da azalması ihtimal dâhilindedir. Bu durum Marmara Denizinde anoksik ortamın oluşmasına neden olabilecektir.

Yine kanalda oluşacak akıntı Küçükçekmece Lagünü'nün kalan dip çamurunu da kazıyarak Marmara Denizi'ne taşıyacaktır. Akıntıyla taşınacak olan sedimentle, kanal yapımı sırasında çıkarılacak ve Marmara Denizine dökülecek olan, kazı toprağı (hafriyat toprağı ve Sedimenti) ile; sediment yapıda tutunan (Bakır, Çinko, Kadmiyum vb) ağır metaller(Lagün Havzası 1985 yılında korumadan çıkarılarak 1993 yılına kadar sanayinin kullanımına sokulmuştur), radyonükleidler deniz ekosistemi için toksisite¹ yaratacak Marmara Denizi kirlenecektir.

4.Küçükçekmece Lagünü

Proje alanında var olan Küçükçekmece Lagünü², diğer Lagünlerde olduğu gibi deniz bağlantılı yarı tuzlu suya sahiptir. Bu nedenle flora ve faunası diğer göllerden farklıdır. Küçükçekmece Lagünü; Nakkaşdere, Sazlıdere, Eşkinöz Deresi ve yeraltı akışları ile tatlı suyla beslenmektedir. Marmara Denizi'nden ise lagüne tuzlu su girmektedir. Küçükçekmece Lagünü ve Lagünü besleyen dereler deniz canlılarının üreme alanıdır. Deniz canlıları Lagün boğazından geçerek derelere ulaşmakta, yumurtalarını bırakarak üremelerini sürdürmektedir. Küçükçekmece Lagün Havzası göçmen kuşların göç yolu üstündedir, göçmenlerin barınma ve dinlenme alanı, kuzeyindeki ormanlar ve sulak alanlar ise yaban hayvanlarının yaşam alanıdır.

Lagünle ilgili araştırmalar ve sediment yapısı Lagünün MS 200 yıllarında var olduğunu kanıtlamaktadır. Küçükçekmece Lagün Havzası (Bathonea) önemli bir arkeolojik alan olarak 2009 yılında "Dünyanın En Önemli Arkeolojik Keşiflerinin ilk on Listesine" girmiştir. İstanbul'un tarihsel kronolojisine bakıldığında elde

¹ zehirlilik etkisi

² Lagünler; Deniz bağlantısı olan yarı tuzlu kıyı gölleridir. Deniz canlıları için beslenme, üreme alanlarıdır. Diğer göllerden farklı, çeşitli su canlılarını, türleri bünyesinde barındırır.

edilen bulgular Küçükçekmece Lagün Havzasında yer alan Yarımburgaz Mağarası, Fikirtepe ve Pendik yerleşimleri ile M.Ö 6500 – 5500'lü yıllara, Neolitik - Kalkolitik döneme kadar uzanmaktadır.

Küçükçekmece Lagün Havzası İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulunun 2010 yılında arka arkaya aldığı kararlarla, sit Alanı olma özelliğini adım adım yitirerek, 2011 yılında çıkarılan Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkilerini belirleyen 648 sayılı KHK ile yapılaşmaya açılmıştır. Bu dönemde durdurulan Küçükçekmece Lagün Havzasında yapılan arkeolojik kazılar, yalnızca İstanbul'un MÖ 667 yılından sonra eksik kalan 4000 yıllık tarihsel boşluklarını tamamlayacak veriler sunması açısından değil tüm Trakya'da ilk kez Hitit izlerini sunan bölge olması açısından da bilim dünyasında oldukça heyecan yaratmakta idi. "Kanal İstanbul" ile Küçükçekmece Lagünü ekosistemi ile, Lagün olma özelliği ile, kültürü ile sosyolojik yapısı ile yok edilecektir.

