

KANAL İSTANBUL ÇALIŞTAYI

10 OCAK 2020



Yayın Yönetimi
BİMTAŞ Kooperasyon ve İletişim Şefliği

İdari Koordinatörler
İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü
İstanbul Planlama Ajansı
BİMTAŞ

Editör
Aykut Kılıç

Tasarım Konsepti ve Yayın Kimliği
Tuğçe Tunç

Basım Yeri
Kültür Sanat Basımevi
Sertifika No: 44153

Baskı Yeri ve Tarihi
İstanbul, Haziran 2020

ISBN
978-605-7864-62-8

İstanbul Büyükşehir Belediye İştiraki Kültür A.Ş. Yayınıdır.

İSTANBUL SENİN

İÇİNDEKİLER

—	GİRİŞ / 8
—	KATILIMCILAR / 14
—	AMAÇ VE METODOLOJİ / 16
—	AÇILIŞ KONUŞMALARI / 19
—	OTURUMLAR / 35
—	KAPANIŞ KONUŞMASI / 109
—	RÖPORTAJLAR / 113
—	FORUM KONUŞMALARI / 125
—	SERĞİ POSTERLERİ / 139

GİRİŞ

Bu raporu baskıya hazırladığımız günlerde Davos'ta gerçekleştirilen Dünya Ekonomik Forumu (WEF) öncesinde yayımlanan 2020 Küresel Riskler Raporu, dünyanın karşı karşıya olduğu en büyük riski iklim değişikliği olarak açıkladı. Raporun açıklandığı Londra'daki toplantıda sarf edilen şu cümle ürkütücü: "Dünya uyur gezer bir şekilde felakete doğru ilerliyor." Küresel risk raporlarının on yıllık geçmişinde ilk kez 5 uzun vadeli riskin tamamını çevre ile ilgili başlıklar oluşturuyor. Önümüzdeki on yılda gerçekleşme olasılığı en yüksek riskler raporda sırasıyla şu şekilde ifade ediliyor: Aşırı hava olayları, iklim değişikliğiyle mücadele ve uyumdaki başarısızlık, doğal afetler, biyolojik çeşitlilik kaybı ve ekosistem tahribatı, insan kaynaklı çevresel zarar ve afetler.

Fakat sadece 2019 yılında iklim krizine ilişkin gelişmeler bu risklerin on yıldan çok daha az bir süre içerisinde tüm dünyaya yayılacağına işaret ediyor. Temmuz 2019'un kayıtlara geçen en sıcak ay olması,

Türkiye, yapıldığı takdirde geri dönüşsüz çevresel tahribatlar yaratacak ve kentimizde bir ısı adası oluşturarak iklim krizinin etkilerini derinleştirecek Kanal İstanbul Projesini tartışıyor. Daha doğrusu, bilimin ortaya koyduğu tüm gerçeklere rağmen kör bir inat nedeniyle tartışmak zorunda bırakılıyor.

yaz mevsimi boyunca Avrupa kıtasını felç eden sıcak dalgası, Afrika ülkelerindeki kesintisiz yağışlar ve sel baskınları, ABD'deki kasırgaların süreklileşmesi, Japonya merkezli tayfunların Güneydoğu Asya'nın büyük bir kısmına yayılması ve son olarak Avustralya'da 4 aydan fazla bir süredir devam eden mega yangınlar iklim krizine karşı dünyanın harekete geçmekte oldukça geç kaldığını gösteriyor.

Bu tablo giderek daha korkutucu bir hal almasına rağmen Türkiye, yapıldığı takdirde geri dönüşsüz çevresel tahribatlar yaratacak ve kentimizde bir ısı adası oluşturarak iklim krizinin etkilerini derinleştirecek Kanal İstanbul Projesini tartışıyor. Daha doğrusu, bilimin ortaya koyduğu tüm gerçeklere rağmen kör bir inat nedeniyle tartışmak zorunda bırakılıyor.

Bu çalıştay raporu Kanal İstanbul Projesinin çevre, iklim, toplumsal doku, kültürel varlıklar ve uluslararası ilişkiler açısından yaratacağı yıkıcı sonuçları her yönüyle detaylı olarak ele alıyor. Kanal İstanbul'u bir an evvel hayata geçirmek için sergilenen bu iştah sadece mega projeleri ayakta tutma kaygısından ibaret değil elbette. 2008 krizinin yarattığı ucuz kredi olanaklarıyla gelişip serpiyen inşaata dayalı büyüme modelinin sürdürülebilmesi için kamusal çıkarı, toplumsal



faıdayı ve doğayı hiçe sayan mega projelere devam etmekten başka bir are gormemek elbette siyasal bir tercih.

Gelir dağılımındaki eşitsizliği azaltmak, yurttaşların insanca yaşayabilecek ücretlerle çalışmalarını sağlamak, eğitim ve sağlık gibi en hayati kamusal hizmetler üzerindeki piyasa baskısını azaltmak, kentsel hizmetleri daha ucuz ve kaliteli hale getirmek, doğayı korumak ve daha yaşanabilir bir kent yaratmak için iklim krizine karşı önlemler almak yerine kamunun parasının Kanal İstanbul gibi bir projeye harcama hevesinin toplumun genel faydasından ziyade ancak bir avuç insana yarar sağlayacağı ortada.

Kanal İstanbul Projesinin yapımı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 2009 tarihli evre Düzeni Planı'nda yasaya aykırı yapılan değişiklikler ve bilimsel niteliği tartışmalı, onlarca hususta ciddi muğlaklıklar içeren evresel Etki Değerlendirme (ÇED)

Raporuyla meşrulaştırılmak isteniyor. Kanal İstanbul alıştayı maliyet analizinden finansmanına, evre ve iklim üzerinde yaratacağı etkilerden sosyal yaşama ilişkin sonuçlarına kadar birçok konuda bilimsel kaygılara cevap veremeyen bu belgelerdeki veri ve sonuçları analiz etmek ve tartışmak için düzenlendi. Davet edilen bilim insanları ve uzmanlar Kanal İstanbul Projesinin her aşamada yaratacağı sonuçları finansman, kentsel planlama, ulaşım, evre ve su kaynakları, toplumsal doku, ulusal güvenlik, deprem, kültürel miras ve tarım başlıkları altında detaylı bir Şekilde tartıştılar.

Elinizdeki kitapçıkta dört oturumda yapılan toplam 16 sunumun özetlerini bulacaksınız. Bilimsel açıdan bu başlıkları kesin çizgilerle birbirinden

ayırabilmek mümkün olmadığı için birçok konuşmacının aynı hususlara değindiğini goreceksiniz. Örneğin alıştayı merak ve maalesef tedirginlikle izlenen bölümlerinden biri olan deprem oturumuna katılan konuşmacılar, kanal projesi ve olası Marmara depreminin birbirlerine etkisini tartışırken kaçınılmaz olarak Kanal İstanbul Projesinin evre ve iklim üzerinde yaratacağı yıkıcı sonuçlara bir kere daha dikkat çektiler. Bu bağlamda metin içerisinde aynı konuyla ilgili bazı sayısal değerlerle ilgili birbirinden farklı ifadeler gorebilirsiniz. Bu farklılıklar bahsi geçen hususlara ilişkin bilimsel bir tutarsızlıktan değil, yangından mal kaçırır gibi onaylanan

Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporundaki muğlaklıklar, suskunluklar ve bilimsel karartmalardan kaynaklanmaktadır. Aksine, birbirinden çok farklı bilimsel ekollerden gelen uzmanlar farklı sayısal

değerlere rağmen çalıştayda tek bir hakikate işaret ettiler: Kanal İstanbul Projesi, hayata geçirildiği takdirde başta İstanbul olmak üzere Marmara Denizi'ne kıyısı olan bütün bölgelerde geri dönülemez ve bedeli kuşaklar boyunca ödenecek bir çevresel yıkıma neden olacaktır. Her evresel felakette olduğu gibi ekonomik ve toplumsal sonuçlarına da yurttaşlar katlanmak zorunda kalacaktır.

Reel ücretlerin enflasyon karşısında eridiği, hane halkı borçlarının son 20 yılda onlarca kat arttığı ve işsizliğin giderek tırmandığı bir Türkiye'de Kanal İstanbul'un bedeli Cumhuriyet tarihinde hiç görülmemiş kadar ağır bir ekonomik kriz olabilir.

Varılan sonuçlar itibariyle oldukça iç karartıcı olan bu alıştay raporunda Kanal İstanbul ile birlikte gündeme gelecek yüzlerce sorun olduğunu goreceksiniz. Fakat bu kısa nszde Kanal İstanbul'un derhal gündemden düşürülmesini gerektiren  acil hususun özellikle altını çizmek gerekiyor. İlki, Kanal İstanbul Projesinin finansmanı ile ilgili. ÇED Raporunun 75 milyar TL, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Raporunun ise 114 milyar TL olarak ifade ettiği finansman bedelini sağlıklı bir Şekilde belirlemeye yönelik ciddiye alınabilir bir maliyet analizi yapılmamıştır. Zaten devletin iki bakanlığının belgeleri arasında da ciddi bir çelişki bulunmaktadır. Diğer önemli konu, enflasyon ve döviz kurunu dizginleyemeyen bir ekonomi yönetiminin yapacağı finansman tahmini güvenilir olmaktan çok ama çok uzaktadır. Son olarak, projenin finansmanına dair en hayati ve kamuoyunun en fazla merak ettiği husus Kanal İstanbul'un maliyetinin nasıl deneceğidir. Öncelikle bugüne kadar gerçekleştirilen mega projelerdeki maliyet aşım oranları ortadadır. Fakat finansman meselesi açısından daha da kritik olan küresel finansal sisteminde yaşanan ani ve öngörülemez değişikliklerin artık neredeyse belirgin bir eğilim halini almış olmasıdır. Özetle, 2008 krizi sonrası gelişmiş merkez ülkelerden kaçan ucuz kredilerin mümkün kıldığı inşaata dayalı büyüme modelini devam ettirebilmenin gerekli koşulları artık mevcut değildir. Öte yandan, yeni IMF Başkanı Kristalina Georgieva'nın ifadesiyle 2020 yılı için dünya ekonomisinde "700 milyar dolarlık erime" beklentisi dönemsel kredi genişlemelerinin bile artık zayıf bir ihtimal olduğunu göstermektedir.

Bu denli belirsiz bir küresel finans ortamında onlarca yıl sürecek devasa bir inşaat projesine girişmek hlihazırda Türkiye'de yaşadığımız ekonomik sıkıntıları içinden çıkılamayacak bir hale getirecektir. Őayet finans ve yatırım piyasalarında aranan ucuz ve uzun vadeli krediler bulunamadığı takdirde Türkiye'de yaşayanların sırtına akla hayale sığmayacak bir vergi yükü bindirilecektir. Hlihazırda ağır vergi artışlarıyla boğuşan ve özel sektörün döviz borçlarını dolaylı vergilerle ödeme ihtimaliyle karşı karşıya olan yurttaşlar muazzam bir i borçla karşı karşıya kalacaktır.

Reel ücretlerin enflasyon karşısında eridiği, hane halkı borçlarının son 20 yılda onlarca kat arttığı ve işsizliğin giderek tırmandığı bir Türkiye'de Kanal İstanbul'un bedeli Cumhuriyet tarihinde hiç görülmemiş kadar ağır bir ekonomik kriz olabilir.

Kanal İstanbul Projesine dair ikinci hayati ve acil husus İstanbul ve Trakya'nın su kaynakları üzerinde yaratacağı hızlı tahribattır. Proje, İstanbul'da 1,35 milyonluk bir nüfusa su besleme kapasitesine sahip Sazlıdere Barajı'nı tamamen yok edecektir. Aynı şekilde, Terkos Gölü'nün güneydoğu su toplama havzası da yok olacak ve Terkos Gölü tuzlanma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Terkos Gölü'nün de tamamen kaybedilmesi halinde İstanbul'a su temini ölümcül bir darbe yemiş olacaktır. Sadece bu iki su kaynağı İstanbul'da toplam 6 milyon kişinin su ihtiyacını gidermektedir. Ayrıca kanal projesi çerçevesinde planlanan yapılaşma Büyükçekmece Gölü'nün kanala tahsisini gerektirecek ve ek bir kullanma suyu talebi yaratacaktır. Bir yandan Melen'den su temin etmek için çabalayan İstanbul için

böyle bir ek talebin karşılanması mümkün değildir. Kanal İstanbul Projesi hayata geçirildiği takdirde İstanbul'un su sistemi hızlı bir şekilde çökme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır.

En son ama en fazla önem verilmesi gereken husus ise bilimsel çalışmaların, kanıtlarıyla giderek yaklaştığını açıkça gösterdiği İstanbul merkezli Marmara depremine yönelik

Türkiye Cumhuriyeti, tüm gayretini İstanbul'u depreme hazırlamaya sarf etmelidir. Kanal İstanbul Projesi için verilen çelişkili finansman rakamlarıyla bile İstanbul'da en az 1,5 milyon konutun depreme karşı yenilenmesi mümkündür.

tedbirlerle ilgilidir. Marmara Denizi'nin altındaki fayın kırılması en az 7,2 büyüklüğünde bir deprem üretecektir ve yüz binlerce insanın can ve mal güvenliği tehdit altındadır. Türkiye Cumhuriyeti, tüm gayretini İstanbul'u depreme hazırlamaya sarf etmelidir. Kanal İstanbul Projesi için verilen çelişkili finansman rakamlarıyla bile İstanbul'da en az 1,5 milyon konutun depreme karşı yenilenmesi mümkündür.

Bu acil konuların yanı sıra Kanal İstanbul Projesi Türkiye ve dünyadaki iklim krizini hızlandıracak bir adımdır. Karadeniz'deki çevresel kirliliğin kanal aracılığıyla yayılmasına neden olacak ve oluşturacağı ısı adasıyla sadece İstanbul'da değil Türkiye'nin sınırlarını aşacak şekilde tüm bölgede ortalama sıcaklığı artıran bir etki yaratacaktır.

Bütün bu gerçekler ortadayken Kanal İstanbul Projesinde ısrar etmek İstanbul'a ve Türkiye'ye yapılabilecek en büyük ihanettir. Bu nedenle bu projeyi ortaya koyanları bir kere daha akliselime davet ediyoruz ve bir daha asla telaffuz edilmemek üzere Kanal İstanbul Projesini gündemden düşürmeye çağırıyoruz. ■




► Greenpeace
Fotoğraf: Caner Özkan

KATILIMCILAR

Çalıştaya sivil toplum örgütleri, meslek odaları, kamu ve özel sektör ile siyasi parti temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler, basın mensupları ve görevliler dahil olmak üzere toplam 2.658 kişi katılım sağlamıştır. Çalıştay katılımcılarının kurumları itibariyle dağılımı aşağıda gösterilmiştir.

253 
EĞİTİM KURUMU
ÖĞRENCİ + AKADEMİSYENLER

745 
KAMU KURUMU

120 
ÖZEL SEKTÖR


80 
MESLEK ODASI

95 
SİYASİ PARTİ

18 
KONSOLOSLUK

982 
BİREYSEL KATILIMCI

148 
STK
VAKIF + DERNEK + SENDİKA

48 
KONUŞMACI

123 
BASIN MENSUBU

46 
GÖREVLİ

AMAÇ VE METODOLOJİ

Eşsiz coğrafi konuma, görkemli tarihsel bir geçmişe, zengin doğal kaynaklara, dünya çapında kültürel ve ekonomik potansiyele sahip olan İstanbul, ülkemizin ve dünyanın önde gelen şehirlerinden birisidir. Doğu ve Batının buluşma ve kaynaşma noktası olan

İstanbul, farklı uygarlıkların tarih boyunca oluşturduğu kültürel birikim ile harmanlanmış eşsiz bir şehirdir. Stratejik ve coğrafi konumunun yanı sıra kültürel bağlantıları nedeniyle İstanbul'a ilişkin sosyo-ekonomik gelişmeler hem uluslararası, bölgesel ve yerel ölçekte hem de doğal, ekonomik, sosyal ve mekânsal boyutlarda etkilere sahiptir.

Böylesine ayrıcalıklı bir coğrafyaya, tarihi ve kültürel birikime ve benzersiz doğal güzelliklere sahip olan İstanbul'un bu değerleri, maruz kaldığı gelişme baskısı, plansız gelişmeler, katılımcı yöntemler kullanılmadan üretilmiş büyük ölçekli yatırımlar ve sosyo-

ekonomik ve çevresel sonuçları yeterince araştırılmamış politikalar nedeniyle olumsuz etki altında kalmıştır.

Kanal İstanbul Projesi İstanbul'u her boyutuyla önemli ölçüde etkileyecek büyük ölçekli yatırımlardan bir diğeridir. Kamu bütçesine devasa bir yük bindirecek, iklim krizinin olumsuz etkilerini derinleştirecek, kapsamlı bir ekolojik tahribata neden olacak ve kentin tarım alanları ile su kaynaklarını yok edecek bir projenin kamuoyunda tartışılmadan hayata geçirilmesi kabul edilebilecek bir durum değildir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen çalıştayın amacı Kanal İstanbul Projesini konusunda uzman kişilerle kapsamlı bir tartışmak, olası etkilerini değerlendirmek ve İstanbullu yurttaşların projeye ilişkin görüşlerini ifade edebilmelerini sağlamaktır. Bu çerçevede çalıştayın amacı Kanal İstanbul Projesini maliyet analizinden finansmanına, şehircilik, ulaşım ve kültürel miras bağlamında mekânsal planlama boyutundan çevre ve iklim üzerinde yaratacağı etkilere, sosyal yaşama ilişkin sonuçlarından projenin

Çalıştayın amacı Kanal İstanbul Projesini maliyet analizinden finansmanına, şehircilik, ulaşım ve kültürel miras bağlamında mekânsal planlama boyutundan çevre ve iklim üzerinde yaratacağı etkilere, sosyal yaşama ilişkin sonuçlarından projenin hukuki çerçevesi ve güvenlik boyutuna, afet ve deprem riskinden yurttaşların projeye ilişkin karar süreçlerine katılımına kadar her yönüyle kapsamlı bir şekilde tartışmaya açmaktır.



hukuki çerçevesi ve güvenlik boyutuna, afet ve deprem riskinden yurttaşların projeye ilişkin karar süreçlerine katılımına kadar her yönüyle kapsamlı bir şekilde tartışmaya açmaktır. Ayrıca projenin olası etkileri bilim insanları, ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile oluşturulacak masalarda halka açık bir şekilde değerlendirilecektir.

Bu çerçevede çalıştay öncesinde yoğun bir bilimsel hazırlık yapılmış, ilgili meslek kurumları ve sivil toplum örgütlerinin raporları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Çalıştay öncesinde bir web sitesi hazırlanmış ve binlerce İstanbullunun projeye ilişkin görüşlerini ifade etmelerine olanak sağlanmıştır. Eş zamanlı olarak, Çevre ve

Çalıştay sürecinin başından sonuna kadar katılımcı bir yöntem izlenmiş, İstanbullu yurttaşların tartışma ve itiraz süreçlerine eksiksiz katılımını hedefleyen ve gelecek için oldukça umut verici bir çaba sarf edilmiştir.

