



İSTANBUL SON AĞAÇ HAVALİMANI

İstanbul'un 3. havalimanı hakkında bilmeniz gerekenler!

İstanbul'a yapılacak üçüncü havalimanının doğaya vereceği zararlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın web sitesinde yayınlanan ÇED (Çevresel Etki Değerlendirme) raporunda yer alıyor. Bu resmi belgeye göre 3. havalimanı projesi nedeniyle bölgedeki ağaçlar kesilecek, orman ve doğal yaşam büyük ölçüde tahrip olacak, yapılaşma ve çevre kirliliği artacak. Özetle, 3. havalimanı projesinin çevreye vereceği zararların boyutu çok büyük. Bu zararlar, 3. köprü ve Kanal İstanbul gibi projelerin yapılmasıyla kat be kat artacak. Öyle ki, gelecekte bir gün, Türkiye'nin gelecekteki başbakanlarından biri "O son ağacı kesmeyecektik!" diye bir açıklama yapıp, geçmişte yapılan çevre katliamları için halktan özür dilemek zorunda kalabilir. Hatta gelecekteki bu başbakan bize 25. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın aşağıdaki sözlerini hatırlatabilir ve keşke o zaman Başbakan'ı dinleseymişiz diyebilir:

"Büyüme ve kalkınma dediğimiz süreç böyle devam ederse, ortada yaşanabilir bir dünya kalmayacak. Bu acımasız rekabet, bu hırs, bu tamah böyle devam ederse, çocuklarımıza bırakacağımız bir dünya var olmayacak. Çok bilinen bir Kızılderili sözünü burada bir kez daha tekrar etmekte fayda görüyorum. 'Bütün ağaçlar kesildiğinde, bütün hayvanlar avlandığında, bütün sular kirlendiğinde, hava solunamaz hale geldiğinde, işte o zaman paranın yenilebilir bir şey olmadığını anlayacaksınız'" Başbakan Recep Tayyip Erdoğan – 8 Nisan 2013¹

Bu yazı, İstanbul'a yapılacak 3. havalimanının çevreye vereceği zararları dikkatinize sunuyor ve iki önemli soru soruyor: (1) Devlet çevreye zarar vereceğini açıkça bildiği bir projeden neden vazgeçmedi? (2) ÇED raporunun yayınlanmasından sonra kamuoyu neden bu ihalenin yapılmasına etkili bir biçimde itiraz etmedi?

¹ "Çocuklarımıza bırakacağımız bir dünya var olmayacak" Star Gazete, 08.04.2013, <http://goo.gl/0ifbv>

3. Havalimanını gerçekten ormanlık alana mı yapıyor?

İstanbul'un 3. havalimanının orman sahasına değil, eski maden ocaklarının bulunduğu bölgeye yapıldığına ve bu sebeple de çevreye çok fazla zarar vermeyeceğine dair genel bir inanış var. Buna inananlar haksız değil çünkü yetkililer 3. havalimanının ormana yapılmayacağı konusunda bizleri ikna etmek için büyük bir gayretle çalıştılar. Ne var ki bu doğru değil. Alıştırma alıştırma açıklayayım.

Önce projenin mimarının yaptığı açıklamaya bakalım:

"Projenin yapılacağı alan uzun yıllar boyunca maden arazisi olarak kullanılmış. Kesinlikle ormanla bir bağlantısı yok. Sadece madenlerin güvenliğini sağlamak için sonradan dikilen tek tük ağaçlar var." Sidney Rasekh (Mimar)²

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş da yaptığı bir açıklamada projenin maden arazisine yapılacağını doğruluyor:

"Haritalara bakılırsa o görülen nokta maden ocakları diye bildiğimiz, tamamen savaş alanına dönmüş, arazi tahrip edilmiş, yeşil alan olmayan, geçmişte makilik olarak bildiğimiz ama oradaki maden ocaklarının bir krater haline getirdiği, Ay yüzeyine benzer bozuk bir alan bahsedilen yer. Orası orman alanı değil." Kadir Topbaş³

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım da TBMM Plan Bütçe komisyonunda yaptığı konuşmada maden ocaklarına vurgu yapmıştı:

"İstanbul'daki 3. havalimanı, Karadeniz kıyısında, eski maden ocakları bölgesinde Yeniköy ile Akpınar köyleri arasında yer alacak" Binali Yıldırım⁴

Haber kaynakları da sık sık 3. havalimanının Karadeniz kıyısında, eski maden ocakları bölgesine yapılacağını yazdı ve yazmaya devam ediyor.⁵ 3. havalimanıyla ilgili bu açıklamaların hemen hiçbirinde, ormanın, kesilecek ağaçların ve doldurulacak göl ve göletlerin, yerlerinden olacak kuşların ve diğer canlıların bahsi geçmiyor. Dolayısıyla, bu açıklamaların hemen hepsi 3. havalimanının yeri ve çevreye olası zararları konusunda kamuoyunu yanıltıcı bir etki yaptı ve yapmaya devam ediyor. Gelin doğrusu nedir bir bakalım.