5.Su Havzaları

"Kanal İstanbul" projesinde kanalın boyu 45 km, eni yüzeyde 250 m, tabanda 125 m ve derinliği 25 m olarak tasarlanmaktadır. Denizden Lagün girişi genişletilerek başlatılacak olan kanal, Lagünü geçerek, Sazlıdere'yi genişletip derinleştirecek, Sazlıdere baraj gölünün ardından Durusu (Terkos) gölünün doğusuna varıp, 3. Havalimanı sahasının batısından 35 km karasal alan yarılarak Karadeniz'e ulaştırılacaktır.

Terkos Havzası; yaklaşık olarak 736,2 km² alanı olan ve İstanbul'un yaklaşık %20'lik su ihtiyacını karşılayan ikinci büyük havzasıdır. Havza sınırları içerisinde Çatalca ilçesine bağlı 18 yerleşim alanı bulunmakta ve havza yaklaşık 30.000 kişinin baskısı altındadır. Terkos Gölü, su potansiyeli ile İstanbul çevresindeki tatlı su rezervlerinin %20'sine sahiptir. Şehir kullanım suyunun önemli bir bölümünü karşılamaktadır. Terkos gölünden gelen sular Terkos-Kağıthane iletim hattı sayesinde İstanbul'a dağıtılmaktadır.

Sazlıdere Havzası'nın toplam drenaj alanı 165 km² olup bu alan içerisinde tarım arazileri ve meralar, yerleşim ve sanayi alanları, ormanlık alanlar ve baraj alanı bulunmaktadır. Sazlıdere Havzasının yağış alanı; doğuda Küçükçekmece Gölü'ne dökülen Hasanoğlu Deresinin, kuzeyde Terkos Gölü'nün, batıda ise yine Küçükçekmece Gölüne dökülen Ispartakule Deresinin yağış alanları ile çevrilidir.

ÇED Başvuru Dosyasında Sazlıdere Barajı; "Önemsiz ve kirlenmeğe açık durumda" olarak değerlendirilmiştir. Sazlıdere Barajı İstanbul'un önemli içme suyu kaynaklarından. İstanbul'un varlığı ve devamlılığı içme ve kullanma suyunun üretimine bağlıdır. Kentin yaşanabilirliği ve devamlılığı göz önüne alındığında; kuzeydeki orman alanları ile Durusu Gölü ve Büyükçekmece gölünü tehdit eden, Sazlıdere barajını yok edecek olan bir kanal ile 3. havalimanının, getirileri ne olursa olsun, kabul edilmesi mümkün değildir.

Terkos ve Sazlıdere, İstanbul'un su ihtiyacının %28,89'unu karşılamaktadır. 3.Havalimanı, Kanal İstanbul ve İstanbul Yenişehir Rezerv Alanının yapılaşmasıyla birlikte bu bölgede bulunan su havzalarının ve tatlı su rezervlerinin yol olacağı öngörülmektedir.

6.Tarım Alanları

1/25.000 Ölçekli Arazi Kullanım Kabiliyet Sınıfları ve Alan Kullanım Haritasına göre proje kapsamında planlanan ünite ve tesisler, büyük toprak grupları açısından genel olarak Rendzinalar (humus bakımından zengin topraklar), Kahverengi Orman Toprakları (Orman altında oluştuğu için humus açısından zengindir) ve Vertisoller (killi ve kireçli topraklar-dönen topraklar) içerisinde yer almaktadır. Aynı haritada güzergâh üzerinde arazi kullanım şekli bakımından; Kuru Tarım, Fundalık ve Mera ve Sulu Tarım alanlar ilk üç sırayı paylaşmaktadır. Projenin uygulanması planlanan alanın fitocoğrafik (bitki coğrafyası) konumu, toprak yapısı ve arazi kullanım sınıflandırılması bakımından tarım ve hayvancılığa uygun olduğu bilinmektedir.