Şehircilik Bakanlığı'nın yürüttüğü Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporunun hazırlanması sürecine aktif olarak katılım sağlanmış, İBB'nin projeye ilişkin görüş ve itirazları ifade edilmiştir. Aynı görüşlerin kamuoyunda da ifade bulması için yoğun bir uğraş sergilenmiş ve Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk kez binlerce yurttaş bir plan raporuna ilişkin itirazlarını hazırladıkları

dilekçelerle Bakanlık makamına kendileri ulaştırmışlardır. Çalıştay sürecinin başından sonuna kadar katılımcı bir yöntem izlenmiş, İstanbullu yurttaşların tartışma ve itiraz süreçlerine eksiksiz katılımını hedefleyen ve gelecek için oldukça umut verici bir çaba sarf edilmiştir.■

AÇILIŞ KONUŞMALARI



Gürkan Akgün

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı,
İmar ve Şehircilik Daire Başkanı

Ekrem İmamoğlu

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı



Kanal İstanbul “Dünü - Bugünü”

Gürkan Akgün

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı,
İmar ve Şehircilik Daire Başkanı

Sayın Genel Başkanlarım, Değerli Milletvekilleri, Sayın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanım, Sayın İlçe Belediye Başkanlarımız, Büyükşehir Belediyemizin ve diğer kurum ve kuruluşlarımızın Kıymetli İdarecileri, çalıştaya katkı sunan değerli bilim insanları, bu salonu hıncahınc dolduran, canlı yayından bizleri takip eden binlerce yurttaşımızı saygıyla, sevgiyle selamlıyorum. Bugün burada geçmişi bin yıllara dayanan İstanbul şehrinin geleceğini, coğrafyanın kaderini, aslında en olması gerektiği şekliyle, yani aklın ve bilimin yol göstericiliğinde tartışmaya açacağız. Konusunda uzman birçok akademisyen, araştırmacı, kurum temsilcisi, sivil toplum kuruluşu mensuplarıyla birlikte Kanal İstanbul Projesini her boyutuyla tartışmak, olası etkilerini değerlendirmek amacıyla bu çalıştayda bir araya gelmiş bulunuyoruz. Programımız çok yoğun, o yüzden lafi daha fazla uzatmadan bugünkü tartışmalara bir altlık oluşturmak, aslında biraz hafızalarımızı tazelemek, Kanal İstanbul Projesinde bugüne nasıl geldiğimiz, projenin nelere şamil olduğu konusunda kısa bir bilgilendirme yapmak istiyorum. Çok da fazla yoruma girmeden aslında doğrudan olana biteni ve bilgileri size aktarmaya çalışacağım.

27 Nisan 2011, Kanal İstanbul'un kamuoyuna açıklandığı tarih. Bu tarih önemli çünkü “İstanbul'un Anayasası” denilen, yüzlerce akademisyenin bir araya gelerek hazırladığı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi tarafından onaylanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın kabul edildiği 2009 tarihinden tam 2 sene sonra, Kanal İstanbul Projesi kamuoyuyla paylaşıldı. Neden bundan bahsettiğime

konuşmamın ilerleyen kısımlarında değineceğim. Kanal İstanbul'un kamuoyuna açıklanmasından sonra Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kuruldu ve 2012 yılı içerisinde sırasıyla 6306 sayılı afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkında kanun, bu kanuna dayalı olarak da bugün tartıştığımız Kanal İstanbul Projesinin çevresini oluşturan rezerv yapı alanı sınırları belirlendi. Bu sınır, sonrasında birtakım revizyonlara uğradı ve bugün son halini almış durumda. 2014 yılına geldiğimizde, imar kanununa çok yeni bir tanım eklendi ve su yolu ibaresi eklendi. Nedir bu su yolu ibaresi? İmar planı kararlarıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçidi. Yani Kanal İstanbul. Kanal İstanbul böylelikle imar kanununa da girmiş bulundu ve iki yıl sonra, 30 Mayıs 2016'da çok kritik bir karar alındı. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından bu belirlenen rezerv yapı alanındaki tarım alanlarının tarım dışı kullanımı uygun görüldü. Böylesine kritik bir karar yine iki yıl sonra, mera kanununda yapılan değişiklikle de alındı ve mera alanları orta malları, yani hepimizin ortak olan malları vasfı kaldırılarak TOKİ adına tescil edildi.

Biz bu süreçte bilim insanlarının, bu projeye dair sözünü söylemek isteyen tüm vatandaşlarımızın katkılarını ve değerli fikirlerini ifade etmelerini istiyoruz. Bu hedefimiz çerçevesinde farklı kanallar geliştirmeye devam edeceğiz.

Rezerv yapı alanındaki bu mülkiyet değişikliklerin ardından 2017-18 yılları boyunca ÇED süreçleri devam etti. Bir süre duruldu, ardından çeşitli kurumlar arasında protokoller imzalandı ve imar planları hazırlandı. Onaylanıp yürürlüğe girmesi için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na iletildi fakat sonra geri toplandı. Böyle uzun bir süreç yaşandı. Hatta buradaki birçok üniversite kurumunun, bilim insanının, diğer kurum ve kuruluşların, hatta ilçe belediyelerinin bile muhtemelen bilmediği bir bilgiyi de paylaşayım. 1/5000 ölçekli nazım imar planları dahi hazırlanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na iletilmişti. 2019 yılının son ayında, 23 Aralık günü Kanal İstanbul Projesinin ÇED Raporu yayınlandı ve sonradan öğrendiğimiz üzere, yine aynı gün rezerv yapı alanına ilişkin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı da onaylandı. Sizler de biliyorsunuz, geçtiğimiz aylarda binlerce insan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kapısında kuyruk oluşturarak ÇED Raporuna ilişkin itirazlarını sundu. Bugün geldiğimiz nokta itibarıyla, çevre düzeni planları 30 Aralık 2019 tarihinde askıya çıkarılmış durumda. Kanal İstanbul ve çevresini ilgilendiren Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanına ilişkin 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planları bütün vatandaşlarımızın itirazına açık olmak üzere 30 gün süreyle askıya çıkmış bulunuyor.

Dünyanın iklim krizinin vahameti karşısında hazırlıksız yakalandığı, tatlı su kaynaklarının üzerine titrediği, herkes için sağlıklı ve ucuz gıdaya erişebilme konusunda türlü yöntemler aradığı bir dönemde bizler tarım alanlarımızın, mera alanlarımızın, su alanlarımızın, yerine geri konulamayacak orman alanlarımızın üzerinden hafriyat kamyonlarıyla geçecek bir projeyi konuşuyoruz.

Peki bu rezerv yapı alanından ne kastediliyor, Kanal İstanbul Projesi neyi ne şekilde etkiliyor? Biraz bunlardan bahsetmek istiyorum. Birçoğumuzun artık vâkıf olduğu üzere Kanal İstanbul projesi, kuzeyden güneye 45 km. uzunluğunda 400 metrelik genişliğe sahip bir su yolu. Ancak rezerv yapı alanı biraz daha geniş ve kanallın çevresini kapsayan bir alan. Doğrudan 6 ilçeyi, 19 mahalleyi ve bugün yerleşik 316 bin nüfusu etkileyen bir bölgeyi içeriyor. 350 milyon metrekarelik bir alan, yani İstanbul yüzölçümünün yüzde 6,5'ini kapsayan bir alandan bahsediyoruz. Bu rezerv yapı alanının sadece yüzde 4'ü şu anda yerleşim alanı. Geri kalan kısımlarının yüzde 50'si halihazırda etkin bir şekilde ekilen ve biçilen tarım alanları. Yüzde 20'si ise çayır ve fundalıklar dahil olmak üzere orman ve ağaçlık alanlar, mera alanları, göl alanları ve su havza alanlarını içeriyor. Yapılacak dolgu alanları çok kritik, Karadeniz kıyısındaki kumsal ve kumul alanları içeriyor. Bunlardan neden bahsediyorum? Çünkü tüm dünyanın iklim krizinin vahameti karşısında hazırlıksız yakalandığı, tatlı su kaynaklarının üzerine titrediği, herkes için sağlıklı ve ucuz gıdaya erişebilme konusunda türlü yöntemler aradığı bir dönemde bizler tarım alanlarımızın, mera alanlarımızın, su alanlarımızın, yerine geri konulamayacak orman alanlarımızın üzerinden hafriyat kamyonlarıyla geçecek bir projeyi konuşuyoruz. 1,3 milyar metreküpük bir hafriyattan bahsediyorum. Yani İstanbul'un 50 yıllık hafriyatı, Karadeniz'in kıyılarına dökülmüş olacak. 38 kilometrelik bir kıyı bandından bahsediliyor. Şöyle tarif edeyim, buradan Tuzla'ya kadar uzanan bir kıyı bandı hafriyat toprağıyla doldurulmuş olacak. Biraz daha iyi anlaşılması için şöyle de tarif edilebilir. Bu hafriyat miktarıyla Güngören, Esenler ve Bağcılar ilçelerinin toplamını 30 metre yüksekliğinde toprakla örtebilirsiniz. Kanal İstanbul Projesi, bunların yanı sıra Sazlıdere Barajı'nı tamamen ortadan kaldıracak, Terkos'un tuzlanmasına neden olacak. Terkos Gölü'nü besleyen yeraltı sularının kanala boşalmasıyla birlikte rezervlerin yok olma riski söz konusu. Yani bugün İstanbul'da içtiğimiz üç bardak sudan birini sağlayan su kaynaklarının yok olması riskinden bahsediyorum. Bu bölge aynı

zamanda birçok suçul hayvanın ve kuş türünün de yaşam alanı.

Hayati kararların verildiği plana ilişkin raporda nüfusa ilişkin tek bir cümle var. Şöyle diyor: “İlave olarak gelecek nüfusun 500 bin ile sınırlandırılması öngörülmüştür.” Ne bir hesaplama ne bir projeksiyon ne de başka bir analiz söz konusu, sadece “öngörülmüştür” diyor.

Bugün hem öğleden önce hem de öğleden sonra projenin çevresel boyutları oturumlarda tartışılacak. Çok önemli bir konu olduğu için iki oturumda bunlara yer vereceğiz. O yüzden burada kısaca başlıklarla geçmek istiyorum. Kültürel mirastan bahsetmek istiyorum. Kanal İstanbul Proje koridoru ve etkilenme alanı çok önemli bir arkeolojik ve doğal sit alanını içeriyor. 2009 yılında dünyanın en önemli arkeolojik keşiflerinden biri olarak belirlenen Bathonea Antik Kenti ile Küçükçekmece lagün havzasında bulunan ve tarihi MÖ 6500 yıllarına kadar uzanan Yarımburgaz Mağaraları bunlardan en önemlileri. Küçükçekmece iç dış kumsalı, Soğuksu Birinci Derece Doğal Sit Alanı, Rhegion Birinci İkinci Derece Arkeolojik Sit Alanları; bunların tamamı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya. Bu noktada sizlerle paylaşmak istediğim bir husus daha var. Örneğin ÇED Raporunun değerlendirme kurulu toplantısı oldu, toplantıya katıldık. ÇED Raporunda korunması gereken bu tarihi kültürel mirastan bahsediliyor ama orada sunumu yapan arkadaşlar “Bunları nasıl koruyacağız?”, “Nasıl değerlendireceğiz?” sorularına çözüm önerisi olarak şu cevabı verdiler: “İyi bir uygulama örneği olarak Hasankeyf gibi bunları taşıyabiliriz”. Benzer bir cevap tarım alanları için de telaffuz edildi, yok olacak tarım alanlarının alternatif tarım alanlarına taşınabileceği ifade edildi. Bunlar zaten raporda da ifade ediliyor.

Biraz da onaylanmış, şu an askıda bulunan ve Kanal İstanbul'un çevresini oluşturan 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planına odaklanmak gerekiyor. Bu plan bize neyi anlatıyor? Ekranda sarı renkli olarak gördüğünüz yerler, imara açılmış yerler. Biraz önce bahsettiğim doğal kaynakları içeren yerler şu anda bu planla imara açılmış bulunuyor. Ekranda küçük gözücüyor olabilir fakat 84 kilometrekarelik bir alandan bahsediyoruz. Yani bu planlarla birlikte ortalama bir İstanbul ilçesinin, örneğin Bağcılar'ın 3,5 katı bir alanı imara açılmış durumda. Bu denli büyük bir alanda, bu denli hayati kararların verildiği plana ilişkin raporda nüfusa ilişkin tek bir cümle var. Şöyle diyor; “İlave olarak gelecek nüfusun 500 bin ile sınırlandırılması öngörülmüştür”. Ne bir hesaplama ne bir projeksiyon ne de başka bir analiz söz konusu, sadece “öngörülmüştür” diyor. Kanallın kuzeyinde ve güneyinde konteynır limanları planlanmış. Kuzeyinde ve güneyinde konteynır limanları planlanırken nereden nasıl yük taşınacağına, nereyle entegre olacağına ilişkin herhangi bir analiz ya da çalışma söz konusu değil. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde geçmiş dönemde bu konulara ilişkin yapılmış analizler var. Hatta sektör toplantıları bile yapılmış ve bu toplantılar sonucunda bu lojistik bölgenin yanlış arazi kullanımı olduğuna, Karadeniz bölgesinde bu limanın verimli bir şekilde çalışmayacağına ilişkin tespitler var ama bunları raporda bunlar yok. Bu tartışmaları da planlama oturumuna bırakacağım, bugün önemli başlıklarımızdan biri de planlama ve şehircilik oturumu.

Konuşmamın başında bahsettiğim 2009 yılı onaylı çevre düzeni planıyla bugünkü çevre düzeni planı değişikliği arasında kısa bir karşılaştırma yapmak istiyorum. Size göre sol tarafta olan çevre düzeni planı 2009 tarihli onaylı, en güncel plan değişikliğini de sağda görüyorsunuz. Bakın bu soldaki plan bütünüyle İstanbul için hâlâ geçerli ve onaylıdır. Sadece kanallın yapılacağı bölgede değişiklik yapıldı. Burada şunları göreceksiniz: 1 milyon 200 bin ek nüfus, 200 bin adet kesilecek ağaç, 150 milyon metrekare kaybedilen tarım ve mera alanı, yok olacak sit alanları,

33 milyon metreküplük kaybedilecek içme suyu miktarı, İstanbul'un yaşamını etkileyecek ilave 3,4 milyon yeni yolculuk. Ayrıca ulaşım yükü, hava kirliliği, trafik stresi ve sıcaklığın eş zamanlı artışı; tüm bunların iklim krizi üzerindeki etkilerini göreceksiniz. Bu iki planın karşılaştırması bize çok net bunları söylüyor. Bakın sizlere hiç yorum katmadan 2009 yılındaki plan ile bugün yürürlükte olan planın ana ilke kararlarını doğrudan rapordan okuyacağım. Bunlar değişmeyen, hayati kararlardır. Bu plandaki birkaç önemli ifadeyi sizinle paylaşmak istiyorum:

- İstanbul'un kuzeye doğru gelişmesine neden olacak, kentin doğal ve tarihi yapısını bozacak, uzun dönemde ulaşım ve yerleşim sorunları oluşturacak dikey yerleşim kararlarından kaçınılması;
- Tarım ve mera alanlarının amacı dışında kullanımının engellenmesi,
- Tarım ve gıda alanında toplumun sağlıklı beslenme gereksinimlerinin yeterli nicelik, nitelik, ekonomik, ekolojik ve sosyal açıdan karşılanması;
- İstanbul ormanlarının daha iyi korunabilmesi için muhafaza ormanı statüsüne alınması;
- Erozyonu engelleyen ve biyolojik çeşitlilik kaynağı olan fundalık ve çalılık olmak üzere tüm orman alanlarının korunması;
- Boş alanlardaki bitki örtüsünün devamlılığının sağlanması;
- İçme suyu havzalarındaki kentsel gelişme baskılarını engelleyecek tedbirlerin alınması;
- Kıyı alanlarını tehdit eden kullanımlara izin verilmemesi,
- İstanbul'un doğal eşik sınırı olan 16 milyon nüfusun aşılması.

Bunları ben söylemiyorum, raporun kendisi söylüyor, bu raporu internette bulup okuyabilirsiniz. Daha da önemlisi, bu rapor hala yürürlükte.

Peki, "Kanal İstanbul'un Projesinin maliyeti ne olacak?" diye sordüğümüzde ise karşımıza yine net bir fizibilite ve gelir-gider analizi olmadan hazırlanmış 100 milyar liralık bir bütçe çıkıyor. Yapılacak 8 adet köprü, ek ulaşım masrafları, altyapı masrafları, bu kanal inşaatıyla birlikte bekleyecek ve maliyeti artacak metro

yatırımları da hesaba katıldığında tamamen öngörülmez bir bütçe söz konusu. Tüm bu rakamlar rahatça telaffuz ediliyor; ekranlarda animasyonlar, gökdelenler, yat limanları gösteriliyor; YouTube'da farklı dillerde emlak reklamları yayınlanıyor ama rezerv yapı alanındaki gerçek hayat hiç de böyle gösterildiği gibi değil. Bu bölge rezerv yapı alanı ilan edildiğinden beri, yani 2012 yılında yetki, imar planı yapma yetkisi bakanlığa devredilmesinden bu yana Altınşehir'de, Güvercintepe'de, Şahintepe'de, Tahtakale'de insanlar plan bekliyor. Bu mahalleler gelir ve eğitim seviyesinin son derece düşük olduğu yoksul bölgeler, donatı alanlarının son derece eksik olduğu yerler. Yani insanların başka beklentileri, başka sorunları, başka ihtiyaçları var. Bu mahallelerde hâlâ 60-65 kişilik sınıflarda taşınmalı olarak eğitim gören çocuklar var. Tarımdan, hayvancılıktan vazgeçilmiş köyleri olan bir bölgeye bu kadar büyük bütçeli bir proje yapılıyor. Fakat bizim harcamamız gereken çok yerimiz, acilen gidermemiz gereken çok farklı ihtiyaçlarımız var.

Hala taşınmalı eğitimin yapıldığı mahalleleri, tarım ve hayvancılıktan vazgeçilmiş köyleri olan bir bölgeye bu kadar büyük bütçeli bir proje yapılıyor. Fakat bizim harcamamız gereken çok yerimiz, acilen gidermemiz gereken çok farklı ihtiyaçlarımız var.

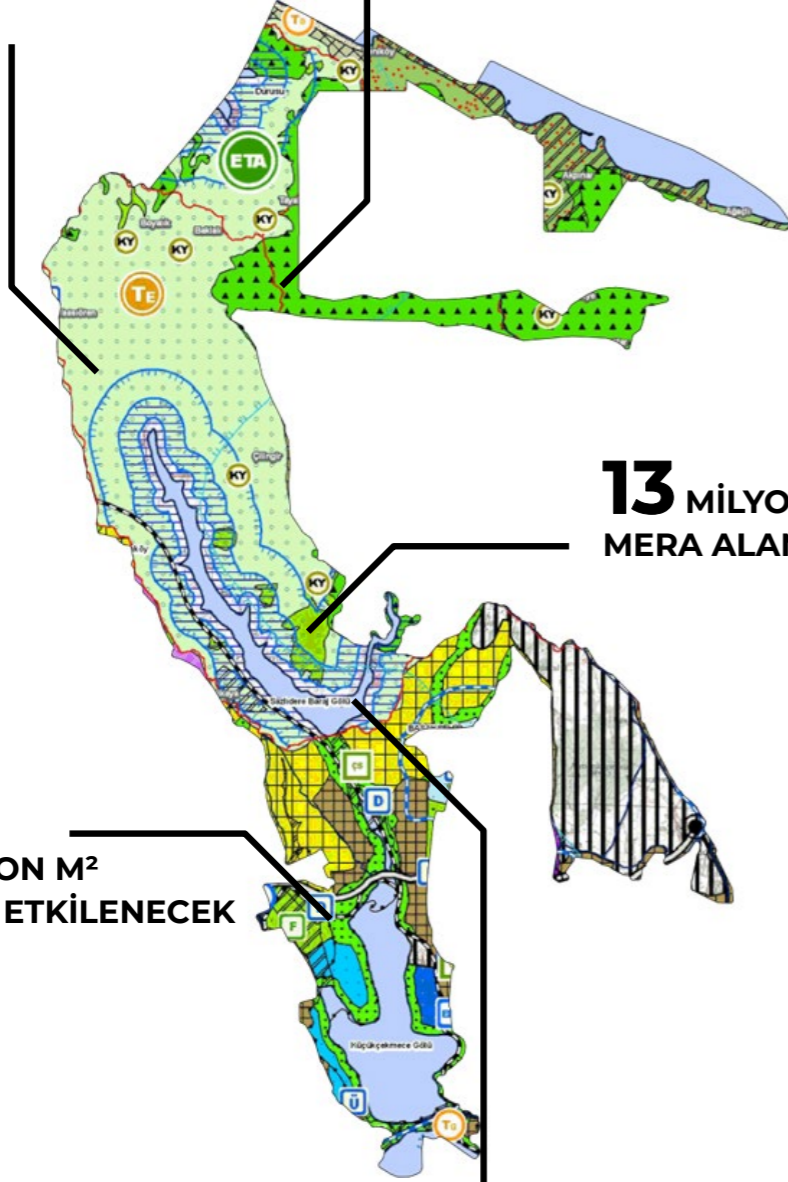
Bugün Kanal İstanbul'u bilim insanlarıyla beraber tüm bu boyutlarıyla birlikte detaylı bir şekilde masaya yatıracağız. 8 oturumda 40 değerli konuşmacı ve binlerce katılımcı ile Kanal İstanbul'u ekonomi, planlama, hukuk, çevre, şehircilik, deprensellik ve daha birçok konu başlığı altında irdeleyeceğiz. Burada doğru verilerle yönlendirilmiş, demokratik ve bilimsel bir tartışma yapmayı murat ediyoruz. Dolayısıyla farklı fikirleri de tartışacağız. Biz bu amaçla tüm kamu kurum ve kuruluşlar ile yatırımcı kuruluşları da

buraya davet ettik. Bu çalıştay programını doğru veriyle ve bilimsel bir akılla bir tartışma yürütmek amacıyla oluşturduk. Gün boyu dışarıda "Fikrini Söyle" standımız olacak, orada röportajlar gerçekleştireceğiz. kanal.istanbul sitemiz açık, orada fikrini söyle bölümümüz var, çalıştaydan sonra da İstanbulluların, vatandaşlarımızın fikrini almaya devam edeceğiz. Çok fazla katılımcı ve sınırlı bir vaktimiz olsa da öğleden sonra bir forum düzenleyeceğiz. Bu forum için de öğleden sonra dışarıda bir masa kuracağız. Bu masada kayıtlar alındıktan sonra olabildiğince sizlerin fikirlerini almaya çalışacağız. Tabi ki bu çalıştayla bitecek bir süreçten bahsetmiyoruz. Biz bu süreçte bilim insanlarının, bu projeye dair söz söylemek isteyen tüm vatandaşlarımızın katkılarını ve değerli fikirlerini ifade etmelerini istiyoruz. Bu hedefimiz çerçevesinde farklı kanallar geliştirmeye devam edeceğiz.

