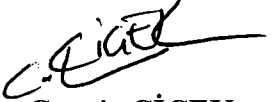




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Sayın Murat Kurum tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Cengiz ÇİÇEK

İstanbul Milletvekili

İstanbul'un önemli içme suyu kaynaklarından biri olan Sazlıdere Barajı, 1996 yılında 'mutlak koruma alanı' ilan edilmiş; uzun yıllar boyunca kentin Avrupa Yakası'ndaki milyonlarca yurttaşın su ihtiyacını karşılamıştır. Ancak son yıllarda alınan siyasi kararlar ve hayata geçirilen projelerle, baraj çevresi hızla imara açılmış ve büyük ölçekli yapılaşmaların odağı haline gelmiştir.

2024-2025 yılları arasında, Arnavutköy Sazlıbosna mevkiinde TOKİ tarafından 24.150 konut ve 1.121 dükkân için toplam 28 ayrı ihale düzenlenmiş; kamuoyuna yansıyan bilgilere göre yatırım maliyeti 65 milyar TL'yi aşmıştır. Sözleşmelerin imzalanmasını takiben, 2025 Nisan ayı itibarıyla baraj havzası ve çevresindeki tarım alanlarında iş makineleri faaliyete geçmiştir. Bu yapılaşmalar, İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne açıkça aykırı olmasına rağmen sürdürülmekte; İSKİ'nin resmi uyarı ve engellemelerine karşın içme suyu, kanalizasyon ve yağmur suyu altyapı bağlantılarına yönelik girişimler devam etmektedir.

Sazlıdere Barajı çevresinde planlanan projelerin, barajın su toplama kapasitesini azaltacağı, atık yükünü artırarak kirliliğe yol açacağı ve ekosistemi geri dönüşsüz şekilde tahrip edeceği açıktır. 15 Eylül 2022 tarihli Cumhurbaşkanlığı kararıyla barajın 'kullanım amacı' kaldırılmış ve hukuki statüsü değiştirilmiştir. Herhangi bir bilimsel temele dayanmayan bu düzenleme, kamuoyunda ciddi tepkiyle karşılanmıştır.

TOKİ tarafından yürütülen bu büyük ölçekli projelerin yalnızca Sazlıdere Barajı'nı değil, aynı zamanda Kanal İstanbul güzergâhını destekleyecek şekilde tasarlandığı; hem planlama belgeleriyle hem de bu belgelere ilişkin yargı kararlarıyla sabittir. İptal edilen çevre düzeni planlarının kısa süre içinde yeniden askıya çıkarılması ise planlama süreçlerinin kamu yararı doğrultusunda değil, sermaye çevrelerinin beklentileri doğrultusunda yürütüldüğünü ortaya koymaktadır.

Bölgeye yapılan yoğun konut projelerinin, henüz tamamlanmamış olan Nakkaş-Başakşehir Otoyolu'na verilen günlük 150.000 araç geçiş garantisiyle örtüşen biçimde ilerlediği; bu yapılaşmanın, söz konusu garantiye yönelik 'müşteri üretme' işlevi gördüğü değerlendirilmektedir.

Türkiye’de doğayı bir varlık değil, tükenebilir bir kaynak olarak gören anlayış; ekolojik sistemlere ve yaşam alanlarına geri dönüşü mümkün olmayan zararlar vermektedir. Kanal İstanbul ve ona eşlik eden projeler ise, İstanbul’un yalnızca su geleceğini değil, aynı zamanda afet direncini de tehdit eden en büyük ekolojik yıkım projeleri arasında yer almaktadır.

Bu bağlamda:

- 1) Sazlıdere Barajı, 1996 yılında “mutlak koruma alanı” ilan edilmiş olmasına rağmen, hangi bilimsel veya teknik gerekçelerle içme suyu statüsünden çıkarılmıştır?
- 2) Arnavutköy Sazlıbosna mevkiinde TOKİ tarafından yürütülen 28 ayrı ihale kapsamında, baraj havzasında başlatılan konut projeleri İSKİ Havza Koruma Yönetmeliği’ne açıkça aykırı olmasına rağmen hangi idari süreçlere dayanılarak sürdürülmektedir?
- 3) TOKİ’nin Sazlıbosna’daki konut ihaleleri hangi firmalara verilmiştir? Bu firmalar hangi usul ve kriterler doğrultusunda belirlenmiştir? İhale süreçlerinde kamuoyunda sıkça dile getirilen, bazı şirketlere yönelik siyasi yakınlık iddiaları doğru mudur?
- 4) Baraj havzasında başlatılan altyapı çalışmaları, İSKİ’nin resmi onayı olmadan mı yürütülmektedir? İSKİ’nin içme suyu, atıksu ve yağmur suyu hatlarına ilişkin ret kararlarına rağmen sürdürülen bu faaliyetlerin kamuya zarar verme riski hakkında Bakanlığınızın bir değerlendirmesi var mıdır?
- 5) Baraj çevresinde yürütülen inşaatlarla birlikte bölgeye yoğun bir nüfus yerleştirilmesi öngörülmektedir. Bu nüfus artışının su kaynakları, altyapı kapasitesi ve ekolojik denge üzerindeki etkilerine ilişkin yapılmış bir etki analizi var mıdır?
- 6) Bu yapılaşmalar, Kanal İstanbul güzergâhındaki rezerv yapı alanlarında konumlanmakta; iptal edilen planlara rağmen yeni planlarla devam ettirilmektedir. Yargı kararları açıkken planlama sürecinin bu şekilde sürdürülmesi, şehircilik ilkeleri ve hukuk devleti açısından doğru bir uygulama mıdır?
- 7) Bu projelerin, Nakkaş-Başakşehir Otoyolu’na verilen geçiş garantileriyle doğrudan ilişkili olduğu iddiası doğru mudur? Baraj havzasındaki yapılaşmaların, otoyol geçiş sayılarını artırmak amacıyla planlandığına dair Bakanlığınızın bilgisi veya onayı bulunmakta mıdır?
- 8) Baraj koruma havzasında yer alan bu bölgede yapılan yapılaşmalarda zemin etüdü yapılmış mıdır? Jeoloji mühendislerinin sivilaşma riski ve deprem güvenliği açısından bölgeyi riskli ilan ettiğine dair bulgulara rağmen yapı ruhsatı verilmesi, Bakanlığınızca nasıl açıklanmaktadır?
- 9) İstanbul’un su kaynaklarını riske atan bu projelere yönlendirilen kamu kaynaklarının, olası bir Marmara Depremi’ne yönelik hazırlıklar yerine gayrimenkul yatırımlarına tahsis edilmesi, kamu yararıyla bağdaşmakta mıdır?