3. Boğaz Köprüsü Projesi, Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları projesi, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul projeleri tarımsal üretimin yoğun olduğu Sancaktepe, Beykoz, Sarıyer, Eyüp Arnavutköy, Çatalca, Başakşehir ve Silivri ilçesi sınırları içerisinde yürütülmekte olup, sadece otobanlar ve havalimanı yapımı 42.300 hektar alanı kapsamaktadır. Bu projelerin yapımı sırasında yaklaşık 12.000 hektar tarım alanı, 2.000 hektar çayır – mera alanı tarımsal vasfını yitirmiştir. İstanbul ili arazi görünümü haritaları incelendiğinde Karadeniz – Marmara Denizi arasında açılacak olan kanalın orman ve otlak alanları ile köylerin tarım alanlarından geçirileceğini ortaya koymaktadır.

Ayrıca 6704 sayılı torba kanunun "30.04.2014 tarihli ve 28987 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 24.02.2014 tarihli ve 2014/6028 sayılı bakanlar kurulu kararında belirtilen İstanbul ili Avrupa Yakası Proje Alanı içerisinde yer alan mera, yaylak ve kışlak gibi orta mallarının vasıfları, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca bu kanun hükümlerine bağlı kalmaksızın resen kaldırılır ve bu taşınmazlar Hazine adına tescil edilir." Hükmü gereğince, proje alanı içinde yer alan mera alanları üzerinde 4342 sayılı mera kanunu hükümleri uygulanmaz hale gelmiştir. Aynı şekilde proje alanında ki tarım arazilerinin, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'nun 13. Maddesinin d) fıkrası gereğince Bakanlar Kurulu kararı ile Toprak Koruma Kurulundan geçirilerek amaç dışı kullanımına izin verilmiştir.

Jeomorfolojik yapısı gereği kayganlığı yüksek olan bölgede Karadeniz'den Marmara'ya –Marmara'dan Karadeniz'e tuzlu su akıntısı oluşurken karasal tatlısu akiferleri ve karasal sistem tuzlanacak, sadece İstanbul ve çevresini değil Trakya'ya kadar tatlı suları besleyen yeraltı akışı tuzlanma sonucunda tarım alanları ve karasal ekosistemin yıkımı Trakya bölgesini de olumsuz etkileyecektir.

7. Deprem Riski ve Adalar

Deprem alarmı verilmiş olan kentlerde deprem riskini artıracak eylemlerden kaçınmak gerekir. Kanal İstanbul yörede insan nüfusunu ve yapılaşmayı artıracak, dolayısıyla da olası bir depremde daha fazla can ve mal kaybının yaşanmasına neden olabilecektir. Özellikle kanalın görece çürük zeminler içerisine gömülmüş olan kısımları ile Marmara'ya açılan ucunun beklenen depremden çok etkileneyeceği muhakkaktır. Diğer bir husus da gerek normal gerekse afet zamanında Kanal İstanbul'un İstanbul ile Trakya arasında özellikle ulaşım, tedarik ve ikmal açısından ciddi bir bariyer oluşturacağıdır.

Küçükçekmece Lagününde yapılan sismik yansıma etütleri sonucunda lagün zemini altındaki yumuşak sedimentin 5 metre altındaki bölümde doğrultu atımlı 3 tane aktif fay hattı bulunmuş, bu fay hatlarının Kuzey Anadolu Fay Hattının Çınarcık bölgesinde bulunan kuzey kolu ile birleşen kuzey ve güney yönünde bölgesel bir hat olduğunu belirlenmiştir.