Ben sözlerime son verirken bu vesileyle birçok diğer çalıştayla birlikte Kanal İstanbul sürecine ilişkin de aklın, bilimin, vicdanın ve katılımcılığın önünü açtığı için belediye başkanımız sayın Ekrem İmamoğlu'na teşekkür etmek istiyorum. Bu kürsüden baktığım zaman da İstanbul'a dair umudumu büyüttüğünüz için sizlere de çok teşekkür ediyorum. Hoş geldiniz, çalıştayımız umarım İstanbul için, tüm memleketimiz için hayırlı olur. Sizleri sevgiyle, saygıyla kucaklıyorum, teşekkür ediyorum. ■

200 BİN ADET
AĞAÇ KAYBI YAŞANACAK

136 MİLYON M²
TARIM ALANI YOK OLACAK

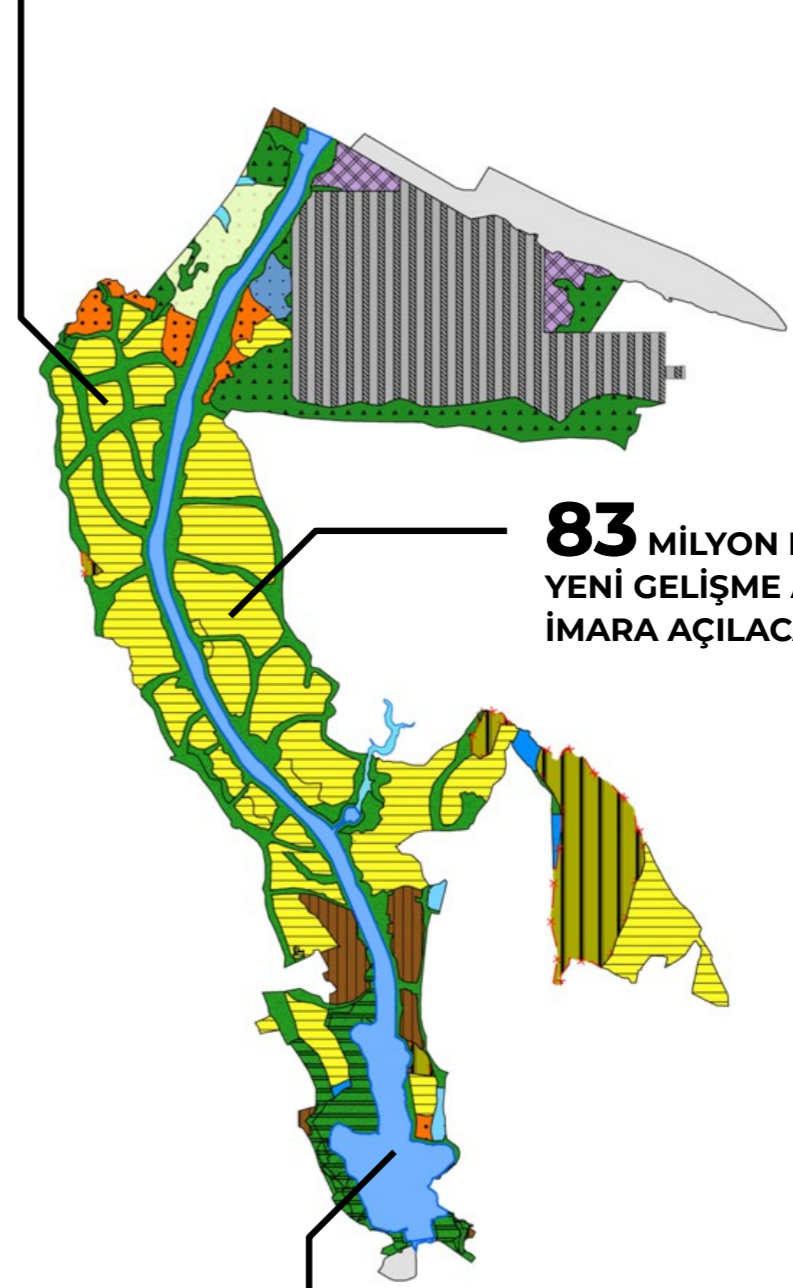


13 MİLYON M²
MERA ALANI YOK OLACAK

17 MİLYON M²
SİT ALANI ETKİLENECEK

33 MİLYON M³ / YILLIK
SU KAYBI YAŞANACAK

1.2 MİLYON
YENİ NÜFUS EKLENECEK



83 MİLYON M²
YENİ GELİŞME ALANI
İMARA AÇILACAK

3.4 MİLYON
YENİ YOLCULUK OLUŞACAK



Bilim insanlarına kulak vermek için bu çalıştayda bir araya geldik. Çok ciddi sorunları olan bir ülke olarak bu projenin ne kadar doğru ya da ne kadar riskli olduğunu ve bu riskleri almamıza değer olup olmadığını yine bu çalıştay sonucunda göreceğiz. Gösterdiğimiz tavır ve paylaştığımız fikir asla siyasi değil, tam olarak hayati ve insaniştir.

Ekrem İmamoğlu

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı

Sayın Genel Başkanlarımız, Değerli Milletvekillerimiz, siyasi partilerin Çok Kıymetli Katılımcıları hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum. Bugün Çalışan Gazeteciler Günü, çok değerli basın mensuplarımızı hem selamlıyorum hem de mesleklerinde başarılı, özgür ve haklarını elde ettikleri günler ve yıllar diliyorum. Bugünün esas kahramanı olacak olan bilim insanları ve buraya katılan hanımefendilere, beyefendilere ve bizi hem sosyal medyadan hem de kanallardan izleyen çok kıymetli İstanbullu hemşerilerimize, vatandaşlarımıza sevgilerimizi, saygılarımızı sunuyorum; İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak düzenlediğimiz Kanal İstanbul Çalıştayı'mıza hoş geldiniz.

Bugün burada son birkaç haftadır belki de şehrimizin bana göre en hayati konularından birisi için toplandık. Bu aziz şehrin geleceğini esastan ilgilendiren bir büyük meseleyi anlamak, dinlemek ve bu işin uzmanı olan bilim insanlarıyla birlikte enine boyuna tartışmak için toplandık. Tartışmadan ve emin olmadan harekete geçilemeyecek kadar önemli bir konu bu. İstanbul öyle kıymetli, öyle eşsiz bir şehir ki ona tek bir kazma vuracak olanın bile çıkıp bunu niye yapmak zorunda olduğunu İstanbul halkına anlatmak mecburiyeti vardır. Kanal İstanbul, İstanbul'un coğrafyasını değiştirecek. Doğal hayatın ve şehir hayatının bütün boyutlarını, ciddi biçimde etkileyecek bir projeden bahsediyoruz. Bu projeyi gündeme getirenlerin, buna neden mecbur olduğumuzu anlatmak ve tümüyle toplumu ikna etmek zorunlulukları vardır. Kanal İstanbul Projesinin mecbur olmadıkça hiç kimsenin ama hiç kimsenin

asla evet demeyeceği çok büyük ve çok riskli bir ameliyat olduğunu belirtmek isterim. Tamamıyla yanlış bir ameliyat. İstanbul kesip biçileceği, İstanbul'un ve hayati sistemlerinin zarar göreceği bir ameliyattan bahsediyoruz. İstanbul'un tabiri caizse bazı bölgeleri felç olacak, kimi yerleri sakat kalacak. Bir şehri böyle riskli, böyle ölümcül bir ameliyata sevk edenler, "Siz ne dersiniz deyin bu ameliyat yapılacaktır" diyemezler. Bunu yapmayı kafalarına koymuş olanlar, bu ameliyata neden mecbur olduğumuzu mutlaka ama mutlaka anlatmak zorundalar. Hepimizin İstanbul'un neden kesilip biçilmek zorunda olduğunu bilme zorunluluğumuz var. Bu mecburiyetin sebepleri konusunda hep birlikte, 16 milyon insanımızla, hatta 82 milyon vatandaşımızla ikna olmak zorundayız. Hepimiz İstanbul'a dayatılan bu şuarsuz sürecin, bu büyük ameliyatın riskleri konusunda her şeyi bilmek ve her detayı öğrenmek zorundayız. Önce öğreneceğiz. Ondan sonra hep birlikte kararımızı verebiliriz.

Bütün bunlar ancak sağlıklı bir öğrenme ve düşünme süreciyle gerçekleşebilir. Bu çalıştay, İstanbul'un başına batırılacak bıçağın, yani Kanal İstanbul'un bütün risklerini bilimsel olarak ortaya koymayı amaçlıyor kıymetli hemşerilerim. Bazı riskler çok düşük, bazıları çok yüksek, bazıları ise kesinlikle hayati olabilir. Öyle olduğunu görüyoruz. Bilim ne diyorsa, bilim insanları ne söylüyorsa, ona kulak vereceğiz. Anlamaya, öğrenmeye ve sorgulamaya çalışacağız. Kanal İstanbul'un yaratabileceği bütün riskleri hep birlikte bileceğiz ve sonra her birimiz kendimize şu soruyu soracağız: Bütün bu riskleri almaya değer mi? Kanal İstanbul'a gerçekten

mecbur muyuz? Bize anlatılanlar doğru mu? Bu şehrin ve bu ülkenin bunca sorunu varken, bunca sıkıntıları, dertleri varken bunun sırası mı şimdi?

Kanal İstanbul Projesinin sahipleri bunun Türkiye'ye çok gelir getireceğini öne sürüyorlar. Daha bahsedilen projenin hangi parayla, kimin tarafından, nasıl bir finansman modeliyle yapılacağı dahi belli değil.

Değerli konuklar, kıymetli hemşerilerim, daha önce de söyledim. Bir kez daha söylemek istiyorum: Bizim Kanal İstanbul'la ilgili tavrımız siyasi değil, hayatidir. Tekrar ifade ediyorum. Bizim Kanal İstanbul'la ilgili fikrimiz, kanaatimiz asla ve asla siyasi değil, hayatidir. Çünkü bu proje, bu şehrin tüm tarihi boyunca karşılaşılabileceği en büyük risklerden biridir. Bu projeyi gündeme getirenlerin, yani “siz ne dersenez deyin biz bu ameliyatı yapacağız” diyenlerin iki temel argümanı vardır. İstanbul Boğazı'ndaki gemi geçişleri esnasında yaşanması muhtemel riskler. Diğer de bu projenin sözüm ona Türkiye'ye gelir getirecek olması. İki temel argüman bunlar. Gemilerin özellikle de tehlikeli yük taşıyanların boğazdan güvenli bir biçimde geçmelerini sağlamak, evet çok önemli bir konudur, bunu biliyoruz. Bu konuda hep birlikte, tüm kurumlarımızla elbette çok hassas olmalıyız. Boğaz güvenliğini sağlamak adına, hükümetimiz, uluslararası planda hangi adımı atacaksa hepimiz onun arkasında oluruz ve tam destek sağlarız. Her türlü iş birliğini de yapmak zorundayız. Bundan hiç kimsenin şüphesi olmasın. Ama büyük ve tehlikeli gemilerin geçiş güzergahını, İstanbul'un bir yerinden alıp başka bir yerine taşıdığımızda, güvenlik sorununu çözmüş olamazsınız ki. Böyle bir şey yok. Üstelik Kanal İstanbul'un eni ve derinliği itibarıyla büyük gemiler açısından bir alternatif olamayacağını, ayrıca gemilerin boğaz yerine kanaldan geçmeye zorlanamayacağını hepimiz gayet iyi biliyoruz. Kimsede, tabiri caizse

bizi çocuk yerine koymasın. İstanbul'un neresinden geçerse geçsin, risk oluşturan gemiler Türkiye'nin ortaya koyduğu yüksek güvenlik standartlarına harfiyen uyararak geçmek mecburiyetindedir. Asıl olan bunu sağlamak, bunun altyapısını kurmaktır.

Değerli katılımcılar, bir başka çok önemli nokta da elbette İstanbul Boğazı'nın özellikle petrol taşımacılığındaki fonksiyonunu azaltmaktır. Katılıyoruz. Güzergahı boğazdan alıp kanala çevirmekle yine bunu sağlayamazsınız. Yapılması gereken, ayrı bir parantez açarak söylüyorum çünkü bu önemli ve unutturuldu, Samsun-Ceyhan petrol boru hattı gibi farklı alternatifler geliştirmek ve hayata geçirmektir. Bütün bu farklı alternatifleri bir kenara atarak “Boğaz güvenliği için Kanal İstanbul şarttır.” sonucuna ulaşmak doğru, rasyonel ve akılcı değildir. Aksine, bir oldu bittiye zemin hazırlamak, bahane üretmektir. İkinci olarak, siz de duyuyorsunuz Kanal İstanbul Projesinin sahipleri bunun Türkiye'ye çok gelir getireceğini öne sürüyorlar. Bunu neye dayanarak ileri sürüyorlar, inanın anlamak için çok uğraştım ama anlamamın mümkün olmadığını görüyorum. Daha bahsedilen projenin hangi parayla, kimin tarafından, nasıl bir finansman modeliyle dahi yapılacağı bile belli değil. Hatta size bir şey söyleyeyim, ne yapılacağı bile inanın belli değil. Biz günümüzü gecemizi bu işe ayırarak kurum olarak bunu araştırdık ve araştırıyoruz. Farkındaysanız her gün farklı bir modelden bahsediliyor. Biz iki gündür İstanbul'un su problemini konuşuyoruz. Çok kıymetli bilim insanları orada iki gün boyunca çok önemli sunumlar yaptılar, İstanbul'un su kaynaklarını konuştular ve suyun geleceğini tartıştılar. Orada Prof. Dr. Derin Orhon hoca güzel bir fıkra anlattı. Hem sayın genel başkanlarımızın hem de konuklarımızın affına sığınarak hocadan bir fıkra anlatmak istiyorum. Nasrettin Hoca mektup yazmış, çocuğa zarfı uzatmış ve demiş ki bunu adresine yolla. Çocuk almış mektubu, bakmış, hocam bunun üstünde bir şey yazmıyor, adres yok demiş. Olsun içi de boş zaten demiş. Ne yazık ki proje sürecinin bana anlattığı bu.

Açıkçası değerli İstanbullular, Kanal

İstanbul Projesinin sahipleri, maalesef konunun ekonomik boyutuna gerçek bir yatırımcı ciddiyetiyle yaklaşmıyorlar. Söyledikleri şu: Bir kanal açar ve gelen geçenden para alırım. Kanalın etrafına da koca koca binalar dikerim ve oradan da para kazanırım. Bu günümüz dünyasına uygun bir yaklaşım değil. Bu ekonomik bir yaklaşım da değil, konuşulacak bir yanı yok. Bu hiç ama hiç akılcı bir yaklaşım değil. Bu aynı zamanda milletlerarası anlaşmalara uyan hukuki bir yaklaşım da değil. İçinde üretim ve ileri teknoloji barındırmayan, ne yazık ki katma değer ve marka üretim perspektifi taşımayan, sadece toprağa, betona ve ranta dayalı bir model. Bu modelle bugünün dünyasında para kazanamazsınız, nokta. Dünya değişti. Ekonomik canlanma ve istihdam da yaratamazsınız. Raporlar ortada. Türkiye son yıllarda bunu denedi, hep beraber yaşadık ve geleceğimiz nokta ortada, zaten şu anda yaşıyoruz da. İşsizliğin ve yoksulluğun düzeyini bütün Türkiye olarak hep birlikte çok acı bir şekilde hissediyoruz.

Her alanda hükümetle iş birliği ve uyum içerisinde çalışmaya hazırız, istekliyiz, zihnimize hiçbir soru işareti yok. Bizim yalnızca tek bir şartımız var. Bu ülkede, bu şehirde hiç kimse ama hiç kimse “ben bilirim”, “ben yaparım” demesin. Hiç kimse ama hiç kimse halka sesini yükseltmesin. Tek şartımız bu.

Ne güvenlik ne de ekonomi. Geçtiğimiz dokuz yıldır Kanal İstanbul Projesini zaman zaman Türkiye'nin gündemine getirip zaman zaman da gündemden düşürenlerin dikkate değer, elle tutulur bir gerekçesi yoktur. Bu projeyi 2011 seçimlerinden önce çok büyük bir gürültü kopararak açıklayanların, 2015 genel seçimlerinde ve 2019 İstanbul yerel seçimlerinde konuyu hiç konuşmadan sessizce geçıştirdiklerini hep beraber gördük. Şimdi birden bu konuyu hararetlendiriyorlar ve bizi bir oldu bittiyle

karşı karşıya bırakma gayreti sergiliyorlar. Açıkçası, buradan yeni bir siyasi kampanya üretmeye çalışıyorlar. Gündelik siyasete, birtakım ticari bağlantılara ve rant ilişkilerine dayalı olduğu görüntüsü veren bu projeye ve bu proje üzerinden yürütülen dalgalı, ne yazık ki yanardöner siyasete bu ülkenin zerre kadar ihtiyacı yoktur. Bu ülkenin kaybedecek bir saniyesi de yoktur.