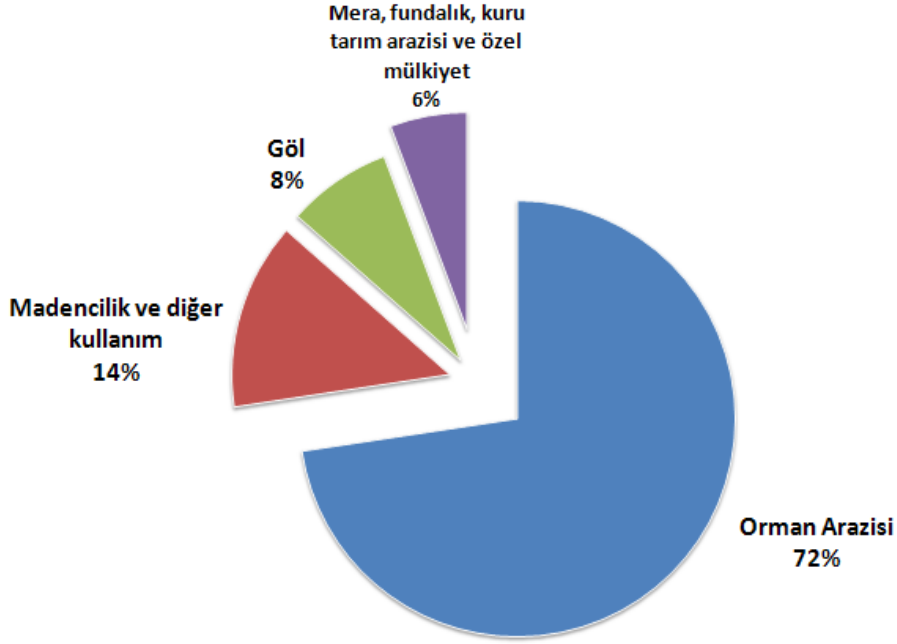
- Eskiden madencilik için kullanılan arazilerin artık vasıfsız araziler olduğu bilgisi doğru değil. 3. havalimanı için hazırlanan resmi ÇED raporuna bakıldığında bunun doğru olmadığı açıkça görülüyor. Rapor, "proje alanı ve çevresinde bulunan doğa; yıllar içerisinde madencilik faaliyetleri ile bozulmuş arazilerin doğaya yeniden kazandırılma çalışmaları sonucu doğal yapısını geri kazanmıştır" diyor (ÇED raporu, sf.36) Yani bazı yetkililerin söylediği gibi, havalimanı vasıfsız bir arazi üzerine yapılmıyor.
- Maalesef durum çok daha vahim: Havalimanının yapılacağı arazinin %72'si ormanlık alandan oluşuyor! Yanlış okumadınız %72. Peki bu nerede yazıyor? Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın web sitesinde yayınlanan ÇED raporunda! (Görsel 1)

² "3. havalimanı yeşil olacak", Radikal 21.11.2012, <http://goo.gl/eSVrt>

³ "3. havaalanının ÇED dosyası", Radikal 06.11.2012, <http://goo.gl/Nrp3g>

⁴ "3. havalimanının yeri belli oldu!", HaberTürk, Airport, 19.11.2012, <http://goo.gl/txiar>

⁵ "3. havalimanının yeri belli oldu!", HaberTürk, HTEkonomi 19.11.2012, <http://goo.gl/5y0wa>



Görsel 1. Üçüncü havalimanı proje alanında neler var?
(ÇED raporunda verilen bilgilere göre hazırlanmıştır)

Gözlerimle görmeden inanmam diyenler için buyurun size proje alanının panoramik bir fotoğrafı (Görsel 2):



Görsel 2. Üçüncü havalimanı proje alanının panoramik fotoğrafı (Kaynak: ÇED raporu)

Şimdi soralım. Yetkililer sık sık havalimanı projesinin vasıfsız maden arazisine yapılacağını söylemek yerine, "Havalimanı, %72'si orman, %8'i ise göl ve göletlerden oluşan bir bölgeye yapılacak" demiş olsaydı daha doğru bir iş yapmış ve böylece kamuoyunu bilgilendirme görevlerini yerine getirmiş olmazlar mıydı?

Projenin vereceği zararların boyutu sandığınızdan çok daha büyük

Üçüncü havalimanı yapılırken ne olacak? Resmi ÇED raporuna ve yapılan açıklamalara göre başımıza gelecekler şunlar:

- Yapılan açıklamalara göre, proje alanında yer alan 2 milyon 513 bin 341 adet ağacın 657 bin 950'si kesilecek, 1 milyon 855 bin 391 ağaç ise taşınacak. Böylece, **proje bölgesi pratik olarak ağaçlardan "arındırılacak"**.
- Peki ağaçlar kesilmiyor, diye sevinmeli miyiz? İki şeyi unutmamalıyız. Birincisi bu ağaçların taşınması çok zahmetli bir iş. Taşıma işleminin sağlıklı bir biçimde yapılabilmesi için ön hazırlık yapılması gerekiyor.⁶ Bu kadar çok ağacın bir günde taşınması mümkün olmadığı gibi, ağaçların yaşamasını sağlayabilmek için taşıma işlemi öncesi taşınacak her ağaç için ayrı bir çalışma yapılması gerekiyor.⁷ Özellikle not etmek gerekir ki, bu taşıma işinin iyi yapılmaması sonucunda ölecek ağaçlar nedeniyle kimse cezalandırılmayacak. Yani ihaleyi alan firma ağaçları yaşatmayı başaramazsa, "vay efendim ağaçları öldürdün, ver bakalım devletin parasını geri" denmeyecek. Daha önemlisi, bu ağaçlar başarıyla başka bir yere taşınsa bile, havalimanı projesinin yapılacağı bölgenin doğal yapısı her halükarda bozulmuş olacak, çünkü bu bölge ağaçlardan "arındırılacak".
- "Proje kapsamında yapılması planlanan Ünitelerin (pist, apron, üst yapılar vb.), yapılacağı alanda hafriyat çalışmaları ile **doğal ekosistem (orman alanları, 70 adet canlı yaşamı barındıran göl ve göletler, akar ve kuru dereler, tarım alanları, mera alanları) ortadan kaldırılacaktır**. Böylece ünitelerin inşa edilmesiyle birlikte **bu alanların doğal bitki örtüsü ve doğal özelliği ortadan kalkmış olacaktır.**" (ÇED raporu, sf. 35, Nihali ÇED raporu sf. 55)
- Proje alanı içindeki göl, gölcük ve göletler yok olacak: "**Dolayısıyla sulak alan vasfını yitirecek ve içerisindeki canlı yaşamı yok olacaktır**" (ÇED raporu, sf. 24, Nihai ÇED Raporu sf. 42).
- İstanbul'un içme suyu ihtiyacının önemli bir kısmını karşılayan Terkos Gölü ve diğer barajların (Alibey, Pirinçi barajları) "**su toplama miktarlarında azalma ve yüzeysel akışlarla kirlilik yüklerinde artma**" beklenmektedir" (ÇED raporu, sf. 34).
- "Projeden kaynaklanacak **araç trafiğinin** bölgedeki ana arterlerde yaklaşık olarak % 120 oranında artmasından dolayı alanın **mevcut kirlilik yükünün artması, ormanlık alanların tahrip edilmesi ve bölgedeki barajlara su temin eden akarsuların debisinin azalması** sebebiyle **barajlardaki su seviyelerinde azalma** beklenmektedir." (Nihali ÇED raporu sf. 54)
- "Barajlara su temin eden **akarsulara karışması beklenen kirliliğin**; bu akarsularla birlikte **barajlara taşınması da söz konusu olacaktır.**" (Nihali ÇED raporu sf. 54)
- 3. havalimanı projesinin yapılacağı bölge, "barındırdığı ekosistem çeşitliliği nedeniyle **birçok kuş türünün yaşamsal faaliyetlerini sürdürdüğü bir alan.**" Bölge "**Türkiye kuş göç yollarından birinin geçtiği rota üzerinde** bulunmaktadır" (Nihai ÇED raporu, EK19). Dolayısıyla, bölgeye havalimanı yapılması ve bu nedenle sulak alan ve ormanlara zarar verilmesi, bu kuş türlerinin yaşamını tehdit edecek (Nihai ÇED raporu,

⁶ "1.5 milyon ağacın taşınması mümkün mü?" (Video), CNN Türk, 04.05.2013, <http://goo.gl/i3jvx>

⁷ Sağlık, Mevlüt Avşar (2013) "Ağaç transplantasyonu", İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanlığı, Avrupa Yakası Park ve Bahçeler Müdürlüğü, <http://goo.gl/G2f6b>

EK19). Buna ek olarak, kuş göç yolu üzerine havalimanı yapılması hem kuşların hem de uçakların güvenliği açısından bir risk oluşturabilir. Doç Dr. Aziz Aslan, ÇED raporu için verdiği görüşte zararın ve risklerin en aza indirilebilmesi ve değerlendirilebilmesi için bu *bölgenin proje başlamadan iki yıl boyunca izlenmesi gerektiğini* belirtmektedir (Nihai ÇED raporu, EK19). Dolayısıyla, projenin bu izleme yapılmadan başlaması durumunda yaratacağı zararların boyutunu tam olarak tahmin etmenin ve gerekli önlemleri almanın mümkün olmadığı söylenebilir.

- "Projenin gerçekleşmesi durumunda **alanda floristik açıdan büyük bir habitat ve biyomas kaybı yaşanacaktır**" (Nihai ÇED raporu, EK18) Proje alanındaki endemik, o bölgeye özgü, bitki türlerinin yok olma ihtimali vardır. ÇED raporu bu bitkilerin taşınabileceğini ve tehlike altında olanlarının tohumlarının mutlaka toplanacağını söylüyor. Ancak, ÇED raporu, saha incelemesi sonucunda değil, literatür incelemesi sonucunda bir değerlendirme yapıyor. Bu sebeple, proje başlamadan önce detaylı bir çalışma yapılması gerekiyor.
- Vurgulamak gerekir ki, verilecek **zararın en aza indirilebilmesi** ve ağaç taşıma, kuş izleme ve endemik bitkilerin korunması faaliyetlerinin tamamlanabilmesi **için projenin en az iki yıl sonra başlaması gerekiyor**. Eğer bu yapılmazsa çevreye verilecek zararın boyutu da büyüyecek.

Yukarıda saydığım zararların hepsi resmi ÇED raporunda yer alıyor. Konunun uzmanları da benzer şeyler söylüyor:

- "**Proje, ormanları, bölgeye has doğal dokuyu ve ekosistemleri olumsuz etkileyecek biyolojik çeşitliliği oluşturan canlıların olası tahribatına neden olacak.** Bilinen ve bilinmeyen su rezervlerine olumsuz etki edebilir. **Hava kalitesinin olumsuz yönde etkileyecek. Kuşların doğal yaşam alanlarına etki edecek.**" Çevre Mühendisleri Odası⁸
- "İstanbul'a havaalanı lazım evet; çünkü diğerleri bu ihtiyacı karşılayamıyor. Ama dünyanın hiçbir yerinde ormanın, su havzasının orta yerine havalimanı yapılmaz. Havalimanı şehrin dışında doğal hayatı bozmayacak şekilde yapılmalı. Başka yer bulunamaz mıydı? **Bu havalimanı orman ve suyu bitirir. Yapılaşmanın önüne geçemezsiniz;** hava trafiği rahatlar ama **oluşacak kara trafiği şu ankinin çerezi gibi kalır.**" Doç Dr. Murat Ergün (İTÜ, İnşaat Fakültesi, Ulaştırma Anabilim Dalı)
- "Burada sadece insan-doğa dengesi değil **ekosistem de tahrip ediliyor.** Ekosistem kendiliğinden yüzyıllar boyu oluşan bir sistemdir. Bu rantı bugün yaşayanlar kullanır ve yararlanır, gelecek kuşaklar için ise yapılan hesaplar tamamen yanlıştır. Bu bölgede açık saha maden işletmeciliği aşılması güç de olsa onarılabilir bir tahribattı ama **bu havaalanı ile İstanbul için onarılamaz bir tahribat yaratılacak.**" Prof. Dr. Kadir Erdin (İstanbul Üniversitesi Orman Mühendisliği Bölümü)⁹
- "Doğanın dengesinin ve ekosistemin tahribatının bu denli yüksek olacağı söylendiği halde neden projede ısrarlı olunuyor anlamak mümkün değil. **İstanbul için susuzluk**

⁸ "İstanbul'un "Can Damarı"ndan Uçaklar Gececek", Bianet, 20.11.2012, <http://goo.gl/WIPcf>

⁹ "3. havalimanı için 657 bin ağaç kesilecek, canlı yaşamı yok edilecek!", Küresel Eylem Grubu, 17.04.2013, <http://goo.gl/nPXJL>

tehlikesiyle burun burunayken barajları besleyen akarsuların kurutulması ve tahrip edilmesi doğa için geri dönüşü olmayan sonuçlar doğurabilir. Yeşilden yoksun olduğunu söylediğimiz bir şehrin yeşil kalan alanlarını daha özenle korumamız gerekiyor. Projenin yapımı aşamasındaki doğa tahribatının yanında sonrası için de kentleşme ve ulaşım aktiviteleriyle de tahribat devam etmiş olacak." Prof. Dr. Günay Kocasoy (Boğaziçi Üniversitesi Çevre Enstitüsü öğretim üyesi)¹⁰

Çevreye verilecek zararlar ÇED raporunda yer alanlarla sınırlı değil. 3. havalimanı inşaatını, Kanal İstanbul ve 3. köprü inşaatları ile birlikte düşünmek gerekiyor. Bu üç proje bir arada ele alındığında İstanbul'un doğasına verilecek zararların katlanacağını düşünmek hiç zor değil. Konunun uzmanları da aynı fikirde:

- "3. havalimanı ile bu bölgede yeni yapılaşmalar artık engellenemez. Çünkü hemen güneyinden geçen 3. Köprü güzergâhı ve kuzeyde düşünülen yeni şehir yerleşim alanları ile birlikte kuzeye yayılım daha da artacak. İstanbul'un doğal eşiklerinin artık daha fazla aşılabilmesi için en fazla 16 milyon insana yeteceğini ortaya koyan Master Planı'na¹¹ rağmen, bu yapılaşma kentin nüfusunu en iyimser tahminlere göre 20 milyonun üzerine çıkaracak. **Bu durum, kentin sağlıklı ve sürdürülebilir yaşam koşullarını sağlayamayacağını ifade ediyor.**" Çare Olgun Çalışkan (Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi)¹²

Özetle, bu inşaat silsilesi sonucunda "İstanbul'da hiçbir şey eskisi gibi olmayacak."¹³
Bütün bunlara rağmen ihale yapıldı!

İstanbul'un 3. havalimanı ihalesi 3 Mayıs 2013 tarihinde yapıldı. Cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesi olarak anılan ihaleyi kazanan şirket, havalimanının 25 yıllık kirası için 22 milyar 152 milyon Euro teklif verdi. KDV ve yapılacak yatırım da dikkate alındığında ihalenin değeri 36 milyar 384 milyon Euro'yu buluyor.¹⁴ 3. havalimanı projesi gibi büyük projeler için ÇED raporu hazırlanması gibi bir zorunluluk var.¹⁵ Yukarıda gördüğümüz gibi bu rapor, projenin İstanbul'un doğasına büyük zararlar vereceğini açıkça söylüyor. ÇED raporu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın web sitesinde yayınlandı. İlgili tüm kamu kurumları nihai ÇED raporunun hazırlanması sürecinde yer aldı. Dolayısıyla, ihaleyi yapan kamu yetkililerinin projenin zararlarından habersiz olması imkânsızdı! Bu durum akla iki soru getiriyor:

- (1) Devlet çevreye zarar vereceğini açıkça bildiği bir projeden neden vazgeçmedi?
- (2) ÇED raporunun yayınlanmasından sonra kamuoyu neden bu ihalenin yapılmasına etkili bir biçimde itiraz etmedi?

Şimdi bu iki soruyu cevaplamaya çalışalım.

¹⁰ <http://goo.gl/nPXJL>

¹¹ Kadir Topbaş'ın imzaladığı 1/100 bin Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı.

¹² <http://goo.gl/WIPcf>

¹³ Çağlar Yurtseven'in bu konuya da değinen yazısını okumanızı tavsiye ederim: "İstanbul'da hiçbir şey eskisi gibi olmayacak", Radikal 2, 05.05.2013, <http://goo.gl/M5ruu>

¹⁴ "36.384.000.000 €", Takvim 03.05.2013, <http://goo.gl/BM2yA>

¹⁵ Bak. 17 Temmuz 2008 tarih ve 26939 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği.