Marmara Denizi'nin alt yapısını; Trakya ve Anadolu kıta sahanlıkları ile ortada üç büyük Çınarcık Çukurunda ve diğer kırıklar boyunca oluşabilecek depremlerin, Karadeniz-Marmara Denizi kanalını Sazlıdere Barajı'nın kuzeyine kadar önemle etkileyebileceği belirtilmiştir. Büyüklüğü $M_w \geq 7$ olabilecek depremin kanalı, kanal ağzında (Marmara Denizi) yapılması öngörülen konteyner limanı ve yığma materyaller ile dolgu yapılarak oluşturulacak adaları, Küçükçekmece Gölü'nde ve Sazlıdere Barajı, Şamlar Dere koyunda öngörülen yat limanlarını etkilemesi kaçınılmazdır. Bu konuda MS.557 depremi ile çöküp, batan Bathonea antik kıyı kenti çarpıcı bir örnektir. Bütün bu tesislerde oluşacak deprem tahribatı yeniden yapılanma veya tamir ile giderilebilir. Ancak kanalın ana yapısında ve yat limanlarının temel yapılarında çökme, burulma, yanıl kaymalar sonucunda oluşacak çatlamlar ile buradan deniz suyu sızmaları önlenemez. Çünkü hızı 400-800 m³/sn'lik bir debi ile nehir gibi (Boğaziçi'ndeki akıntı) akan suyun bir kapak sistemi ile kesilmesi, kanalın kurutulup, çatlakların bulunması ve onarılması mümkün değildir. Esasen çatlaklı kireç taşı arazisinde kanalda oluşacak çatlaklardan sızacak deniz suyunu yaratacağı yer altı suyu tuzlanmasının boyutları da kestirilemez.

Kanal kazısından ve Küçükçekmece Gölü dip taramasından elde edilecek materyal ile Marmara Denizi Marmara Denizi'nde planlanan adaların özellikleri; 1. Grup Marmara Adaları: 3 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 58 ha, 2. ada yaklaşık 85 ha ve 3. ada yaklaşık 43 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 186 ha, 2. Grup Marmara Adaları: 4 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 67 ha, 2. ada yaklaşık 45 ha, 3. ada yaklaşık 18 ha ve 4. ada yaklaşık 25 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 155 ha ve 3. Grup Marmara Adaları: 3 adet adadan meydana gelmekte olup; 1. ada yaklaşık 34 ha, 2. ada yaklaşık 30 ha ve 3. ada yaklaşık 40 ha olmak üzere toplam alan yaklaşık 104 ha olarak sıralanabilir.

Yapılması düşünülen adaların deniz tabanında stabilizesinin nasıl sağlanacağı konusu çok önemlidir; bugün bir deniz yapısı: örneğin mendirek dolgusu, deniz suyu derinliği maksimum 20-25 metre olan deniz alanında zorlu detaylı zemin araştırmalarıyla paralel yapılıyor olmasına rağmen yine de yüksek oranda oturma ve toptan göçmeler olabilmektedir, 1. Derece deprem zonunda yer alan, hatta fay zonu içinden geçen Marmara denizine yapılması düşünülen adalar için ise bu risk kat kat yüksektir. Kandilli Rasathanesi'nin son açıklamasında belirtilen beklenen 7.2'lik Marmara Depreme ve deprem sonrası oluşacak 3 metrelik tsunami dalgalarına dolgu adaların nasıl bir tepki vereceği çok önemlidir. Marmara Denizi kıyısında yapılması öngörülen konteyner limanı ile adalar, Trakya kıta sahanlığında ve "Kuzey Anadolu Fayı" üstünde yer alacaklardır.

Son olarak 15-20 yılda yapılan bilimsel gözlemler yeryüzünden çok büyük kütle alınan açık maden ocaklarının yakınlarında ve daha geniş alanlarda depremler tetiklediği ve çeşitli kayıplara ve sıkıntılara neden olduğunu göstermiştir. Kanal İstanbul Projesi için kazılacak bu devasa çukurun kaybettiği yükün kalkması ve yeraltı sıvı gözenek basıncı değişimleri nedeniyle yakın çevresindeki yeryüzü ve yeraltı gerilme dengeleri bozulacaktır. Aşırı yüklemelerin depremi getirdiği bilinmekte olup bu durumun iyi modellenmesi gerekmektedir.

TMMOB İSTANBUL İL KOORDİNASYON KURULU