Kıymetli konuklarımız, o kadar önemli ve hayati sorunlarımız var ki Türkiye Kanal İstanbul'a mecbur bir ülke değildir. İstanbul, Kanal İstanbul'a mecbur bir şehir de değildir. Ama İstanbul, duran yatırımlarını başlatmaya, çok daha fazla yeni metro ve kent içi ulaşım alternatifleri için yatırım yapmaya, bütün medeni metropollerde olduğu gibi onlarca yıldır çözülmemiş trafik sorununu çözmeye mecburdur. İstanbul elinde elindeki su kaynaklarını, tatlı su kaynaklarını korumaya, geliştirmeye ve arttırmaya mecburdur. İstanbul aynı şekilde elinde kalan o kıymetli yeşil alanlarını, korumaya, geliştirmeye ve yeni yeşil alanlar yaratmaya mecburdur. İstanbul gerektiği gibi beslenemeyen, yeterli eğitim alamayan o mini minnacık, küçücük çocuklarına yiyecek yemek, içecek süt bulmaya, okul öncesi eğitim imkanları sunmaya mecburdur. İstanbul gençlerine eğitim imkanları sunmaya, burslar sağlamaya ve iş imkanları yaratmaya mecburdur. İstanbul kadınlara huzur ve güven içerisinde, toplumsal hayata katılma imkânı sunmaya mecburdur. İstanbul işsizlerinin, dar gelirliilerinin ve emeklilerinin hayatlarını kolaylaştırmaya mecburdur. Biz, açık söylüyorum, İstanbul'un bütün bu mecburiyetlerini yerine getirmeyi, deprem sorununu çözmeyi, kentsel dönüşüm sorununu çözmeyi önceliğimiz olarak görüyoruz. Biz bunun için çalışıyoruz, bizim yolumuz bu. Elbette bunların hiçbirisi, yalnızca yerel yönetimin değil, merkezi idarenin de büyük ölçüde sorumluluğu altındadır. Biz her alanda hükümetle iş birliği ve uyum içerisinde çalışmaya hazırız, istekliyiz, zihnimize hiçbir soru işareti yok. Bizim yalnızca tek bir şartımız var. Bu ülkede, bu şehirde hiç kimse ama hiç kimse ben bilirim, ben yaparım demesin. Tek

şartımız bu. Hiç kimse ama hiç kimse halka sesini yükseltmesin. Tek şartımız bu. Bizim geleneğimizde, yüreğimizde, topraklarımızda bu sesler var zaten. Mevlana'yı dinlesin yeter. Bakın ne demiş Hz. Mevlâna; "Sözünü yükselt, sesini değil. Yağmurdur çiçekleri büyüten, gök gürültüsü değil." Onun için hepimiz halkın, uzmanların ve bilim insanlarının sözlerine gönülden kulak verelim, o sesleri dinleyelim. Ortak akli bulma ve hâkim kılma konusunda istekli, candan ve samimi olalım. Bugünkü çalıştay, bu anlayışın ve bu çabanın bir ürünüdür. Bugünkü çalıştay, ortak akla ve ortak karara ulaşma çabasının bir ürünüdür. Bugünkü çalıştay bu aziz şehrin, medeniyetlere beşiklik yapmış bu kadim coğrafyanın gelecek adına korunması çabasının bir ürünüdür. Bugünkü çalıştay, millete emretmek yerine millete fikrini sorma çabasının bir ürünüdür. Bu nedenle bu çalıştay çok ama çok önemlidir.

Lütfen bugün çocuklarımızın, torunlarımızın karşısına geçin ve onların gözlerinin içine iyi bakın. Sizce onların bu projeye, bu kanala ihtiyacı var mı? Sizce onların geleceği için yapılabilecek en akıllıca iş bu mu? Sizce onlar bugün bu şehri ve bu ülkeyi yönetenlerden daha yeşil, daha yaşanır, daha sorunsuz ve daha medeni bir İstanbul mu bekliyor, yoksa bu şehre bu denli riskli bir ameliyatın yapılmasını mı istiyor?

Kıymetli konuklar, bu çalıştaydan çıkacak tüm sonuçları millete ve millet adına karar verme sorumluluğu olan tüm makamlara göndereceğiz. Biz böylelikle 16 milyon İstanbulluya, bu aziz şehre ve bu aziz şehrin değerlerine karşı sorumluluğumuzu da en üst seviyede yerine getiriyoruz. Hiç kimse konuşmazken, hiç kimse konu hakkında tartışma imkânı bulamamışken,

her şey yangından mal kaçırırçasına oldu bittiye getirilmek istenirken halkımızın bilgilenmesi için İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak inisiyatif aldık. Devletimizin ilgili makamlarını sorumluluğa davet ettik, bilim insanlarının konuşması için platformlar yarattık. Önce su sempozyumunu ve ardından da bu çalıştayı organize ettik. Bundan sonra da gerekli tüm hukuki mücadelemizi vermeye devam edeceğiz. Tüm hukuki alanlarda mücadelemizi vereceğiz ve sorumluluklarımızdan asla ve asla geri kalmayacağız. Bugün buradan bizi dinleyen herkese, tüm İstanbullulara ve tüm vatandaşlarımıza seslenmek istiyorum. Lütfen bugün çocuklarımızın, torunlarımızın karşısına geçin. İsteğim şu: Onların gözlerinin içine iyi bakın, o küçük çocuklarımızın, o gençlerimizin gözlerinin içine bakın. Onların gözlerinin içine bakarken size şu soruyu soruyorum: Sizce onların bu projeye, bu kanala ihtiyacı var mı? Sizce onların geleceği için yapılabilecek en akıllıca iş bu mu? Sizce onlar bugün bu şehri ve bu ülkeyi yönetenlerden daha yeşil, daha yaşanır, daha sorunsuz ve daha medeni bir İstanbul mu bekliyor, yoksa bu şehre bu denli riskli bir ameliyatın yapılmasını mı istiyor? Çünkü biz emanetçiyiz, bu şehri onlara teslim edeceğiz. Bizlerin bu şehirde ve bu ülkede yaşayan hepimizin, bu salonu dolduran her birimizin asıl meselesi budur. Bu mesele tamamıyla hayati bir meseledir ve bu meseleyi tartışmanın, Kanal İstanbul'la ilgili riskleri anlamaya çalışmanın hiçbir yanı asla ve asla siyasi değildir.

Değerli konuklar, sözlerime son verirken, bugün buraya gelerek sorumluluk alan ve sizlere fikirlerini ifade edecek uzmanlara, katılan tüm delegelere, tüm katılımcılara, buradan çıkacak olan fikirleri paylaşarak toplumun aydınlanmasına yardımcı olacak herkese, tüm siyasi partilere, tüm siyasi partilerin katılımcılarına, özellikle genel başkanlarımıza, sivil toplum örgütlerimizin yöneticilerine, akademisyen ve uzmanlara sadece 16 milyon İstanbullu adına değil, tüm gelecek nesiller adına, çocuklarımız ve torunlarımız adına çok ama çok teşekkür ediyor; hepimizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum. ■



OTURUMLAR

Toplam 40 konuşmacının katıldığı çalıştay, sabah ve öğleden sonra olmak üzere iki oturumda gerçekleşmiştir. Her iki oturumda konuşmacılar eş zamanlı düzenlenen sempozyumlarda sunumlarını yapmıştır. Dört başlıkta ele alınan her bir oturumdaki konuşmacıların sunumları, çalıştayda görev alan raportörler tarafından derlenerek aktarılmıştır. Tüm oturumların sonunda İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanı tarafından tartışmalar esnasında ifade edilen önemli tespitlerin özetlendiği "Moderatör Sunumları ve Değerlendirme" başlıklı birer sunum gerçekleştirilmiştir. Bu sunumda değinilen hususlar, her bir konu başlığının sonunda yer alan "Oturum Değerlendirmesi" bölümlerinde yer almaktadır.



Oturumlar 1

- 1.1 Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası**
- 1.2 Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım**
- 1.3 Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji**
- 1.4 Toplumsal Boyut ve Katılım**

Oturumlar 2

- 2.1 Hukuki Çerçeve ve Güvenlik**
- 2.2 Afet Riski ve Depremsellik**
- 2.3 Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras**
- 2.4 Çevresel Boyut: Tarım, İklim ve Ekoloji**

Oturlar 1

Oturum 1.1	Oturum 1.2	Oturum 1.3	Oturum 1.4
Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası	Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım	Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji	Toplumsal Boyut ve Katılım
Moderatör:	Moderatör:	Moderatör:	Moderatör:
Yiğit Oğuz Duman İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Başkan Danışmanı	İbrahim Orhan Demir İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Genel Sekreter Yardımcısı	Prof. Dr. Yasin Çağatay Seçkin İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanı	Mahir Polat İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür Varlıkları Daire Başkanı
Konuşmacılar:	Konuşmacılar:	Konuşmacılar:	Konuşmacılar:
Çiğdem Toker Gazeteci ve Yazar	Prof. Dr. Haluk Gerçek İTÜ, Emekli Öğretim Üyesi, Ulaşım Uzmanı	Doç. Dr. Ahsen Yüksek İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü	Doç. Dr. Ayfer Bartu Candan Boğaziçi Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü
Prof. Dr. Fikret Adaman Boğaziçi Üniversitesi, İktisat Bölümü	Prof. Dr. Ahmet Vefik Alp Emeritus Profesör, Yük. Mühendis Mimar, Kent Bilimci	Prof. Dr. Cemal Saydam Hacettepe Üniversitesi, Çevre Mühendisliği Bölümü	Bekir Ağırır KONDA Araştırma ve Danışmanlık Şirketi Genel Müdürü
Prof. Dr. Haluk Levent Bilgi Üniversitesi, İşletme Fakültesi	Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy Işık Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi	Prof. Dr. Derin Orhon Yakın Doğu Üniversitesi, İnşaat ve Çevre Mühendisliği Fakültesi	Prof. Dr. İhsan Bilgin İstanbul Bilgi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi
Prof. Dr. Uğur Emek Başkent Üniversitesi, İktisat Bölümü	Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu TMMOB, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi	Prof. Dr. Doğanay Tolunay İstanbul Üniversitesi, Cerrahpaşa Orman Fakültesi	Prof. Dr. Murat Cemal Yalçınan MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
	Prof. Dr. Şevkiye Şence Türk İTÜ, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü	Dr. Sedat Kalem Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF), Türkiye Koruma Direktörü	
		Selahattin Beyaz TMMOB, Çevre Müh. Odası İstanbul Şubesi Su ve Atık Su Komisyonu Başkanı	

1.1 Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası

İBB Başkan Danışmanı Yiğit Oğuz Duman moderatörlüğünde gerçekleşen "Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası" başlıklı oturumda, Kanal İstanbul Projesi ekonomik ve politik yönüyle detaylı bir şekilde ele alındı.



Çiğdem Toker
Gazeteci ve Yazar

Kanal İstanbul Projesi Cumhuriyet tarihinin en tartışmalı projesidir. Gazetecilerin görevi de halkın parası ile halka dikte edilen bu projeyi daha iyi anlamak ve anlatmaktır. Meseleye gelir eşitsizliği ve neyin nasıl finanse edildiği yönünden sorular sorarak yaklaşılması gerekmektedir. Bu doğrultuda şu noktaları öne çıkarmak gerekiyor:

- Proje yatırım maliyetinde çeşitli kaynaklarda farklılıkların olması (resmi dokümanda 75 milyar TL, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı raporunda 118 milyar TL) maliyet hesabının belirsiz ve çelişkili olduğunu göstermektedir ve işin ciddiyeti noktasında şüphe oluşturmaktadır.
- Yap-işlet-devret modeli ile yapılamazsa milli bütçeden yapılacağına açıklanması diğer ciddi bir belirsizlik konusudur. Eğer yap-işlet-devret modeli ile yapılacaksa ihalenin yapılıp yapılmayacağı ve hangi usule göre yapılacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. Milli bütçeyle yapılması da rekabete açık, hukuki bir ihaleden ziyade davetli ihale diye özetlenen 21/b olabileceğini çağırılmaktadır.
- Devlet nezdinde projenin işletme gelirlerinin, maliyetinden düşük olduğu düşünüldüğü için yap-işlet-devret modeli yerine yap-kirala-devret modeliyle yapılması da düşünülmektedir. Yatırımcı arayışı sürecinde akaryakıtta vergi indirimi gibi avantajlar planlanmaktadır.

Proje yatırım maliyetinin resmi dokümanda 75 milyar TL, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı raporunda 118 milyar TL olması maliyet hesabının belirsiz ve çelişkili olduğunu göstermektedir.

- 2020 yılı için 140 milyar TL'lik bir bütçe açığı öngörüldüğü göz önünde bulundurulduğunda bütçe açığı kadar yatırım maliyeti olan bir proje ile karşı karşıya kalmaktayız ve bu da toplam bütçemizin %11'ine denk gelmektedir.

Tüm itirazlara rağmen bu tür mega projelerin dayatılmasının asıl amacın taşeron sistemiyle piyasaları ayakta tutmaktır. Proje, inşaat şirketlerinin de hegemonya inşasının aktörleri olduğunu bize göstermektedir. İstanbul'un geleceği hiçbir surette inşaat şirketlerinin eline teslim edilmemelidir.



Prof. Dr. Fikret Adaman
Boğaziçi Üniversitesi, İktisat Bölümü

Bir çevre iktisatçısı olarak projeyi incelerken temel kriterim fayda-maliyet analizi. Bu analiz kapsamında:

- Doğrudan ve dolaylı getiriler,
- Doğrudan ve dolaylı maliyetler,
- Fayda ve maliyetin yıllara göre dağılımı,
- Projenin ömrü süresince oluşacak getiriler ve maliyetleri bugünün değeriyle ifade edebilmek için bir iskonto haddi,
- Projenin ömrü, gibi önemli başlıkların eksik olduğunu görüyoruz. Bu başlıklardaki parametrelerin belirlenmesinde her biri için ayrıntılı analizlere dayanılması gerektiği ise malumun ilamı. Örneğin proje nedeniyle kuş popülasyonundaki azalmanın beraberinde bölgedeki tarımı olumsuz etkileyebileceği, bu durumun da sadece bölgedeki ekolojik değil sosyo-ekonomik yaşamı da değiştirebileceği gibi olası sinerjilerin öneminin de göz ardı edilmemesi gerekiyor. Ayrıca, kimi parametrelerin tahminlerinde alt-üst sınırlar konulabilir. Eğer böyle bir yolda ilerlenirse de hesapların en alt ve en üst değerlerine göre simülasyon yapılması

gerekir. Spesifik bir projeye harcanacak kaynaklarla başka nelerin yapılabileceğinin de düşünülmesi gerekir. Bu durum özellikle Kanal İstanbul gibi çok büyük bütçeli projeler söz konusu olduğunda daha da büyük bir önem arz ediyor.

Fakat bu tür bir analiz -tıpkı Kanal İstanbul Projesinde olduğu gibi- iki nedenden dolayı karmaşık bir durum ortaya koyuyor. İlki, belirsizliklerin devrede olması (örneğin kimi etkilerin ne şekilde, ne yoğunlukta ve hangi zaman diliminde tecelli edeceğine dair olasılık atfedilmede zorlukların yaşanması). İkincisi, kimi fayda ve maliyetlerin parasal olarak ifade edilebilmesinin zorluğu (örneğin kimi maliyetlerin kıyı ekolojisi ya da insan sağlığı üzerinde olması durumunda bunların kestiriminin kolayca yapılamaması). Ayrıca, kimi maliyetlerin geri dönülemez olması gibi bir durumun (örneğin, biyoçeşitlilikteki bir kaybın oluşmasına neden olan habitat yıkımının yerine tekrar konması durumunda o biyoçeşitlilik kaybının geri gelmemesi), maliyetlerin hesaplanmasına ilave zorluklar getirmektedir. Bu gibi durumların mevcudiyeti ve özellikle de bu mevcudiyetin kayda değer yaşamsal anlamının bulunduğu durumlarda "ihtiyatlılık ilkesi" uygulanarak projeden vazgeçilebilir.

Bütçesi ve yaratacağı etkiler anlamında mega bir proje ile karşı karşıyayız. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesinin kesinlikle aceleyle getirilmemesi gerekiyor.

Projenin finansal fizibilitesine dair çok az bilgi sahibiyiz. Öte yandan kapsamlı bir ÇED Raporunun varlığına rağmen olası etkilerin maliyetlendirilmesi konusunda bir analiz yapılmamış olması sağlıklı bir genel değerlendirme yapılmadığını da göstermektedir. Bilimsel çalışmalar kimi ve hatta çoğu durumda kesinlik içermeyen sonuçlara ulaşır. Bu nedenle de sadece bilim camiasıyla sınırlı olmayan, daha katılımcı yollarla projenin değerlendirilmesi gerekir. Birçok parametreyi bilmiyoruz. Varsayımlar ve modeller gerek bilim camiasında gerek

kamuoyunda yeterince çalışılmamış ve tartışılmamış durumda. Öngörülemez riskler bulunuyor ve projenin çok önemli riskler geri dönülemez riskler taşıma ihtimali var. Bütçesi ve yaratacağı etkiler anlamında mega bir proje ile karşı karşıyayız. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesinin kesinlikle aceleyle getirilmemesi gerekiyor.



Prof. Dr. Haluk Levent
Bilgi Üniversitesi İşletme Fakültesi

En önemli konu, ortada kayda değer bir fizibilite olmadığından gerçekten ekonomik bir değerlendirme yapmak mümkün değildir. Böylesine büyük miktarda kamu kaynağının harcanmasına ilişkin tartışma yapılırken ortada fizibilite çalışmasının olmaması kabul edilemez bir eksiklik. Bu proje yapılacaksa boğaz trafiğinin giderek artıyor olması gerekirdi fakat son 10 yılda boğazdan geçen gemi sayısı giderek azalmaktadır. Artma ihtimali olup olmadığı ve olası risklerin nasıl azaltılacağı konusu da belirsizdir.

Boğaz yerine kanaldan geçmenin gemilere ne kazandıracacağı konusunda netlik bulunmamaktadır. Bekleme süresinin kısılacığı yönündeki argüman net bir şekilde savunulamamaktadır. ÇED Raporunda 10 bin kişilik istihdam yaratacağı ve bunun maliyetinin 10 milyar dolar olacağı belirtilmekte olup bu hesaba göre bir kişilik istihdam maliyeti 1 milyon doları bulmaktadır. Bu hesaplama gerçekçi değildir ve bu paranın daha efektif kullanılması gerekmektedir.

Ülkemizin asıl önemli problemlerinden biri bölgeler arası ekonomik gelişmişlik farklarıdır. Kanal İstanbul Projesi ise nüfus ve ekonomik faaliyetler bakımından İstanbul'un yoğunluğunu daha da artıracak

ve sorunu derinleştirecek niteliktedir. Öte yandan gerek potansiyel kârlılık gerekse de temel argüman olarak konulan boğazın korunması gibi olguların geçersizliği uzmanlar tarafından kanıtlarıyla ortaya konulmaktadır. Kanal İstanbul'un yapılması konusunda ısrar etmenin nedeni yeni bir rant kaynağı yaratmak gibi görünüyor. Kamu eliyle üretilen ranta el konulması Türkiye'de ve çok sayıda ülkede yaygın bir yöntemdir ve otoriter popülist iktidarların iktisadi arka planını oluşturmaktadır. Uzun süredir Türkiye ekonomisine de hâkim olan büyüme modeli, rantın parasallaştırılması üzerine kuruludur ve sonuç olarak işsizlik, gelir eşitsizliği gibi toplumsal problemlerin derinleşmesine neden olmuştur. Rant üretiminin asıl olarak inşaat sektörü aracılığıyla gerçekleştirilmesi çok sayıda iktisadi ve toplumsal zarara neden olmakla kalmamış aynı zamanda geri dönüşsüz ekolojik sorunlar da yaratmıştır. İklim yıkımının tüm hızıyla devam ettiği günümüz dünyasında gelişmiş kapitalist ülkelerde olduğu gibi, kamu eliyle ortaya çıkan imar/inşaat rantlarından elde edilen gelir artışlarına %80-85'e varan vergi uygulayarak çevresel hasarın ve bölgesel yoğunlaşmanın olumsuz etkilerini bir ölçüde sınırlandırmak mümkün olabilir. Özetle, Kanal İstanbul Projesi tamamen rant üretmeye yönelik bir saadet zincirinin ilk aşamasıdır.