Zihniyet sorunu

ÇED raporunun nasıl bir bakış açısına sahip olması lazım dersiniz? Herhalde çevreye verilecek zararların bir değerlendirmesi olacağını beklersiniz değil mi? Değil! ÇED raporuna baktığımızda, çevreye verilecek zararlara daha çok hukuki perspektiften bakıldığını görüyoruz. Mesela, (mealen) 'şu ağaçları kesmek için Orman Bakanlığı'ndan izin almak lazım; şu gölleri doldurmak, şu bitki türlerini bertaraf etmek de herhangi bir uluslararası antlaşmaya aykırı değil, öyleyse hayda vre' diye düşünen bir zihniyet görüyoruz. Yani sizin anlayacağınız, bu yaklaşıma göre, gerekli izinler alındığı ve uluslararası anlaşmalar ihlal edilmediği sürece ağaçların kesilmesinde, ormanların yok olmasında, bitkilerin ve hayvanların bertaraf edilmesinde fazla bir sorun yok!

ÇED raporu, krokiler, teknik çizimler, haritalar, fotoğraflar, modeller gibi pek çok teknik detayla dolu. Projenin doğaya olan etkilerinin ele alındığı bölümler de bu teknik detaycılıktan payını almış. Örneğin, proje bölgesindeki bitki türleri, kuşlar vb. ayrıntılı bir şekilde bilimsel adlarıyla sıralanıyor ama bu canlıların başına gelecekler yeterince incelenmiyor. Raporda uçakların bölgedeki kuşlardan korunması ile ilgili bölümün, kuşların korunmasından daha dikkatli bir şekilde ele alındığını da görüyoruz. Özetle, rapor zaten yapılmasına karar verilmiş bir projenin "çevresel" formalitelere takılmaması için hazırlanmış gibi görünüyor: "Yasalara ve yönetmeliklere uygun mu? Uygun. Yapılması gereken teknik çizimler yapıldı mı? Yapıldı. Kuş türleri sayıldı mı? Sayıldı. O zaman projeye başlayabiliriz!"¹⁶

Bilgilendirme mi? Yoksa yasak savma mı?

Raporu incelerken ÇED raporunun kamuoyunu bilgilendirmek amacıyla hazırlanmadığı da açıkça görülüyor. Raporu hazırlayanlar, "Bu raporda yazılanların daha iyi anlaşılması, kamuoyu tarafından etraflıca tartışılması için neler yapabiliriz?" diye düşünmemişler. Firmalardan, akademisyenlerden ve kamu kurumlarından istenen bilgiler öyle alt alta herhangi bir anlaşılma kaygısı güdülmeden sıralanmış. Haritalar, tablolar vb. arasında "aradığınızı bulabilirsiniz bulun" demişler. Üstelik, raporun eklerinin bulunduğu belge 300 mb büyüklüğünde. Raporu web sitesinden indirmek ve ortalama bir bilgisayarda açıp okumak da büyük bir dert.

Bütün bunlara, (yukarıda gördüğümüz gibi) kamuoyunun 3. havalimanının yeri konusunda yanlış yönlendirildiğini ve ÇED raporunun kamuoyuna etkili bir şekilde duyurulmadığını da eklemek lazım. ÇED yönetmeliğine göre gerçekleştirilmesi planlanan projeden etkilenen veya etkilenmesi muhtemel olan halkın da projeye ilgili olarak bilgilendirilmesi ve ilgili halkın görüş ve önerilerinin alınması gerekiyor. Dolayısıyla, raporun kamuoyuna duyurulması yasal bir zorunluluk. Ne var ki, yetkililerin bu zorunluluğu yerine getirme şekilleri de amacın kamuoyunu bilgilendirmek değil, yasal zorunluluğu baştan savmak olduğu izlenimini yaratıyor.

Bunlara ek olarak, ÇED raporunu hazırlayan firmaların hizmetlerinin karşılığının proje sahibi tarafından ödenmesinin raporların tarafsızlığı konusunda şüphe yarattığını da söylemek gerekir. Hatırlarsınız, enerji yatırımları için ÇED raporu hazırlayan bir firmanın

¹⁶ ÇED raporlarının gerçekten çevresel etkiyi değerlendirip değerlendiremeyeceği ile ilgili güzel bir tartışma yazısı: Yılmaz (2013)

hangi tür santral için rapor hazırlıyorsa o santral türünü çevreci ilan ettiği ortaya çıkmıştı!¹⁷

“Yakın bir zamanda hazırlanan ve Akkuyu nükleer santrali için hazırlanması hasebiyle dikkat çeken bir ÇED dosyasıyla gündeme gelen Ankara merkezli bir ÇED firması, daha önce bir termik santral projesi için hazırladığı raporda termik santralin ne kadar çevreci olduğundan bahsederken nükleer santral için “çevre düşmanı” gibi bir sıfat kullanırken, Akkuyu nükleer santrali için hazırladığı raporda, “Sera gazı, asit yağmuru etkisi sıfır” diyerek nükleer santrali çevreci ilan edip diğer tip enerji santrallerine “tu-kaka” yakıştırmasında bulunması herkesin hafızasındadır. Buradan da, anılan ÇED firmasının aslında hangi tür enerji yatırımı ve hangi tip santral için ÇED raporu hazırlama işini almışsa o enerji yatırımını çevreci ilan ettiği sonucu aşikâr bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu şekilde hazırlanan ÇED raporlarının bilimselliğinden bahsetmek ne kadar mümkün, takdirî okuyuculara bırakıyorum.” Yılmaz (2013)

Tek başına bu örnek bile ÇED raporlarının tarafsızlığı konusunda şüpheye düşmemiz için yeterli sayılabilir. Tarafsızlık sorununa ÇED raporlarını hazırlayan firmaların ciddi anlamda bir denetime tabii olmadıkları gerçeğini de eklersek (Yılmaz 2013), ÇED raporlarının bir formalite olarak görüldüğünü düşünmemiz iyice kolaylaşır.

Tayakadın Köyü'ndeki “Geniş Katımlı” Paydaş Toplantısı!

Cumhuriyet tarihinin bu en büyük ihalesine konu olan ve İstanbul'un çevresini ve geleceğini geri döndürülemez bir biçimde değiştirecek bu projeye ilgili ÇED raporunun kamuoyuyla nerede paylaşıldığını öğrenince bana biraz olsun hak vereceksiniz. Kamuoyu bilgilendirme toplantısının yapıldığı yer: *Tayakadın Köyü İlköğretim Okulu*. ÇED raporu kapsamındaki kamuoyunu bilgilendirme çalışmasının nasıl yapıldığı raporda şu şekilde anlatılıyor:

“ÇED yönetmeliği 9. Maddesi gereğince toplantı tarihini, saatini, yerini ve konusunu belirten ilan, biri yerel, ikisi ulusal düzeyde yayımlanmakta olan toplam üç gazetede [Gerçek Gazetesi (yerel gazete), Yeni Şafak Gazetesi (ulusal gazete) ve Birgün Gazetesi (ulusal gazete)] yayımlanmıştır. Söz konusu ilanlar Şekil-28'de sunulmuştur.” (ÇED raporu).

¹⁷ “Maaşallah size çok çevreci gördük”, Radikal, 10.03.2012, <http://goo.gl/S6U8e>

Aşağıda bilgilendirme toplantısı ile ilgili Birgün Gazetesi'nde yayınlanan ilanı görüyorsunuz (Görsel 3):

DUYURU

İstanbul İli, Avrupa Yakası, Arnavutköy ve Eyüp İlçeleri'nde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından, yapılması ve işletilmesi planlanan "İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı" projesi için, 17.07.2008 Tarih ve 26939 Sayılı (30.06.2011 Tarih ve 27980 Sayılı değişiklik) Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinin 9. maddesi gereğince "Halkın Katılımı Toplantısı" yapılacaktır.

Tüm Halkımız toplantıya davetlidir.
Saygılarımızla

Toplantı Yeri: Tayakadın Köyü, İlköğretim Okulu/ Tayakadın Köyü,
Arnavutköy/İstanbul
Toplantı Tarihi: 06/11/2012
Toplantı Saati: 14.00

Ayrıca görüş ve önerilerinizi aşağıda belirtilen yerlere yapabilirsiniz.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı: ÇED ve İzin Denetim Genel Müdürlüğü
Tif: (312) 410 10 00 Faks: (312) 419 21 92
İstanbul Valiliği: İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
Tif: (212) 318 41 00 Faks: (212) 318 41 44
Faaliyet Sahibi: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
Tif: (312) 203 10 00 Faks: (312) 203 14 65
Proje Yüklenicisi: AK-TEL MÜHENDİSLİK LTD. ŞTİ.
Tif: (312) 472 40 17 Faks: (312) 472 31 69
e-posta: aktell@aktell.com

BASIN: 66140

Görsel 3. Birgün Gazetesi, 24.10.2012

İstanbul'un geleceği açısından büyük önem taşıyan bu proje ile ilgili bilgilendirme çalışmasının tirajı düşük üç gazete yoluyla duyurulması ve toplantının küçük bir ilköğretim okulunda yapılması ise ÇED raporunun nasıl bir zihniyetle hazırladığını açıkça gösteriyor. Burada yasalara aykırı bir şey yok. Toplantı tam da yönetmelikte söylendiği gibi projeden en çok etkilenecek yerlerden biri olan Tayakadın Köyü'nde yapılmış. Peki, bu projenin tüm İstanbul'un geleceğini etkileyeceği düşünülerek, çok daha geniş katılımlı bir bilgilendirme toplantısı yapılamaz mıydı? Yetkililer sıklıkla boy gösterdikleri TV kanallarına çıkıp, ÇED raporunu özetleyip Türkiye kamuoyunu bilgilendiremez miydi? Eğer amaç gerçekten halkı projenin çevresel etkileri konusunda bilgilendirmek ve kamuoyunun görüşlerini toplamak olsaydı, sanırım bunların yapılması gerekirdi.

"Geniş katılımlı paydaş toplantıları" yapıldı mı? Sorarsanız yapıldı! Bu toplantıya gitme ve konu hakkında bilgilendirme fırsatınız var mıydı? Vardı. Gittiniz mi? Hayır. Gazeteciler gitti mi? Çoğunun toplantıdan haberi bile yoktu. Eh o zaman, toplantının yapıldığı gün Tayakadın köyüne gitmediyseniz, görüş ve dileklerinizi yetkililere iletmediyseniz, 3. havalimanı projesi ve çevreye verdiği zararlar konusunda da söz hakkını kaybettiniz demektir. İtiraz etmediyseniz, sizin hatanız!