Prof. Dr. Uğur Emek
Başkent Üniversitesi İktisat Bölümü

Proje döngü yönetimi çerçevesinde bakıldığında Kanal İstanbul Projesinin ihtiyaç planlaması ve fizibilite aşamalarının hayli tartışmalıdır. İhale ile finansman konuları ciddi muğlaklıklar içermektedir. Dolayısıyla bir proje değil ancak bir proje teklifi olarak görülebilir.

Belirtilen ihtiyaçta, talep tahmini yapılmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü, boğazdan geçen ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı giderek düşmektedir. Baltık Kuru Yük endeksindeki önemli bir artış eğilimi olmamasına ve gemi üretim sayısının giderek düşmesine yönelik göstergeler dünya ticaretindeki gemi talebinin artmakta olmadığına işaret etmektedir.

Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'ye verdiği Altın Frank hakkımızı kullanarak geçiş ücretlerini artırarak hem boğazlardaki geçiş trafiğini azaltmak hem de gelirimizi artırmak için daha kolay bir yöntemdir.

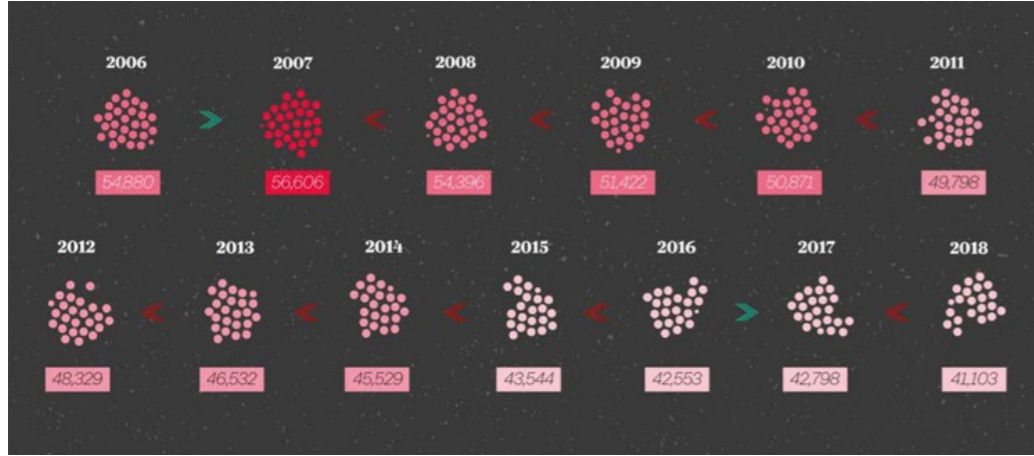
Gebze-İzmit Otoyolu Projesi, Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı gibi birçok mega projede yüksek oranda maliyet aşmaları yaşanmıştır. Kanal İstanbul'un maliyetine ilişkin resmi kurumlar farklı tahminlerde bulunmaktadır. İfade edilen en düşük maliyet bile GSYİH içinde önemli bir paya tekabül etmektedir. "Göç yolda düzeldi" mantığıyla hazırlanan bir proje söz konusudur ve belirtilen bu maliyetler yalnızca birer temenniden ibarettir.

Eğer Kanal İstanbul Projesinin en önemli gerekçesi İstanbul Boğazı'ndaki artan gemi trafiği ise Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'ye verdiği Altın Frank hakkımızı kullanarak geçiş ücretlerini artırarak hem boğazlardaki geçiş trafiğini azaltmak hem de gelirimizi artırmak için daha kolay bir yöntemdir.

İstanbul Havalimanı ve yerleşime açılan yeni bölgeler göz önünde alındığında, Kanal İstanbul önerisinin entegre bir rant projesi olduğunu söylemek mümkündür. Böyle bir rant projesinin Tekirdağ, Adana, Ankara, İzmir, Erzurum, Van ve Trabzon gibi Anadolu'nun diğer bölgelerinde yaşayan mükelleflerin vergileriyle finanse edilmesi de yaşayan kuşaklar arasındaki gelir dağılımını, bu rantın yararlanıcıları lehine ciddi bir şekilde bozacaktır. Ayrıca, bu rant projesi nedeniyle gelecek kuşaklara yüklenecek borç yükü nedeniyle, gelir dağılımı gençler aleyhine bir kez daha bozulacaktır. ■

Özet

YILLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇEN GEMİ SAYILARI



Her "•" sembolü 2 bin gemiyi temsil etmektedir.

İBB Başkan Danışmanı Yiğit Oğuz Duman'ın moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası" oturumunda en çok "projenin mali açıdan birçok belirsizlik ve tutarsızlık içerdiği" vurgulanmış olup aşağıdaki tespitler yapılmıştır:

- ▶ Projenin yatırım maliyetinin farklı dokümanlarda farklı şekilde yer alması ve ihale süreci ile ilgili belirsizlikler konunun yeterince ciddi bir şekilde ele alınmadığını göstermektedir.
- ▶ Fayda-maliyet analizleri, riskler ve projeksiyonlar yeterince çalışılmamıştır.
- ▶ Çevresel ve sosyal etkilerin ekonomik maliyet açısından ele alınması da tartışmalı bir konudur.
- ▶ Proje maliyetinin, açıklanan rakamların çok daha üstüne çıkıp 60 milyar doları bulması beklenmektedir.
- ▶ Projeye harcanacak para ülkemizin işsizlik, bölgeler arası eşitsizlik gibi öncelikli sorunlarını çözmekte oldukça etkin bir şekilde kullanılabilir.

1.2 Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım

İBB Genel Sekreter Yardımcısı İbrahim Orhan Demir moderatörlüğünde gerçekleşen "Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım" isimli oturumda, Kanal İstanbul Projesi şehircilik ve ulaşım yönüyle ele alındı.



Prof. Dr. Haluk Gerçek
İTÜ Emekli Öğretim Üyesi, Ulaşım Uzmanı

ÇED Raporunda Kanal İstanbul Projesinin amacı "gemi trafiğindeki artış, teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli/zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması nedeniyle kent üzerinde oluşan baskı ve tehditleri azaltmak için İstanbul Boğazi'na alternatif bir geçiş güzergahının oluşturmak" şeklinde tanımlanmaktadır. Dolayısıyla ilk sormamız gereken soru şudur: "Boğazdaki gemi trafiği gerçekten artıyor mu?"

İstanbul Boğazi'nda gemi trafiği 2007 yılından beri azalmaktadır. 2007 yılında 56.606 olan yıllık gemi trafiği 2018'de 41.103'e düşmüştür. Tankerler gemi trafiğinin %20'sini oluşturmaktadır. Gemi trafiğinin azalmasının başlıca nedenleri petrol rezervlerinin azalması, Rusya'nın petrol ihracatını Baltık Denizi limanlarına kaydırması, kuzeydeki buzulların erimesiyle Kuzey Buz Denizi'nde yeni geçiş yollarının oluşması, boru hattı projeleri ve gemilerin büyüyerek daha fazla yük taşıyabilmesidir. Dolayısıyla ÇED Raporunda gemi trafiğinin 2071'de 86 bin düzeyine çıkmasını öngören projeksiyonun bilimsel bir dayanağı yoktur.

Boğazda gerçekleşen gemi kazaları da azalmaktadır. 1982-1993 döneminde 340 olan kaza sayısı, 1994-2003 döneminde 266'ya, 2004-2018 döneminde ise 281'e düşmüştür. Ardından Kanal İstanbul'un mühendislik ölçüleri ve tasarım gemisinin özelliklerine değinmemiz gerekiyor. Öncelikle kanalın derinliği 20,75 metre, taban genişliği minimum 275 metre ve su yüzeyi genişliği ise minimum 360 metredir. Dolayısıyla 17 metre su çekimli gemiler kanaldan geçebilecek ancak gemi hızlandıkça ön tarafında bir çökme

meydana gelecektir. Özellikle Karadeniz'den Marmara'ya giderken gemiler akıntı ile daha da hızlanacak ve bu çökme nedeniyle gemilerin kanalın zeminine oturma riski ortaya çıkacaktır. 18-19 metre su çekimli yük gemileri ise kanaldan geçemeyecektir. ÇED Raporuna göre, Kanal İstanbul için 1,1 milyar m³ kazı gerçekleştirilecektir. Bu kazıdan çıkan malzemeyle Karadeniz'de 38 kilometre uzunluğunda bir dolgu alanı oluşturulması planlanmaktadır. Gerçek kazı miktarı ise bu rakamdan çok daha fazla olacaktır. Kabarma katsayısı 1,40 alındığında taşınacak malzeme miktarı 2,4 milyar m³ olarak hesaplanmaktadır. Proje kapsamında konteyner limanları, lojistik merkez ve marina gibi ulaşım yapıları planlanmaktadır. Ayrıca, biri demiryolu geçişi olmak üzere 8 adet köprü geçişi ve 3 adet derin metro geçişi yapılması öngörülmektedir. Bu köprülerden dördünün boyutları yaklaşık Boğaziçi Köprüsü kadardır.

Kanalın derinliği 20,75 metre olacaktır. Dolayısıyla 17 metreden yüksek su çekimli gemilerin kanaldan geçebilmesi teknik olarak imkansızdır. Dolayısıyla İstanbul Boğazi'ndan geçemeyen gemiler kanaldan da geçemeyecektir.

Projenin toplam maliyeti 21,06 milyar ABD doları, proje alanında gerçekleştirilecek arsa üretimleri sonucunda yapılacak gayrimenkul yatırımlarından sağlanacak gelir 10,5 milyar civarındadır. Bütün bu veriler ışığında Kanal İstanbul Projesinin bir ulaşım veya lojistik projesi değil, henüz yapılaşmamış alanların imara açılması için yapılan bir emlak projesi olduğunu söylemek kolaylıkla mümkündür.



Prof. Dr. Ahmet Vefik Alp

Emeritus Profesör,
Yük. Mühendis Mimar, Kent Bilimci

İlk günden beri karşıydım. Kanal İstanbul Projesinin fizibilite ve rantabilitesin bulunmamaktadır, zaten yüklü İstanbul'a ek yükler getirerek kenti bir "Ekümenopolis"; diğer bir deyişle suyu, yeşili, havası tükenmiş bir ıstırap ve kâbus şehri haline getirecektir. İstanbul'un ekolojik dengesini daha da bozacağı aşikardır. Özetle bu maceranın İstanbul ve Türkiye'ye zarar vereceği kanısındayım. Her proje bir ihtiyaca cevap vermek üzere oluşturulur fakat İstanbul da böyle bir kanala gereksinim bulunmamaktadır. Bu girişimi, denizden kıtaların dönülmesine karşı inşa edilen Süveyş ve Panama Kanalları ile kıyaslamak da doğru değildir. Büyük projeler yaptım; Avrasya Tüpü, Marmaray ile halihazırda planlanan üç katlı tüp geçişin ön projelerini hazırlayarak 1994, 1999 ve 2004 yıllarında aday olduğum İstanbul Büyükşehir Başkanlığı seçim kampanyalarında kamuoyuna tanıttım. Örneğin hükümetin Osmangazi Köprüsü ve Çanakkale Boğazı'na yapılacak köprü gibi projelerini sağlıklı buluyor ve destekliyorum çünkü bir ihtiyaca denk geliyorlar. Fakat Kanal İstanbul "hasta" bir proje. Eğer sorun petrol tankerlerinin sayısı ise Boğaz'daki deniz trafiği azalmış durumda. Ayrıca bu anlamda daha uygun projeler de yapılabilir.

Öte yandan, 2009 Çevre Düzeni Planında 400'e yakın uzman çalıştı ve Başkan Kadir Topbaş bu plandan "İstanbul'un 50 yıllık Anayasası" olarak bahsediyordu. Plana göre İstanbul'un kuzeyi yeşil olarak korunuyordu. Şu anda ise üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, yeni havalimanı ve nihayet Kanal İstanbul Projesi ile bu plan delindi, kadük kaldı. TEM (TransEuropean Motorway) transit ulaşım için bir sürat otoyolu olarak yapıldı, fakat sonradan

takma bağlantı yolları ile şehir içi yoluna dönüştü. Şehir kuzeye doğru hızla büyüyerek iyice betonlaştı. Şimdi üçüncü köprü, Kuzey Otoyolu ve yeni havalimanı ile aynı durumu yaşayacağız. Kanal İstanbul Projesinin etrafının yapılaşmaya açılacağı ise şimdiden anlaşıldı.

Ayrıca Karadeniz'le ilgili sorunlar var. ABD'den Prof. Dr. Hüseyin Murat Çekirge'nin bilimsel çalışmasına göre Karadeniz'in altında sıkışmış H₂S (Hidrojen Sülfür) gazı bulunuyor. İki deniz arasındaki 30 cm. seviye farkı nedeniyle kanal projesi su bütçesini bozarak bu gazın serbest kalıp havaya karışma riskini beraberinde getirmektedir. Bu gaz havaya karışırsa Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler başta olmak üzere etki alanında kalan diğer ülkeler de zehirlenecektir.

Sabiha Gökçen ve Atatürk Havalimanlarını denizden birleştiren, İstanbul'un ulaşım yükünü azaltacak "Çemberler Sistemi" projemin bir ayağı olan TRANSMAR Marmara Yüzer Oto-Ray Viyadük dünya basınında ve bilimsel kitaplarda yer aldı. Bu projeyi İstanbul'un kalan akciğerleri Kuzey Ormanlarının yara almaması için tasarlamıştım, arsa spekülasyonuna müsait olmadığı için yapılmadı. Bu çerçevede Atatürk Havalimanı'nın devre dışı bırakılması da doğru değildir.

Sonuç olarak, İstanbul'la ilgili önceliğimizin bir alternatif Boğaziçi kanalı yapmak asla değildir. Önceliklerimiz;

- Nüfusu sınırlandırmak,
- Çürük ve çarpık yapı stoğunu dönüştürerek kenti depreme hazırlamak;
- Ulaşımı akıcı hale getirmek;
- İklim değişikliğine karşı kenti hazırlamak olmalıdır.

Kanal İstanbul Projesi bilimsel ve sürdürülebilir değildir, megalomanca bir rant girişimi olduğuna ilişkim kanaatim sürmektedir.



Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy

Işık Üniversitesi,
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi

İstanbul, özel bir coğrafi konumda bulunan ve zengin doğal, tarihsel, kültürel mirasa sahip bir kenttir. İstanbul'un mekânsal yapısındaki olumlu-olumsuz gelişmelerden ve sosyo-ekonomik sonuçlarından yalnız İstanbul değil, tüm Türkiye etkilenir. İstanbul finans ve servis, lojistik, iletişim, ulaşım, altyapı, turizm ve kültürel konularında Avrasya'nın merkezi olma iddiası taşımaktadır.

Kanal İstanbul Projesi bir emlak ve rant projesidir. Yapılan planda konut alanları için 36 bin 453 hektar ayrılmıştır. Üçüncü köprü ve üçüncü havalimanı için ayrılan 8714 hektarın 4 katından fazla.

Merkezi yönetim, İstanbul'u, Avrupa, Asya, Ortadoğu ve Arap Ülkeleri için finansal girişimler ve özellikle gayrimenkul yatırımları yönünden çekici özelliklere sahip bir kent olarak kurgulama ve yeniden inşa girişimlerini ilerletmektedir. Öte yandan, İstanbul Boğazı ve çevresi coğrafi, biyolojik, fizyografik, hidrolojik ve oşinografik özellikleri ile Karadeniz ve Akdeniz arasında kendine özgü ekolojik bir çevre oluşturmaktadır.

Kentlinin bugünkü temiz su ihtiyacını karşılayan İstanbul'un önemli su havzalarının alternatifleri geliştirilinceye kadar korunması İstanbullular açısından yaşamsal bir zorunluluktur. İstanbul'un sağlıklı gelişimini sağlamak için orman alanlarının, verimli tarım topraklarının korunması, hava, su ve toprak kirliliğinin

önlenmesi hayati bir önem arz etmektedir.

Gayrimenkul sektörü yoluyla ekonomiyi geliştirme çabaları, iyi araştırılmış ve doğru tasarlanmış bir planlamaya dayandırılmadığı takdirde İstanbulluların yaşam kaynaklarını olumsuz etkileyecektir.

Yeni askıya çıkarılan planın vizyon, amaç ve hedefleri ile 2009 tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının kararları arasında doğrudan bir ilişki bulunmuyor. 2009 Çevre Düzeni Planına uygun çözümler içermediği gibi kendi içinde çelişkilere sahip ve önerilen plan halihazırda askıda olan ÇED Raporu ile içerik ve süreç yönünden de uyumlu değil.

2009 Çevre Düzeni Planı, İstanbul'un sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal değerleri ile özdeşleşen, kentin kuzeydeki yaşam kaynaklarının korunmasını öngören, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi benimseyen bir plandır.

2009 tarihli Çevre Düzeni Planında yer almayan ve plan yaklaşımına uygun olmayan üçüncü köprü için Avrupa Yakasında 1416 hektar, Anadolu Yakasında 1126 hektar olmak üzere toplam 2542 hektar, üçüncü havalimanı için 6172 hektar, toplamda ise 8714 hektar orman alanı tahsis edilmiştir. Çevre Düzeni Planı değişikliği önerilen rezerv proje alanının büyük bir kısmı tarım ve mera alanıdır. Projenin uygulanması ile birlikte bu alanlar yok olacaktır.

Çevre Düzeni Planı değişikliği açıklama raporunda belirtilen amaç doğrultusunda havalimanı, turizm ve kentsel dönüşüm gibi konulara vurgu yapılmıştır. Bu nedenle de plan değişikliği, rezerv alan tanımına ve amacına uygun değildir.

Planlama ilkelerine, teknik ve yöntemlerine de uygun olmayan bu projenin İstanbulluların yaşam kalitesine zarar vereceği ve hiçbir olumlu katkı sağlamayacağı aşikardır. Özetle, bu bir ulaşım projesi değil, içinden kanal geçen bir yerleşim projesidir.



Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu
TMMOB, Şehir Plancıları Odası,
İstanbul Şubesi

Öncelikle Kanal İstanbul Projesinde belirtilen planlama ve rezerv alanlarının tanımıyla başlamak gerekiyor. Rezerv yapı alanlarının asıl amacı afet riskini önlemek adına yeni yerleşim alanları oluşturmaktır. Yenişehir planlama alanında toplamda 33 bin 498 hektar bulunmakta; “Ekoloji ve Teknoloji Bölgesi”, “Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi”, “Turizm ve Dönüşüm Bölgesi” ile “Ulusal ve Uluslararası Lojistik Bölgesi” olmak üzere 4 bölgeden oluşmaktadır.

Yenişehir projesi ile 8 orman köyünün niteliğini kaybedecek, birçok mahalle ise etki alanında kalacak ve Terkos-Haliç-Küçükçekmece ekolojik koridorunun zarar görecektir. Kanal İstanbul Projesiyle ilgili şu hususları özellikle vurgulamak gerekiyor.

- Kanal İstanbul Projesi üst ölçek plan kararlarıyla çelişmektedir ve hukuki açıdan yok hükmündedir; hukuksuzdur.
- Plan, doğayı adres gösteren, kentin su hakkını, yaşam hakkını ve kamusal haklarını gasp eden bir plandır.
- İstanbul Boğazı'na göre daha dar ve uzun olarak planlanan kanalda, boğazda alınmayan farklı güvenlik tedbirleri alınmayacaktır.
- Kanal İstanbul Projesi bir gayrimenkul projesidir.
- Proje eliyle doğal ve yapay riskler oluşturulmaktadır. Üç canlı fay hattı üzerinde nüfus ve yapılaşma baskısı oluşturmaktadır.
- Planda yaşam kalitesinin yükseltilmesinden söz edilse de yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik ne ÇED Raporunda ne de plan raporunda herhangi bir madde bulunmaktadır. Bu plan, yaşam kalitesini yükseltmeyeceği gibi,

aksine bölge halkının yaşam kalitesini düşürecektir.