İki soru sormuştuk: (1) Devlet çevreye zarar vereceğini açıkça bildiği bir projeden neden vazgeçmedi? (2) ÇED raporunun yayınlanmasından sonra kamuoyu neden

bu ihalenin yapılmasına etkili bir biçimde itiraz etmedi? Cevapları vereyim: (1) Hükümet bu projenin yapılmasını çok istediği için ÇED raporunu bir formalite olarak görmüş olabilir ve bu sebeple çevreye verilecek zararları çok önemsememiş olabilir. ÇED raporunun ve yetkililerin konuya yaklaşımını incelediğimizde bu cevabın doğru olabileceğini görüyoruz. (2) Kamuoyu ve medya projenin çevreye vereceği zararlar konusunda yeterince bilgilendirilmediği için projenin İstanbul'un geleceğini nasıl etkileyeceğine değil, projeye ilgili ihalede ne kadar çok para ödendiğine odaklandı. Eklemek gerekir ki, ihale süreci de projenin önceki aşamalarıyla uyumlu olarak şeffaf bir biçimde yürütülmedi.¹⁸

İstanbul'da kalan son ağacı kesen kişi ne düşünecek?

Bütün bunları okurken pek çok kişi gibi "Ne var yani? Havalimanı, köprü yapmayacak mıyız? Yapmazsak nasıl büyüyeceğiz?" diye düşünüyor olabilirsiniz. Sizden bir kez daha düşünmenizi rica ediyorum. Düşünürken, bu türden projelerin fırsat maliyetinin çok yüksek olduğunu, üstelik geri dönüşün de mümkün olmadığını unutmayın. Kendinize "3. havalimanı çevreye bu kadar zarar vermeden yapılamaz mıydı?" diye sorun. Sorarken, tıpkı demokrasisine özen göstermeyen toplumlar gibi, doğal çevreye özen göstermeyen toplumların da uzun dönemde sağlık bir şekilde büyümediğini, hatta çöktüğünü de aklınızın bir kenarında tutun lütfen. Gelin size, konuyu bir kez daha düşünmenizi sağlayacak küçük bir hikâyeye anlatayım. Pasifik Okyanusu'nda küçük bir ada olan Paskalya Adası'nın¹⁹ hikâyesi. Elbette ki bu hikâyeden çıkarılacak bazı dersler var.



Görsel 4. Paskalya Adası'ndaki Heykeller
(Press photo © 2000-2006 NewOpenWorld Foundation)

¹⁸ Uğur Gürses'in "Kervan yolda düzülür projesi; üçüncü havalimanı" (Radikal, 08.05.2013) başlıklı yazısı ihale sürecinin şeffaf olmadığını güzel bir şekilde anlatıyor, <http://goo.gl/3iWQ1>

¹⁹ Isla de Pascua ya da Easter Island

Erich von Däniken okuyanlar Paskalya Adası'nı ve bu adadaki görkemli heykelleri hatırlayacaktır (Görsel 4). Däniken, M.S. 1200 ile 1600 yılları arasında yapıldığı tahmin edilen bu heykellerin uzaylılar tarafından yapıldığını söylüyordu. Bu tabii ki doğru değil. Yapılan çalışmalar bu heykellerin insan gücüyle yapılabileceğini, taşınabileceğini ve yukarıdaki fotoğraftaki gibi tek sıra dizilebileceğini gösteriyor. Ne var ki, adadaki bu heykellerin varlığını gizemli kılan bir gerçek var: Bu heykellerin taşınabilmesi için ağaçtan üretilmiş kereste ve halatlara ihtiyaç var. Ancak, Jared Diamond'un (2006) aktardığına göre, adaya adını veren Hollandalı kâşif Jacob Roggeveen, adayı ziyaret ettiğinde (yıl, 1722) bodur çalılar dışında tek bir ağacın varlığına rastlamamış. Soru şu: "Peki buralarda olması gereken onca ağaca ne olmuştu?" (Diamond 2006: 103) Tek evcil hayvan olan tavuk dışında doğru dürüst bir protein kaynağına sahip olmadığı izlenimini veren bu ağaçsız adada bu koca heykellerin işi neydi?

Yapılan araştırmalar Paskalya Adası'nın eskiden (insanların adaya geldiği MS 900'lerde) astropikal ormanlar ve ormanlık çalılarla kaplı yeşil bir ada olduğunu gösteriyor (Diamond 2006: 126-7). Ormanların varlığı nedeniyle adada pek çok kuş türü de yaşıyormuş (Diamond 2006: 129). Anlaşılan o ki Paskalya Adalılar zamanında yeşillikler içinde yaşıyor ve bol bol kuş yahnisi yiyormuş. Ne var ki, Paskalyalıların koca heykeller inşa etmelerine ve bu heykelleri taşıyacak gücü toplamak için zengin bir kuş diyeti uygulamalarına imkân veren bu ormanlar zaman içinde neredeyse tamamen yok olmuş.

Paskalya Adalılar, ağaçları yakacak odun olarak kullanmışlar. Yakma faaliyetleri de bolmuş. Isınma, yemek pişirme ve ölüleri yakma... Araştırmalar bu "yakma işlemleri için çok fazla sayıda ağaç kullanıldığını" gösteriyor (Diamond 2006: 130). Ağaçlar, bahçe açmak, açık denize dayanıklı kanolar inşa etmek ve heykellerin taşınması/dikilmesi için halat ve kereste yapmak için de kullanılmış. Böylece insanlar ormanları yavaş yavaş yok etmişler.

Peki ormanlar yok olunca ne olmuş? Ormanlar yok olunca, besin kaynakları yok olmuş, adada yaşayan kuş türleri azalmış, yağmur ve rüzgârla toprak erozyonu başlamış, açlık baş göstermiş, nüfus azalmış, yamyamlık ortaya çıkmış, Paskalya Adası'na heykellerin dikilmesini sağlayan ve topluma refah getireceklerini iddia eden kabile reisleri devrilmiş, iç savaş çıkmış... Sanırım daha fazla saymama gerek yok.

Jared Diamond, Paskalya Adası'nın hikâyesini anlatırken çok güzel bir soru soruyor: "Adadaki son palmye ağacını kesen kişi o an ne demişti acaba?" (Diamond 2006: 139) Ne demişti, ne düşünmüştü gerçekten? Peki ya son ağaç da kesildikten sonra? Paskalya Adalılar ne düşünmüştü? "O son ağacı kesmeyecektik" diyen olmuş muydu?

İstanbul'a yapılacak çılgın projeleri düşünürken Paskalya Adası'nın hikâyesini²⁰ aklımızda tutmamızda fayda var. O son ağacı kesen adamın aklında neler olduğunu düşünün. Acaba o adamın düşündükleri bizim bugün İstanbul'un ormanlarını yok ederken düşündüklerimize benziyor muydu? Şu koca heykelleri yapmamız lazım,

²⁰ Jared Diamond'un Paskalya Adası değerlendirmesi ile ilgili bazı tartışmalar var. Örneğin, bak. Hunt, Terry & Carl Lipo (2011) *The Statues that Walked: Unraveling the Mystery of Easter Island*, New York: Free press. Bu konudaki bir başka kaynak da şu: Ponting, Clive (2000) *Dünyanın Yeşil Tarihi: Çevre ve Uygarlıkların Çöküşü*, İstanbul: Sabancı Üniversitesi

şurayı da yakıp bahçe yapalım, bak şu ağaçlar da güzel yanar, ısınmak için kullanırız falan derken ağaçsız kalan Paskalya Adası'ndan tek farkımız, benzer şeyleri "geniş katımlı paydaş toplantıları" sonucunda modern teknolojiyle yapıyor olmamız olmasın? Eğer 3. Havalimanı illa ki yapılacaksa, bu soruları ve Paskalya Adası'nın hikâyesini aklımızda tutmak için yeni havalimanının adını "İstanbul Son Ağaç Havalimanı" koyalım diyorum. Ne dersiniz?



Görsel 5. HES'leri de unutmayalım diye HES Tahribatı Gösteren Bir Fotoğraf
(Kaynak: ntvmsnbc.com)

Kaynaklar:

- ÇED raporu:
http://www.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/istanbul_3_havalimaniciED_Raporu.pdf
Nihai ÇED raporu: http://www.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/nihai_ced_istanbul.pdf
Nihai ÇED raporunun ekleri:
http://www.csb.gov.tr/turkce/dosya/ced/nihai_ekler09042013.pdf
- Diamond, Jared (2006) *Çöküş*, İstanbul: Timaş
- Gürses, Uğur (2013) "Kervan yolda düzülür projesi; Üçüncü havalimanı", Radikal, 08.05.2013,
<http://goo.gl/3jWQ1>
- Hunt, Terry & Carl Lipo (2011) *The Statues that Walked: Unraveling the Mystery of Easter Island*, New York: Free press.
- Ponting, Clive (2000) *Dünyanın Yeşil Tarihi: Çevre ve Uygarlıkların Çöküşü*, İstanbul: Sabancı Üniversitesi
- Sağlam, Mevlüt Avşar (2013) "Ağaç transplantasyonu", İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanlığı, Avrupa Yakası Park ve Bahçeler Müdürlüğü,
<http://goo.gl/G2f6b>
- Yılmaz, Gonca (2013) "ÇED raporları çevresel etkiyi değerlendirebilir mi?", Perspectives #4.13, sf.25-27. Online: <http://www.tr.boell.org/web/111-1627.html>
- Yurtseven, Çağlar (2013) "İstanbul'da hiçbir şey eskisi gibi olmayacak", Radikal 2, 05.05.2013,
<http://goo.gl/M5ruu>

Haber Kaynakları:

- Radikal, 10.03.2012, "Maşaallah size çok çevreci gördük", <http://goo.gl/S6U8e>
- Radikal 06.11.2012, "3. havaalanının ÇED dosyası", <http://goo.gl/Nrp3g>
- HaberTürk, Airport, 19.11.2012, "3. havalimanının yeri belli oldu!", <http://goo.gl/txiar>
- HaberTürk, HTEkonomi 19.11.2012, "3. havalimanının yeri belli oldu!", <http://goo.gl/5y0wq>
- Bianet, 20.11.2012, "İstanbul'un "Can Damarı"ndan Uçaklar Geçecek", <http://goo.gl/WIPcf>

İSTANBUL SON AĞAÇ HAVALİMANI
İstanbul'un 3. havalimanı hakkında bilmeniz gerekenler!

- Radikal 21.11.2012, "3. havalimanı yeşil olacak", <http://goo.gl/eSVrt>
- Star Gazete, 08.04.2013, "Çocuklarımıza bırakacağımız bir dünya var olmayacak", <http://goo.gl/0ifbv>
- Küresel Eylem Grubu, 17.04.2013, "3. havalimanı için 657 bin ağaç kesilecek, canlı yaşamı yok edilecek!", <http://goo.gl/nPXJL>
- Takvim 03.05.2013, "36.384.000.000 €", <http://goo.gl/BM2yA>
- CNN Türk, 04.05.2013, "1.5 milyon ağacın taşınması mümkün mü?" (Video), <http://goo.gl/i3jvx>