- Kentsel hizmet maliyetleri ve bunların halk üzerindeki bedelleri artacaktır. Örneğin yolcu garantili köprülerin parasını üzerinden geçmeyen yurttaşlar ödeyecektir.
- Kanal İstanbul Projesi en çok da kamu yararını gözetmediği için kabul edilemez.
- 1/100.000 ölçekli planda yer almayan bir mega projedir.
- 2009 tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın amaçlarına aykırı olarak afet riskini dikkate almamaktadır. Aynı şekilde ekolojik dengeyi korumamakta, kuzeyi imara açmakta ve su havzalarını tüketmektedir.
- Kentin kendi kaynaklarını tüketecek şekilde planlanan bir projedir ki bunun dünyada örneği yoktur.
- Projenin etki alanındaki Kuzey Ormanları, Avrupa'nın öncelikli olarak korunması gereken 100 orman alanı içinde kabul ettiği ormanlardır.
- Projenin tek gerekçesi olan ekonomik nedenleri de çürütülmektedir. Tarımı, suyu, ormanı, yani temel yaşam kaynaklarını bitiren bir projenin çok para kazanacak olması, içi boş bir argümandır.
- ÇED Raporunun içeriğinde yer almayan ama eklerinde yer alan kısımlarda projenin zararları ve etkileri ile ilgili önemli bilgiler yer almaktadır.
- ÇED Raporunda uygulamanın Düzenleme Ortaklık Payı (DOP) kullanılarak yapılacağı belirtilmektedir. Yani halkın elinden arazilerinin %45'i bedelsiz olarak alınacak ancak DOP kesintisine uygun kullanılmayacaktır. Bu durum mülksüzleştirmeye ve yerinden etmelere yol açacaktır.

Özetlemek gerekirse, arkeolojik ve ekolojik riskleriyle birlikte Kanal İstanbul Projesi mülkiyet hakkını ihlal eden, toplumun haklarını elinden alan, kamu yararı taşımayan bir eko-kırım projesidir.



Prof. Dr. Şevkiye Şence Türk
İTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Sözlerime Kanal ve Yenişehir ikilemine değinerek başlamak istiyorum. Rezerv yapı alanları, 6306 sayılı kanuna istinaden belirlenir ve bu alan 42 bin hektardan oluşmaktadır. Kanal projesi ile Yenişehir projelerinden hangisi diğerinin oluşumuna neden oluyor, bunu bilinemiyor. Önce Kanal İstanbul Projesinin, ardından da Yenişehir projesinin etkisinin değerlendirilmesi gerekiyor.

Yapılacak konut alanları ile birlikte tarım alanlarının %60'ı yapılaşmaya açılacaktır.

Kanal İstanbul Projesinin İstanbul'u 3 parçaya bölünmesi doğal yapının 3 parçaya bölünmesi, yapılaşmış çevrenin bütünlüğünün bozulması ve bir geçmişin 3 parçaya bölünmesi anlamına gelmektedir.

Yenişehir projesi ile birlikte tarım alanlarının %60'ı yapılaşmaya açılmaktadır. Üst ölçekli planlarda alt merkezlerin doğu-batı aksında gelişmesi planlanmıştır, ancak Yenişehir ve Kanal projeleri ile İstanbul'un kuzeyi imara açılmaktadır.

Bir lojistik merkezi olan Rotterdam, Kanal İstanbul Projesine örnek olarak gösterilmektedir. Fakat İstanbul ve Rotterdam tarihsel gelişim, demografik yapı, sektörel kompozisyon ve sosyo-ekonomik gelişme seviyeleri açısından birbirine hiç benzemeyen iki şehirdir. 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği plan açıklama raporunda projeksiyon nüfusu belirtilmemektedir. “Nüfus 500 bini geçemez, ancak 500 bin yeni istihdam yaratılacak” şeklinde kararlar yer almaktadır. Nüfus projeksiyonu raporda yer almadığı için yeni açılan istihdamın bu

alana taşıyacağı nüfus yok sayılmaktadır. Bu kararlar birbiriyle çelişmektedir. Fakat Türk planlama sisteminde kesinlik vardır ve hiyerarşi sistemine göre ilerler. Bu sistemde kişilerin yorumu değil, planlar önemlidir. Kararlar yapılmış planlara göre verilmelidir.

İstanbul'un unutulmuş bir kırılma coğrafyaya sahip. Dolayısıyla alınan kararlar bu hassasiyeti göz etmelidir. Ayrıca Türkiye'nin bütün yatırımlarının İstanbul'da toplanması da risklidir. Bütün yatırımları tek bir noktada toplamak önemli bir stratejik hatadır. Herhangi bir sorun yaşandığında bütün yatırımlar etkilenecektir.

Sonuç olarak; Kanal ve Yenişehir gibi projeler, bölgesel ve bölgesel düzeydeki planlama kararları ile belirlenmelidir. Kanal İstanbul Projesinin gerekliliğinin planlama kararları düzeyinde tartışılmalıdır ama Yenişehir projesi kesinlikle Kanal İstanbul için bir gereklilik değildir. ■

SAZLIDERE BARAJI



TERKOS GÖLÜ

Özet

İBB Genel Sekreter Yardımcısı İbrahim Orhan Demir'in moderatörlüğünde, "Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım" oturumunda en çok vurgulanan nokta "projenin bilimsel bir nitelik taşımadığı" olmuştur. Oturumdan çıkan sonuçlar şu şekilde sıralanmıştır:

- ▶ 2009 tarihinde onaylanan ÇDP, İstanbul'un kuzeyini korumaktadır. Ancak bu proje kentin kuzeyini yerleşime açmaktadır.
- ▶ ÇDP'de yapılan değişiklik rezerv alan tanımına ve amacına uygun değildir.
- ▶ Kanal İstanbul, bütünlüklü bir şekilde tasarlanmış bir proje değildir. Hem kara hem deniz ulaşımına yüksek maliyetler getirecektir.
- ▶ Öncelikli olarak korunması gereken 100 ormandan biri olan Kuzey Ormanları olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Proje, ülkesel ve bölgesel düzeydeki planlama kararları ile uyumlu olmalıdır.
- ▶ Yenişehir ve kanal projeleri ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Kanal yapılması için Yenişehir Projesi gerekli değildir.
- ▶ Kanal İstanbul, bir proje değil, bir girişim niteliğindedir. Sürdürülebilirlik ilkesine aykırıdır.
- ▶ Kanal İstanbul, bir eko-kırım projesi niteliğindedir.

1.3 Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji

Kanal İstanbul Çalıştay'ının İBB, Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanı Yasin Çağatay Seçkin yönetiminde gerçekleştirilen "Çevresel Boyut; Su ve Ekoloji" başlıklı oturumunda kanal projesinin İstanbul'a yaşatacağı ekolojik etkiler etraflıca değerlendirildi.



Doç. Dr. Ahsen Yüksek
İstanbul Üniversitesi,
Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü

Konuşmamda Marmara Denizi'nin önemi, üretkenliği, dip oksijen seviyesi, su kalitesi, biyoçeşitliliği, güncel durumu, tür dağılımı ve kıyı su kütlelerinin ekolojik kalitesinin son yıllardaki baskılar karşısında nasıl değiştiği üzerinde duracağım. Marmara Denizi ekosistemi dünya genelinde nadir görülen bir sistemdir. UNEP/CBD/SBSTTA/16/L.13 no'lu dokümandaki Ekolojik veya Biyolojik Olarak Önemli Deniz Alanları kriterlerinin belirlenmesinde kullanılan 7 kriterden, 6 tanesini "yüksek" değerler ile sağlamaktadır.

Marmara, Akdeniz ve Karadeniz gibi iki önemli deniz arasındaki bir boğaz sistemidir ve "Türk Boğazlar Sistemi" olarak adlandırılır. Ne yazık ki, tamamen bizim yönetimimiz altında olan bu özel denize yapılan baskılardan dolayı son yıllarda, özellikle 2010'dan sonra, sistemde hızla çöküşler gözlenmektedir. Bu durumu özellikle kış mevsimlerinde sık sık basından da takip edebilmek mümkündür.

Bu bağlamda son zamanlarda yaşanan balık ölümleri, balıkçılığın azalması, deniz suyunda gözlenen renklemeler, deniz yosunu ve deniz anası miktarındaki artışlar ve musilaj (halk arasındaki ismiyle kaykay) gibi olayların gündeme gelmesinin nedenlerini şöyle sıralayabiliriz:

► Özellikle Kuzey Marmara'da yoğunlaşan insan nüfusunun deniz üzerindeki baskısı; atık suların gelen yüksek orandaki azot ve fosfat miktarı, Marmara Denizi'nin besin zincirini bozmuştur. Hipoksik koşulların hâkim olduğu Kuzey Marmara Alt suyunda 2016'dan sonra oksijen seviyesi canlı yaşamına yetmeyecek seviyelere düşmüştür. Aynı şekilde akıntı sisteminin zayıf olduğu İzmit Körfezi ve Gemlik Körfezi derin sularında da oksijen seviyesi

çok düşük olduğu için biyoçeşitlilik bu alanlarda "kötü" seviyede kalmıştır. Yani pek çok türün üreme, gelişme ve beslenme alanları insan baskısı ve kötü yönetimden dolayı yok olmuştur.

► Kıyısız dolgu alanları mevcut durumda bile Marmara Denizi biyoçeşitliliğine önemli derecede etki etmektedir. Doğal alanların, özellikle plaj alanlarının yok olması demektir. Bu durum aynı bölgedeki tür çeşitliliğini de etkilemektedir. Kumluk alanlar, denizel sistemlerdeki özel canlı gruplarını barındırır ve inorganik maddenin organik maddeye dönüşmesinde, toksik maddelerin (petrol gibi) ve deniz çöplerinin denizel ortamdan uzaklaştırılmasında önemli rol oynayan ekosistem birimleridir. Bu alanların doldurularak sert zeminlere çevrilmesi kumluk ekosistem fonksiyonların yok olmasına, Marmara ve Karadeniz'de biyoçeşitlilik ve habitat yıkımlarına sebep olacaktır.

► Karadeniz kıyısında yüzlerce yıllık süreçte oluşmuş doğa harikası Karaburun kıyı şeridinin Mavi Bayrak adayı olması yerine yok edilmesi ise hem İstanbul halkı için hem de denizel bölgede yaşayan ve koruma statüsünde olan deniz canlıları için önemli bir kayıptır.

► Ayrıca özellikle Marmara'da kıyı dolgu alanları ve kıyı tahribatı, denizanası poliplerinin bu bölgelere yerleşerek popülasyonlarının artmasına ve pelajik sitemde dağılım yapan canlı gruplarının değişimine sebep olacaktır.

► Marmara Denizi'nin kuzeyinde nüfus artmaya devam ederse, denizel ortamdaki yüksek olan azot ve fosfor yükü daha da artacak, halihazırda dip suyundaki düşük oksijen seviyesinin daha da düşmesine neden olacaktır. Sonuç olarak, Gemlik ve İzmit körfezlerinin derin bölgelerinde gözlenen oksijensiz koşulların Silivri Körfezi ve İstanbul bölgesinde kıyıya doğru yaklaşmasıyla önemli balıkçılık alanları yok olacaktır.

► ÇED Raporunda bahsedilen su kalitesi değerleri analizi ile azot, fosfor ve debi hesapları hatalıdır. Dolayısıyla buna bağlı çıkarımlar da hatalıdır.

Son söz olarak önemli bir hususu vurgulamak isterim: Marmara Bölgesi'nin refahı için, sağlıklı bir topluma hizmet verebilmesi için nüfus artışının kontrol

altına alınması; hatta nüfus artırıcı değil, nüfusun azaltılmasına dolayısı ile doğaya yapılan baskıları azaltıcı projelere önem verilmesi gerekmektedir. Marmara Denizi merkezi ve yerel yönetimlerin katkısı ile doğru yönetildiği takdirde eski verimli haline kısa zamanda dönebilir.



Prof. Dr. Cemal Saydam
Hacettepe Üniversitesi,
Çevre Mühendisliği Bölümü

Marmara Denizi'nin zaten iyi olmayan yapısı, dışarıdan gelen etkiler ve yapılacak müdahaleler nedeniyle yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Marmara Denizi'ndeki oksijen miktarı sağlıklı bir şekilde yaşamasına imkân vermiyor. Özetle, Marmara Denizi "astımlı bir çocuk" ve bununla yaşamak zorunda.

Sazlıdere ve Küçükçekmece göllerinde oluşacak çevresel tahribat nedeniyle Marmara Denizi oksijensiz kalacak ve yoğun bir çürük yumurta kokusu hem kentsel yaşamı hem de insan sağlığını olumsuz yönde etkileyecektir.

Her sene 2,2 kilometreküp organik yükün deşarj edildiği Marmara Denizi halihazırda bunu zaten kaldıramıyor. Projenin ÇED Raporuna göre Karadeniz'den gelecek ilave su miktarı 21 kilometreküp, bunun onda biri organik yük olsa 2,1 kilometreküp ediyor. Ayrıca akıntının Sazlıdere ve Küçükçekmece göllerinin dibinde biriken organik maddeyi de taşıyacağı düşünülürse bu yükün çok daha fazla olacağı aşikardır. Dolayısıyla 2,1 kilometreküp rakamı en

iyimser tahmindir. Sonuç olarak, İSKİ'nin deşarj ettiği miktarla beraber Marmara Denizi'ne dökülen organik yük yüzde yüz artmış oluyor.

Peki Marmara Denizi bu yükü kaldıramazsa ne olur? Bu durumda organik maddeyi oksijen kullanarak parçalanmaya devam edecektir. Sonuç olarak, Marmara Denizi alt tabakasında yeterli oksijen olmayacağı için oksijeni sülfattan alır ve geriye H₂S kalır. H₂S gazı, tıpkı İzmit Körfezi derin çukurunda olduğu gibi, ortaya çürük yumurta kokusu çıkaracaktır. Bu bir kere oluşur ise geri dönüş yoktur. Bu koku alt suyun üst su ile karıştığı her yerde; boğaz boyunca Bebek, Kuleli önleri ile Ahırkapı açıklarında hissedilecektir. Lodos esince tüm İstanbul, poyrazla birlikte tüm Güney Marmara bu kokuya maruz kalacaktır. Bu koku insan sağlığını olumsuz etkilemekte, erkek üreme sistemini kalıtsal bir şekilde yüzde 20-30 oranında azalttığı bilinmektedir.

Kanal İstanbul, "Hata yaptık geri dönelim" diyebileceğiniz bir proje değildir. Pişman olsanız dahi, bir daha asla geri dönüş olmaz. Bu nedenle bu proje olmaz.



Prof. Dr. Derin Orhon
Yakın Doğu Üniversitesi,
İnşaat ve Çevre Mühendisliği Fakültesi

Bugün bilim insanlarının neredeyse tamamı Kanal İstanbul'un neden yapılmaması gerektiğine ilişkin bilimsel veriler üzerinde uğraşmasına rağmen projenin yapılma gerekçesi henüz inandırıcı bir şekilde açıklanmamıştır. Su derinliği 25 metreden 21 metreye indirilen kanaldan tanker ve yük gemilerinin büyük çoğunluğunun geçmesi mümkün olmayacaktır.

Maalesef ÇED çalışması ele alınabilecek her konuda Kanal projesinin İstanbul'da ve doğada yaratacağı ölümcül etkileri göz ardı etmektedir. Kanal projesiyle birlikte ciddi bir çevresel tahribat yaşanacaktır. Öncelikle Karadeniz ve özellikle batı bölgesi çok kirli bir ortamdır. Kanal bu kirliliği Marmara'nın sığ ve en hassas bölgesine boşaltacaktır. Kanal İstanbul ile Marmara'nın hassas bölgesine taşınacak kirlilik yükü en azından 2 milyon kişi eşdeğeri olarak hesaplanmaktadır. Bu miktar 20 milyon kişinin oluşturduğu atık suyun arıtma sonrası Marmara'ya boşaltılması anlamına gelir. Kanal İstanbul ile gelecek bir mertebede bir kirlilik yükü Marmara denizindeki çözünmüş oksijeni tüketme ve ötrofikasyona neden olma riski getirmektedir.

Kanalın kıyılarının yerleşime açılması şimdiden planlanmıştır. Bu bölgenin en azından 2 milyon nüfus çekmesi önlenemeyecektir. Bu gelişme, 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin oybirliği ile kabul ettiği ve halen yürürlükte olan 1/100.000 Çevre Düzeni Planının kent için öngördüğü 16 milyon maksimum nüfus sınırlamasının açıkça ihlalidir.

Kanal inşaatından 2 milyar metreküpten fazla hafriyat atığı çıkacaktır. Mevcut yasal mevzuat hafriyat atıklarının denize boşaltılmasını ve dolgu yapılmasını açıkça yasaklamaktadır. Projede, bu yasak göz ardı edilerek, hafriyat atıkları ile Karadeniz sahillerinde 38 kilometrelik bir dolgu alanı yapılması planlanmaktadır. Bu dolgunun yapılması halinde Karadeniz sahilinin tüm doğal güzelliği ve ekolojik değerleri geri dönülmesi mümkün olmayan bir şekilde yok edilecektir.

Karadeniz koşullarında, gevşek toprak dolgu büyük ölçüde çözülme ve taşınma riski içermektedir. Bu durumda Karadeniz'in sahil şeridinde ekolojik yapı önemli bir darbe alacaktır. Bunun ötesinde, Kanal İstanbul'dan taşınacak dolgu malzemesinin Marmara'nın sahil bölgesinde yayılma, çökme ve doğal tip örtüsünü yok etmesi büyük bir ekolojik tehlike yaratacaktır.

İstanbul'un su havzaları yürürlükleri yasal mevzuat uyarınca koruma altındadır. Kanal İstanbul Projesi, bu mevzuatı yok sayarak

İstanbul'da 1,35 milyonluk bir nüfusa su besleme kapasitesi olan Sazlıdere Barajını yok etmektedir. Aynı şekilde, Terkos Gölünün güneydoğu su toplama havzası da yok olmakta ve Terkos büyük ölçüde tuzlanma tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır. Terkos Gölünün de kaybedilmesi halinde İstanbul'a su temini ölümcül bir darbe yemiştir olacaktır.

Ayrıca, Kanal civarındaki yapılaşma tüm Büyükçekmece Gölü'nün kanala tahsisini gerektirecek ve ek bir kullanma suyu talebi yaratacaktır. Bir taraftan Melen'den su temin etmek için çabalayan İstanbul için böyle bir ek talep karşılanması mümkün olmayan bir yüküdür. Özetle, İstanbul'da su sisteminin çöküşü anlamı taşır.

Hafriyat atıkları ile Karadeniz sahillerine 38 kilometrelik bir dolgu alanı yapılması planlanmaktadır. Kıyı dolgu alanları pek çok deniz canlısı türünün üreme, gelişme ve beslenme alanının yok edecektir.

Kanal İstanbul'un yapısı, Trakya'nın göbeğinde 260 milyon metreküpten büyük ve kalıcı bir tuzlu su deposunun oluşturulması anlamını taşımaktadır. Bu kalıcı yapı, kısa ve uzun vadede, doğu ve batı olmak üzere her iki yönde de tarım alanlarının ve yer altı sularının tuzlanmasına neden olacaktır. Sonuç olarak, Kanal İstanbul ile birlikte 140 milyon m² tarım alanı ve 23 milyon m² orman alanı yok olacaktır.

Kanal İstanbul'un Marmara'ya açıldığı sığ bölgede gerekli derinliğin sağlanması ve deniz yapıları için çok önemli hacimlerde dip taraması yapılması gereklidir. ÇED Raporu çok kirli ve aktif organik madde içeren bu tarama atığı için hiçbir önlem tarif etmemektedir. Taranan aktif organik malzemenin Marmara'ya yayılması ekolojik yapıyı bütünü ile tahrip edecek bir tehlike anlamı taşımaktadır. Aynı tehlike, Küçükçekmece Gölü'nün tabanında bulunan balçık çamuru için de fazlası ile mevcuttur. ÇED Raporu, diğer tüm çevresel tehlikeler gibi, bu ihtimali de göz ardı etmeyi tercih etmiştir.

Sonuç olarak, İstanbul'un kuzeyine yapılması tartışılan kanal projesi kısaca doğanın çöküşü anlamı gelecektir. Dolayısıyla gerçekten de "ya kanal ya da İstanbul" arasında hayati bir tercihle karşı karşıyayız.



Prof. Dr. Doğanay Tolunay
İstanbul Üniversitesi,
Cerrahpaşa Orman Fakültesi

Bunun ötesinde ÇED Raporunda yer alan bilgiler, çelişki ve hatalarla doludur. Örneğin projenin etki alanı dahi net olarak belirtilmemiştir. Kanal etki alanında kalan arazi kullanımlarının toplamı bir tabloda 6.839 hektar, diğer bir tabloda ise 6.973 hektardır.

İstanbul Havaalanının temeli 2014 yılında atılmış ve 2019 yılında faaliyete geçmiş olmasına rağmen ÇED Raporunda yer alan uydu görüntülerine İstanbul Havaalanı işlenmemiştir.

2019 yılında Çevre Düzeni Planında yapılan değişiklikler ile 36.453 hektar alan yapılaşmaya açılacaktır.

ÇED Raporunda 201 bin ağaç kesileceği açıklanmıştır. Ancak bu sayı göğüs yüksekliğine (130 cm) olan ve çapı 8 cm.'den küçük ağaçları kapsamamaktadır. Bunlar hesaba katıldığında kesilecek ağaç sayısı yaklaşık 400 bine ulaşmaktadır.

Kanalın neden olduğu arazi kullanım değişikliğinden 700 bin ton CO₂ (Karbondiyoksit) eşdeğeri salım, yeni havaalanı ve yeni köprüden 4,4 milyon CO₂ eşdeğeri salım gerçekleşecektir.

Kanal ile 428 hektar orman alanı kesilecek olup bunun bir kısmı 1961 yılından beri muhafaza ormanı statüsünde olan Terkos Kumul ağaçlandırmasıdır. Muhafaza ormanları ülkemizdeki en üst doğa koruma kategorisi olmasına rağmen bu durum hiçbir şekilde dikkate alınmamıştır.

Çevre Düzeni Planı değişikliği ile kurulacak yeni şehrin İstanbul'daki kişi başına düşen yeşil alan miktarını 2 metre kare artıracığı iddia edilmektedir. Ancak kanal alanı zaten doğal alanlardan oluşmaktadır. Doğal ekosistemleri tahrip ederek çim alanlar yaratmak yeşil alan miktarını arttırmak anlamına gelmez. Doğa Derneği'nin belirlediği Türkiye'deki 305 önemli doğa alanından 11'i İstanbul'da bulunmaktadır ve bunların 10'u şu anda mega projelerin etki alanındadır.

Ormansızlaşma ve arazi kullanım değişiklikleri aynı zamanda küresel ısınma nedenidir. Sadece kanalın neden olduğu arazi kullanım değişikliğinden 700 bin ton CO₂ eşdeğeri salım, yeni havaalanı ve yeni köprüden 4,4 milyon CO₂ eşdeğeri salım gerçekleşecektir. Dolayısıyla ÇED Raporunda ormansızlaşma ve arazi kullanım değişikliklerinden kaynaklanan sera gazı salımları hatalı ve eksik olarak hesaplanmıştır.

İstanbul'da kişi başına su tüketimi sürekli artmaktadır. Kayıp su ile birlikte günümüzde kişi başına su tüketimi 190 litreye ulaşmıştır. Nüfusun 16,7 milyona ulaşması ve kayıp su dahil kişi başına su tüketiminin 300 litre olması halinde İstanbul'un yıllık su ihtiyacı 1,8 milyar m³'e çıkacak olup Melen Barajı'nın yapılmaması halinde mevcut su kaynakları bu miktarı karşılamayacaktır. İstanbul'un nüfusunun 27 milyona ulaşması ve yine kişi başına su tüketiminin kayıp su dahil 300 litre olması halinde yıllık su ihtiyacının 3 milyar m³'e çıkma ihtimali bulunmaktadır. Bu durumda Melen Barajı yapılsa dahi bu ihtiyaç karşılanamayacaktır. Ek olarak iklim krizi nedeniyle İstanbul su kaynaklarının %30 kadar daralması beklenmektedir. Böyle bir durum söz konusu olduğunda ise İstanbul tahminlerden çok daha önce susuz kalacaktır. ÇED Raporunda Sazlıdere Barajından sağlanan 19 milyon m³ suyunun kurtarılması için yeni bir baraj yapılması

önerisi bulunmaktadır. Ancak bahsedilen barajın ne zaman ve nasıl yapılacağı belli değildir.

ÇED Raporunda verilen flora bilgilerine ilişkin rakamlarda da eksikler bulunmaktadır. ÇED kapsamına giren alandaki bitki türü sayısı 399 değil en az 700 tür kadardır. Projenin etki alanında bulunan endemik ve tehdit altındaki türlerin korunması için taşıma önerisi getirilmektedir. Ancak bu gibi öneriler türlerin korunmasını sağlamaz. Benzer şekilde canlılar için önemli olan bazı habitatların (Terkos Gölü'nü denize bağlayan dere, Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyindeki sazlık ve bataklık alanlar vb.) korunması fauna raporunda yer alırken, ÇED Raporunda bu öneriler dikkate alınmamıştır.

ÇED Raporunda hava kalitesi, toprak, su ve sediment örneklemelerinin sayısı yetersizdir. Örneğin PM10 ve PM2.5 ölçümleri sadece bir gün yapılmıştır. Hava kalitesi ölçümlerinin en az bir yıl yapılması gerekmektedir. Üstelik hava kirliliği ölçümleri üçüncü havaalanı faaliyete geçmeden önce gerçekleştirilmiştir. Toprak örnekleri ise sadece yüzeyden alınmıştır. Toprak örneklerinin bazı yerlerde 150 metreye ulaşacak kazı derinliğinin tamamında alınması, asbest dahil tüm ağır metal ve diğer toksik maddelerin analizlerinin yapılması gerekmektedir. Hava kirliliği için topraktan alınan örnekler son derece yetersizdir.

Bölgede havaalanı ve üçüncü köprü bağlantı yolları inşaatı devam etmektedir. Bu nedenle de kümülatif etki değerlendirmesi yapılması gerekir. Fakat ÇED Raporu bu değerlendirmeyi de yapmamaktadır.

Sormamız gereken bir tek soru var: "Ekonomi mi, ekoloji mi?" Benim vereceğim cevap çok net: Tabi ki ekoloji çünkü ekonomik değer için yapılan doğa tahribatlarının ekonomik maliyeti çok daha yüksek.

ÇED Raporunda hafriyat taşınırken saatte 2,5 ton toz yayılacağı açıklanmıştır. Fakat

hafriyatın taşınmasından kaynaklanan toz emisyonları "0" olarak kabul edilmiştir. Ancak bu hatalıdır ve taşımadan kaynaklanan emisyonların da hesaplanması gerekir. Bu hesap yapıldığı takdirde saatlik toz emisyonları en az iki katına çıkacaktır. Oluşacak emisyonlar ilgili yönetmeliklerde verilen değerlerden yüksektir. Benzer bir şekilde patlatma hesapları da hatalıdır.

ÇED Raporunda hava kalitesi modellemesiyle ilgili bazı haritalar lejantı olmadan kullanılmıştır. Bununla birlikte hava kalitesi modellemeleri de hatalıdır. Toz emisyonlarında kullanılan emisyon faktörleri hatalıdır. İşletme aşamasındaki modellemede kanaldan geçen gemiler noktasal kirletici kaynak olarak değerlendirilmiştir. Ancak bunların çizgisel kaynak olarak değerlendirmesi gerekmektedir. Gemi bekleme alanlarından kaynaklanan emisyonlar modellenmemiştir. Yine havaalanı trafiğinden kaynaklanan kirlilik de göz önünde bulundurulmamıştır. Buna rağmen emisyonlar sınır değerlerin üzerinde çıkmıştır. Sınır değerlerin üzerindeki bu kirliliğin azaltılması için öneri geliştirilmemiştir.

Terkos Gölü kanalın etki alanında olup hafriyat, gemi ve uçak trafiğinden doğrudan etkilenecektir. Ancak ÇED Raporunda, kanalın etki alanı çok dar tutulduğu için hava kirliliğinin Terkos Gölü su kalitesi üzerindeki olası etkileri değerlendirilmemiştir. Ancak oluşacak kirlilik oldukça yüksek miktarlarda olup Terkos Gölü'nün suları kirlenebilecektir.

Tehlikeli bir kısır döngüyle karşı karşıyayız. Kırılgan toplumlarda iklim değişikliği iklimsel afetlerin sıklık ve şiddetini artırır, ekosistem tahribatını şiddetlendirir. Ekosistem tahribatı da afetleri artırır, dayanıklılığı azaltır ve sera gazı salımlarını artırır. Artan afet riski ise ekosistemler ve toplumları tahrip eder; iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini derinleştirir.

Sormamız gereken bir tek soru var: "Ekonomi mi, ekoloji mi?" Benim vereceğim cevap çok net: Tabi ki ekoloji çünkü ekonomik değer için yapılan doğa tahribatlarının ekonomik maliyeti çok daha yüksek.



Dr. Sedat Kalem

Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF)
Türkiye Koruma Direktörü

İstanbul'un karasal ve denizel ekosistemleri ve biyolojik çeşitliliği (habitatlara, türleri, genetik değerleri) ulusal/uluslararası ve kuşaklararası düzeyde önemlidir.

Kanal İstanbul Projesi, bugüne kadar İstanbul doğasının karşı karşıya bulunduğu en büyük mühendislik operasyonu olacak. Tüm Çatalca Yarımadası şantiye alanına dönüşecek. Dolayısıyla böylesine büyük bir müdahalenin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için karasal ve denizel ekosistemin bileşenleri ve onlara özgü dinamiklerin iyi anlaşılması, güvenilir verilerle desteklenmesini gerektiriyor.

Karmaşıklıkların ve belirsizliklerin yüksek olduğu, değerlerin çatıştığı, kayıpların katastrofik boyuta erişebileceği böylesi durumlarda ihtiyatlılık ilkesi hayati bir öneme sahiptir. Çok yönlü/boyutlu (fiziksel, ekolojik, sosyo-ekonomik, siyasal, hukuksal) etkileri olan böyle bir konuyla ilgili karar süreci kamuoyuna açık olmalı ve bilime kulak verilmelidir. İstanbul ile ilgili hiçbir planda yer almayan Kanal İstanbul Projesi ile ilgili süreç şeffaf değildir, proje kamuoyunda tartışılabilir olmalıdır.

Klasik ÇED yaklaşımı yetersizdir. ÇED, projeyi sorgulama mantığıyla tarafsız bir gözle yapılmalıdır. Güncel ÇED Raporu bu koşulları sağlamaktan çok uzaktır.

Vurgulamak istediğim diğer önemli bir husus ise Kanal İstanbul Projesini tek başına ele almanın yeterli olmadığıdır. Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı gibi büyük projelerle bir bütün olarak birlikte ele alınması gerekir.

Montrö dışında, bağlayıcılığı olan uluslararası yedi sözleşmenin de (BM

Biyolojik Çeşitlilik, BM İklim Değişikliği, Bükreş Sözleşmesi, Barselona Sözleşmesi, Bern Sözleşmesi, Ramsar Sözleşmesi, Avrupa Peyzaj Sözleşmesi) göz önünde bulundurulması gerekir.

Kanal İstanbul Projesine ilişkin söylemek istediğim son söz şu: Her karış toprak her damla su çok önemlidir. Gelin doğa ve insan için yeni bir başlangıç yapalım.



Selahattin Beyaz

TMMOB, Çevre Mühendisleri Odası
İstanbul Şubesi

Su ve Atık Su Komisyonu Başkanı İstanbul Havalimanı, Yenişehir ve Kanal İstanbul Projelerinin bir bütün olarak değerlendirdiğimizde öngörülemez büyüklükte ve geri dönüşü olmayan bir ekolojik yıkımla karşı karşıyayız. Sadece su kaynaklarına etkisi bile değerlendirildiğinde bu projeden tamamiyle vazgeçilmesi gerekmektedir.

Yenişehir yapı alanına dair 2009 yılı Çevre Düzeni Planında "kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanması" gerektiği ifade edilmektedir. Yeni plan değişikliği ile gelişme eksenini kuzey-güney aksı olarak belirlerken kentin su havzaları, tarım alanları, orman alanları yapılaşmaya açılmaktadır.

İstanbul, su ihtiyacının %29'unu karşılayan Terkos ve Sazlıdere gibi önemli su kaynaklarının yok edilmesiyle büyük bir felaketle karşı karşıya kalabilir.

Kanal ve Yenişehir yapı alanları güzergahında bulunan Terkos Gölü ve Sazlıdere Barajının su toplama alanlarının havza yıllık verimi incelendiğinde Sazlıdere Barajı ve havzasının m² başına su tutma kapasite veriminin en yüksek havza olduğu görülmektedir. Kanal İstanbul Projesi ile birlikte Sazlıdere Barajı su toplama havzasının yaklaşık %60'lık kısmı kaybedilecektir. Bu oran Avrupa yakasının su ihtiyacının yaklaşık %8'ine denk düşmektedir. Bu oldukça önemli bir değerdir.

Yeraltı su kaynakları tehlike altındadır. ÇED Raporunda, kanaldan sızacak tuzlu su ile yeraltı suyu kaynağının olumsuz etkilenebileceği belirtilmektedir.

DSİ raporunda belirtildiği üzere maliyeti yaklaşık 2.250.000.000 TL olan Sazlıdere Barajı kanal projesi ile tamamen devreden çıkarılacaktır. Bu durumda İstanbul'un halihazırda 5 milyon nüfusunun su ihtiyacını karşılayan Sazlıdere-İkitelli sistemi devre dışı kalacaktır. Her an susuz kalma riski gündemde olan bir kentin su yapılarının iyileştirilmesi beklenirken devreden çıkarılması kabul edilebilir bir durum değildir.

İstanbul Havalimanı geri dönüşü olmayacak bir şekilde tamamlanarak işletmeye açılmış durumdadır. Havalimanının Terkos Gölü su kaynağına ve Terkos Gölü su toplama havzasına kirletici baskısı izlenmeli ve tedbir alınarak bu su kaynağı mutlaka korunmalıdır. Kanal projesinin Terkos Gölü'ne verebileceği zarar da dikkate alındığında İstanbul'un su ihtiyacının %29'unu karşılayan Terkos ve Sazlıdere su kaynaklarının yok edilmesi gibi büyük bir felaketle karşı karşıya kalabilir. Bu oran yaklaşık 6 milyon kişinin su ihtiyacına denk düşmektedir.

Yıllık ortalama 3 milyar metreküp yağış alan İstanbul'un havza alanları ve buna bağlı olarak kentin su yönetimi planlaması yeniden yapılmalıdır. Yenişehir rezerv yapı alanı projesiyle iyice belirginleşen kentin kuzey-güney yönünde yapılaşma yaklaşımından vazgeçilmelidir. Toplam alanı 5461 km² olan kentsel alanın, %46'sı

su havza alanıdır ve toplam havza alanının %37'si proje alanında yer almaktadır. Havza büyüklüğü dikkate alındığında Kanal İstanbul ve Yenişehir rezerv yapı alanı projelerinden derhal vazgeçilmelidir.

Halihazırda bölgede hektar başına düşen nüfus 51 kişidir. Fakat İstanbul Havalimanı'nda çalışan personel ve aileleri dikkate alındığında bölgedeki nüfusun belirtilen rakamın çok üstünde olduğu anlaşılmaktadır. Yeni projelerle birlikte bölge nüfusunun 1,6 milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda bölgedeki su ihtiyacı artacak ve yerleşim alanlarından kaynaklı kirleticiler havza su toplama alanları üzerinde baskı oluşturacaktır. Muazzam ve ani bir nüfus artışı su havzalarının geri dönüşü olmayan yıkımına neden olacaktır.

Yeraltı su kaynakları da tehlike altındadır. ÇED Raporunda, kanaldan sızacak tuzlu su ile yeraltı suyu kaynağının olumsuz etkilenebileceği belirtilmektedir. DSİ raporunda ise "güzergâh boyunca akiferlere tuzlu su girişi olması halinde stratejik rezerv olan akiferlerin kirlenme riskinin yanı sıra kanal kazılarıyla birlikte akifer boşalmalarının hızlanması ve yakın çevredeki şahıs ve kuruluşlara ait mevcut su sondaj kuyularının etkilenme ihtimali ortaya çıkacaktır" tanımlaması bölge yeraltı sularının ve Kırklareli akiferinin tuzlanacağına işaret etmektedir. Özetle, proje alanı dışındaki Trakya yeraltı suları da oldukça olumsuz etkilenecektir.

Proje sürecinde yapımına başlanacak ilk yapılardan olacağı öngörülen tünel yapıları İSKİ'nin su iletim görevini sürdürebilmesi için hayati bir önem taşımaktadır. Dolayısıyla projenin yapım aşamalarında kentte su kesintilerinin yaşanması, alt yapı hizmetlerinin durması, trafik hizmetlerinin aksaması gibi kent yaşam kalitesini düşüren birçok etki ortaya çıkacaktır.

Kanal İstanbul olarak bilinen su yolu hiçbir teknik temele dayanmayan, sadece Yenişehir yapı alanının piyasa değerini artıran bir projedir. Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, bilimsel temele dayanmayan ekolojik yıkım projelerine karşı emek, doğa ve bilim cephesinde yer alacaktır. ■

Özet



İBB Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Daire Başkanı Prof. Dr. Yasin Çağatay Seçkin'in moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji" oturumunda öne çıkan ifade, "Marmara Denizi ve kıyısı risk altındadır" olmuştur. Oturumda vurgulanan diğer hususlar şu şekilde ifade edilmiştir:

- ▶ Boğazın doğal akış dengesi bozulacaktır.
- ▶ Denizler arası karşıt özellikler sadece bu bölgeye özgü olduğu için projeye birlikte ciddi bir kirlenme riski söz konusudur.
- ▶ İnsan sağlığı olumsuz yönde etkilenecektir.
- ▶ Biyoçeşitlilik olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Nitrat ve fosfat miktarları artacak, denizdeki oksijen seviyesi azalacaktır.
- ▶ Sera gazı artacak, kirlilik oluşacak ve insan sağlığı olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Tarım, mera, orman alanları ve içme suyu havzaları olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Proje, geri dönülemez bir ekolojik tahribata yol açacaktır.

1.4 Toplumsal Boyut ve Katılım

Kanal İstanbul Çalıştay'ının İBB, Kültür Varlıkları Daire Başkanı Mahir Polat yönetiminde gerçekleştirilen "Toplumsal Boyut ve Katılım" başlıklı oturumunda, kanalın toplumun sosyal ve manevi değerlerine etkileri ayrıntılı bir biçimde değerlendirildi.



Doç. Dr. Ayfer Bartu Candan
Boğaziçi Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü

Şehrin coğrafyasını ve birçok gelişmeyi eş zamanlı olarak etkileyecek Kanal İstanbul Projesine ilişkin kamusal alanda tartışma fırsatlarının yaratılmasının çok önemli olduğunu düşünüyorum. ÇED Raporu vesilesiyle projenin ekolojik, ekonomik, hukuki boyutları yoğun olarak tartışılıyor ama yaratacağı toplumsal ve sosyolojik etkiler için aynısını söyleyebilmek mümkün değil.

ÇED Raporunun eki olarak hazırlanan Sosyal Etki Değerlendirme raporu projenin bölgede istihdam yapısı, nüfus hareketleri, toplumsal kırılma, toplum sağlığı ve güvenlik gibi konularda yaratacağı olumsuz etkileri incelemeye imkân sağlıyor. Sosyal Etki Değerlendirme Raporuyla ilgili ilk altı çizilmesi gereken uluslararası mevzuatlarda yer almasına karşın ulusal mevzuatta bulunmamasıdır. Bu eksikliğin giderilmemesi raporun toplumsal sonuçları açısından değerlendirilmesini daha da önemli hale getirmektedir.

Kanal İstanbul Projesi altı ilçeyi kapsamakla birlikte hinterlandında yer alan birçok ilçeyi de etkileyecek. Proje alanının çok önemli bir bölümü tarım ve orman alanlarını kapsamaktadır. Dolayısıyla kentsel dönüşüm projelerinin gerçekleştirildiği bölgelerde yaşananlara benzer toplumsal sonuçların ortaya çıkma ihtimali bulunmaktadır.

Proje alanında sınıfsal yapı, ekonomik yapı, eğitim yapısı ve istihdam olanakları açısından homojen bir nüfus bulunmamaktadır. Arnavutköy ilçesi ve kuzeyinde düşük gelirli, geçim kaynağı ağırlıklı olarak tarım olan bir nüfus görüyoruz. Bu bölgede üretilen tarım ürünlerinin (özellikle sebze ve meyve) %80'i

yine bölge halkı tarafından tüketiliyor. Proje alanının güneyinde yer alan Küçükçekmece Bölgesinde ise çoğunlukla organize sanayi bölgesinde çalışan işçi aileleri yaşamaktadır. Dolayısıyla bu bölgelerde kamulaştırma yapılması bölgede yaşayan insanların geçim kaynaklarının yok edilmesi ve geçimlerini sağlama yöntemlerinin tahrip edilmesi anlamına gelmektedir.

Raporda istihdam yaratmaya yönelik belirtilen tek iş kolunun kanal inşaatı sırasında belirli bir süre için oluşacak inşaat sektöründeki olanaklar olduğu belirtilmektedir. Bu dönemsel bir iş olmakla birlikte burada halihazırda yaşayan çiftçilerin inşaatta çalışması mümkün olmayacaktır.

Kamulaştırma yapılması bölgede yaşayan insanların geçim kaynaklarının yok edilmesi ve geçimlerini sağlama yöntemlerinin tahrip edilmesi anlamına gelmektedir.

Öngörülen işsizlik nedeniyle bölge insanının göç etmekten başka çaresi kalmayacağı ve tıpkı Gecekondular Dönüşüm Alanlarında olduğu gibi geçimini sağlamak için başka bölgelere (örneğin Tekirdağ ve çevresi) yerleşmek zorunda kalacağı öngörülebilir.

En çok üzerinde durulması gereken konu halihazırda bölgede hüküm süren kent yoksulluğudur. Kendi ekip biçtiği tarım ürününün %80'ini kendi tüketen bir toplumsal grubun elinden tarım toprakları alındığı takdirde katmerlenen bir yoksulluğun ortaya çıkması kaçınılmazdır. Ekonomik ve sosyolojik birçok nedenden dolayı toplumsal kırılma yüksek olduğu bu bölgede Kanal İstanbul Projesinin olumsuz toplumsal etkileri çok daha güçlü ve görünür olacaktır.

Sosyal Etki Değerlendirme Raporunda da belirtildiği üzere inşaat süresince oluşacak hafriyat işleri ve trafik yoğunluğu toplum sağlığını fiziksel ve psikolojik anlamda

olumsuz yönde etkileyecektir. Öte yandan, raporda kanal projesinin tek olumlu etkisinin inşaat sektöründe oluşacak kısa vadeli istihdam olanakları olduğu ifade edilmektedir.

Bölge koşulları dikkate alındığı takdirde rapor olası sorunlar tespit etmektedir, fakat çözüm önerileri yerine sadece birtakım temenniler sıralanmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi özellikle bölgede yaşayan yoksul kesimi bu kentte yaşayamaz hale getirecektir. Eğer kentte yaşayan yoksul kesim için sosyal adaleti sağlamak gibi bir niyet varsa başta Kanal İstanbul olmak üzere bütün mega projelerden uzak durulması gerekmektedir.



Bekir Ağırdir

KONDA Araştırma ve Danışmanlık Şirketi
Genel Müdürü

Kanal İstanbul Projesini tartıştığımız bu günlerde Türkiye toplumunun çok daha önemli başka bir gündemi var. Ülkemizde insanlar giderek artan bir şekilde bireysel hayatları için son derece endişeli olduklarını ifade ediyorlar. Bu endişenin önemli nedeni de tırmanan işsizlik rakamları.

Bu çerçevede KONDA olarak yaptığımız güncel anketler Türkiye’de yurttaşların %60’ının hem kendi hem de ülkenin geleceğine dair korku duyduğuna işaret etmektedir. Toplumun %76’sı önümüzdeki üç ay içinde ülkedeki koşulların da kendi koşullarının da bugün olduğundan daha da kötü olacağını düşünmektedir.

Kanal İstanbul Projesinin gerekli ve faydalı olduğunu düşünenler ise toplumun üçte birinden az olmakla beraber 15-30 yaş

arası gençlerin %98’i deprem tedbirlerinin alınmasının Kanal İstanbul Projesinden öncelikli olduğunu düşünüyor. İmar affına 8,5 milyon başvuru olduğunu ve bu rakamın her 4 binadan birinin imara uygun olmadığını gösterdiği düşünüldüğünde bu oran hiç şaşırtıcı değildir. Bu bağlamda deprem tedbirlerinin alınmasını, kanal projesinin yapımından öncelikli görenlerin toplumun %80’ini oluşturduğunu söyleyebilmek mümkündür.

Doğaya bu kadar büyük bir müdahalenin İstanbul halkına sorulmadan, bir kurum, bir kişi veya parlamento ile alınıp alınamayacağını kapsamlı bir şekilde tartışılması gerekiyor. İstanbul’a yapılan her yatırım İstanbul’a zarar vermektedir, ancak İstanbul dışında yatırım yapmak da günümüzde çok anlamlı görünmemektedir. Bu paradoksun aşılması İstanbul’un geleceği açısından kritik bir önem arz etmektedir.

Kanal İstanbul Projesinin gerekli ve faydalı olduğunu düşünenler ise toplumun üçte birinden az olmakla beraber 15-30 yaş arası gençlerin %98’i deprem tedbirlerinin alınmasının daha öncelikli olduğunu düşünüyor.

Türkiye’de yurttaşların kutuplaşmaya değil müzakereye ihtiyacı var. Ülkemizde insanlar neye karşı olduklarını değil, neden yana olduklarını istikrarlı bir biçimde ifade etmeye şiddetle ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla topluma dayatılarak yapılmak istenen bu projenin yegâne faydası hayatımızı değiştirebilme fırsatı sunmasıdır.



Prof. Dr. İhsan Bilgin

İstanbul Bilgi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi

“Rant” kavramının yön verdiği bir dünya gündemi ile karşı karşıyayız. Ekonomik fayda ve kâr, “yaşam dünyasından” hiçbir şekilde daha önemli olmamalı. Bu bağlamda iklim krizi koşullarında yeryüzünün rant aracı yapılmasının alternatifi, temeli fenomenolojiye dayanan ve çerçevesini Christian Norberg-Schulz’un çalışmalarından esinlenerek Lebenswelt (“yaşam dünyası”) kavramı aracılığıyla ifade edebileceğimiz bir yaşam pratiğinin benimsenmesidir. Bu pratiği en genel anlamıyla yeryüzünün yaşam deneyimiyle örülmüş bir “yer” olarak kurgulanması biçiminde tanımlamak mümkündür. Kanal İstanbul Projesi “yaşam dünyası” üretme kapasitesi şöyle dursun sınırları içindeki mevcut olanları da ranta dönüştürme projesi olarak sunuldu ve bu şekilde de savunuluyor.

Öte yandan küresel finansal sistem içerisinde dolaşımda olan fonların ve yatırım alternatiflerinin bir rant yaratma aracı olarak Kanal İstanbul Projesine pek de şans tanımadığı sıkça ifade ediliyor. Bu Türkiye ekonomisini yeni bir krize sokma riski bakımından önemsenmesi gereken bir ihtimaldir.

Kanal İstanbul Projesinin toplumsal fayda açısından en önemli etkisi ise karşısındaki muhalif bloğu “yaşam dünyası” temelli bir dayanışmaya teşvik etmesi olmuştur.



Prof. Dr. Murat Cemal Yalçınan

MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kanal İstanbul Projesi, katılım süreci hiçe sayılarak ve toplumsal boyutu düşünülmeden gündeme getirilmiştir. Kanal projesinin meşru görülmesinin iki önemli nedeni vardır. Bunlardan ilki ÇED Raporu da dahil olmak üzere kamuoyuna yeterli bilgi verilmemesi ve şeffaf olunmamasıdır. Diğer ise projenin sağlam ve ikna edici kanıtlara dayanan bir gerekçesi bulunmamasıdır.

Kanala karşı mücadelede İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yalnız bırakılmaması oldukça önemlidir. Çeşitli baskılarla susturulan STK’lar, bilim insanları ve meslek odaları devreye girmelidir.

Proje geliştirme süreçlerinde öncelikle projenin gerekçeleri konusunda kamuoyunda bir uzlaşma sağlanmalı, hiçbir bilgi kamuoyundan saklanmamalı ve müzakereci tartışma ortamları yaratılarak katılımcı uygulama araçlarının da kullanılmasıyla uzlaşma arayışına gidilmelidir.

Kanala karşı mücadelede İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin yalnız bırakılmaması oldukça önemlidir. Son dönemde çeşitli baskılarla susturulan STK’lar, bilim insanları ve meslek odaları devreye girmelidir.

Son olarak önemli bir noktaya dikkatinizi çekmek isterim. ÇED Raporunda ve hükümetin açıklamalarında, proje alanına kentin yeni zenginlerinin getirilip yoksulların oradan gönderilmeyeceğine dair hiçbir ifade yer almamaktadır. ■



Özet

İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanı Mahir Polat moderatörlüğünde, Toplumsal Boyut ve Katılım oturumunda en fazla öne çıkan ifade, "projede katılımcı bir süreçten söz edilememektedir" olmuştur. Oturumda öne çıkan diğer tespitler şu şekildedir:

- ▶ Projenin toplumsal boyutu göz ardı edilmiştir.
- ▶ Proje, alanda yaşayan ve geçimini buradaki tarım alanlarından sağlayan nüfusun büyük bir kısmının yer aldığı tarımsal istihdamın yok olmasına neden olacaktır.
- ▶ Kanal İstanbul gibi mega projeler, sosyo-ekonomik yapıyı dönüştürerek bölge halkının göç etmesine neden olma ihtimali vardır.
- ▶ Projede belirtilen yeni istihdam olanakları geçicidir.
- ▶ Mevcut kent yoksulluğu daha da derinleşecektir.
- ▶ Toplumsal kırılganlık açısından proje alanında yaşayan nüfus içerisindeki en dezavantajlı gruplar olan çiftçiler, balıkçılar ve kadınlar Kanal İstanbul Projesinden son derece olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Bu süreçte toplumsal mücadelenin artması ve yeni belediye politikaları umut vericidir.

Oturlar 2

Oturum 2.1	Oturum 2.2	Oturum 2.3	Oturum 2.4
Hukuki Çerçeve ve Güvenlik	Afet Riski ve Depremsellik	Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras	Çevresel Boyut: Tarım, İklim ve Ekoloji
Moderatör:	Moderatör:	Moderatör:	Moderatör:
Eren Sönmez İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1. Hukuk Müşaviri	Dr. Tayfun Kahraman İBB, Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanı	Dr. Mehmet Çakılcıoğlu İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Genel Sekreter Yardımcısı	Ahmet Atalık İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Muhtarlıklar ve Gıda Daire Başkanı
Konuşmacılar:	Konuşmacılar:	Konuşmacılar:	Konuşmacılar:
Doç. Dr. Ceren Zeynep Pirim Galatasaray Üniversitesi, Hukuk Fakültesi	Prof. Dr. Haluk Eyidoğan İTÜ, Emekli Öğretim Üyesi Jeofizik Mühendisliği Bölümü	Prof. Dr. Azime Tezer İTÜ, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü Öğretim Üyesi	Prof. Dr. Doğan Kantarcı İstanbul Üniversitesi, Emekli Öğretim Üyesi Toprak İlimi ve Ekoloji Anabilim Dalı
Mehmet Durakoğlu İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Başkanı	Prof. Dr. Murat Balamir ODTÜ, Emekli Öğretim Üyesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	Prof. Dr. Hüseyin Tarık Şengül ODTÜ, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi	Murat Kapıkıran TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı
Dr. Rıza Türmen Hukukçu, Büyükelçi	Prof. Dr. Naci Görür İTÜ, Emekli Öğretim Üyesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü Bilim Akademisi Kurucu Üyesi	Prof. Dr. İclal Dinçer ICOMOS Türkiye Millî Komitesi Başkanı YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi	Prof. Dr. Murat Türkeş Boğaziçi Üniversitesi, İklim Değişikliği ve Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi
Saim Oğuzülgen Emekli Kılavuz Kaptan	Nusret Suna TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı	Mücella Yapıcı TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi	Dr. Ümit Şahin Sabancı Üniversitesi, İklim Çalışmaları Koordinatörü
Türker Ertürk Emekli Tuğamiral		Dr. M. Sinan Genim Mimar	Doç. Dr. Sevim Budak İstanbul Üniversitesi, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü
		Yiğit Ozar Arkeologlar Derneği İstanbul Şubesi, Yönetim Kurulu Başkanı	

2.1 Hukuki Çerçeve ve Güvenlik

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1. Hukuk Müşaviri Eren Sönmez'in moderatörlüğünü yürüttüğü "Hukuki Çerçeve ve Güvenlik" oturumunda Kanal İstanbul Projesi, uluslararası hukuk ve güvenlik boyutuyla ele alınmıştır.



Doç. Dr. Ceren Zeynep Pirim
Galatasaray Üniversitesi, Hukuk Fakültesi

Kanal İstanbul Projesinin temel gerekçesi İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltmak ve Boğaz'da ulaşım güvenliğini sağlamak şeklinde ifade ediliyor. Fakat uluslararası hukuk boyutunun yeterince ele alınmadığı ortada. Hayata geçirildiği takdirde Montrö Sözleşmesi üzerinde ciddi etkileri olabilecek, hatta sözleşmenin sona erdirilmesine neden olabilecek bir projeyle karşı karşıyayız. Dolayısıyla öncelikle Montrö Sözleşmesi'nin temel hükümlerinden bahsetmek istiyorum. Türkiye'deki boğazlara özgü bir geçiş rejimi tesis eden ve ticaret gemileri için geçiş serbestisi ilkesini benimseyen Montrö Sözleşmesi'nin önemi, Karadeniz'e kıyısı olan devletler, Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler arasında kurduğu dengeden kaynaklanmaktadır. Sözleşme, Türkiye'ye uluslararası deniz hukukunun öngördüğü geçiş rejimlerinin boğaz devletlerine tanıdığı hak ve yetkilerden çok daha fazlasını tanımaktadır. Savaş zamanlarında savaş gemilerinin geçişini Türkiye'nin takdirine bırakmakta, savaş zamanlarında Türkiye'ye boğazları kapatma yetkisi vermekte ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin barış zamanlarında dahi Karadeniz'de 21 günden fazla kalamayacaklarını hükme bağlamaktadır.

Kanalın inşası tek başına Montrö Sözleşmesi'ni ihlal etmeyecek ve Türkiye kanaldan geçişi ulusal düzenlemeler altında gerçekleştirebilecektir. Ancak, Kanal İstanbul Projesi hem ticaret gemilerinin hem de savaş gemilerinin geçişleriyle ilgili pek çok sorunu beraberinde getirecektir. Örneğin Kanal İstanbul'u kullanan ticaret ve savaş gemilerinin Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndaki seyirlerinde hangi hukuki rejimin uygulanacağı belirsizdir. Kanal İstanbul adı verilen projenin

hayata geçirilmesi, Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesini tetikleyebilecek niteliktedir. Zira Montrö Sözleşmesi, tek taraflı olarak sona erdirilmesi oldukça kolay bir sözleşmedir. Ticaret gemilerinin boğazlardan geçişinde tam bir serbesti öngören Montrö Sözleşmesi'ne rağmen Türkiye'nin bazı gemilere Kanal İstanbul'dan geçişi dayatması, taraf devletleri sözleşmeyi sona erdirmeye itebilir. Taraf devletlerin, Kanal İstanbul'un açılmasını Montrö Sözleşmesi'nin yapıldığı dönemdeki koşullarda esaslı bir değişiklik kabul etmeleri ve bu çerçevede Sözleşme'nin sona erdirilmesini talep etmeleri de mümkündür. Kısacası, projenin Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açmaması mümkün değildir.

Sözleşme, sona erdirilmesi halinde boğazlardan geçiş serbestisinin süresiz olarak devam edeceğini hükme bağlamaktadır. Böyle bir durumda, Türkiye'nin kendine özgü yeni bir geçiş rejimi tesis etmesi mümkündür ancak bu yeni rejimin ülkemizin menfaatine olup olmayacağını siyasi konjonktür belirleyecektir.

Kanal İstanbul adı verilen projenin hayata geçirilmesi, Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesini tetikleyebilecek niteliktedir.

Montrö Sözleşmesi'nin sona ermesi ve kendine özgü yeni bir geçiş rejiminin tesis edilmemesi durumunda boğazlarda hangi geçiş rejimin uygulanacağına dair hukukçular arasında farklı görüşler bulunsa da, kuvvetle muhtemel Türkiye'ye transit geçiş rejimini dayatılacaktır. Böyle bir durumda savaş uçaklarının ve denizaltıların boğazlardan geçiş hakkı doğacak ve Türkiye savaş zamanlarında dahi boğazları kapatma yetkisini kaybedecektir.

Tek bir cümleyle özetleyecek olursak, Kanal İstanbul Projesi Türkiye'nin güvenliği açısından ciddi bir risk oluşturmaktadır ve Türkiye'nin bu riski almaması, Montrö Sözleşmesi'ni sona erdirmek her türlü eylemden kaçınması gerekir.



Av. Mehmet Durakoğlu

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Başkanı

Kanal İstanbul Projesinin Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açması bile başlı başına çok sakıncalıdır. Türkiye bugüne kadar egemenlik hakkını asla kötüye kullanmamış ve Karadeniz'in bir barış denizi olarak kalmasında büyük bir rol oynamıştır. Bundan sonra da böyle sürmelidir.

Öte yandan Kanal İstanbul Projesi kente karşı işlenen bir suçtur ve bazen suçların yasalarla işlenmesi de mümkündür. Hukukçu olarak bizim bu projenin bir suç olduğunu, kent haklarının ihlal edildiğini ve bundan vazgeçilmesi gerektiğini anlatmak görevimiz.

Fakat çok sevindirici bir durum da söz konusu. Kenti yönetenlerin, kente karşı işlenen bir suça ilk kez şiddetle karşı çıkıyor. Kent yöneticileri halkı arkalarına alarak iktidara bir şey anlatmaya çalışıyorlar ki, bu oldukça değerli. İstanbul halkının ÇED Raporuna itiraz etmek için sabahlara kadar sıra beklemeleri, toplumun yeri geldiğinde kentlilik bilinciyle kent hakkına sahip çıktığını gösteriyor.

Şu hususun özellikle altını çizmek isterim: Çevre Düzeni Planı değişikliği Anayasa'nın 56. maddesini açık bir şekilde ihlal etmektedir. İstanbul Barosu olarak kente sahip çıkan bir baro olmaya devam edeceğiz.



Dr. Rıza Türmen

Hukukçu, Büyükelçi

Doğal bir boğaz varken ona paralel bir kanal açmanın dünyada başka hiçbir örneği göremezsiniz. Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenlik hakları Montrö ile bütünleşmiştir. Kanal İstanbul Projesinin Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açmaması imkansızdır. Eğer Montrö Sözleşmesi sona ererse transit geçiş rejiminin uygulanması kaçınılmaz bir hale gelir ve transit geçiş rejimi kıyı devletlerine hiçbir yetki tanımamaktadır.

Karadeniz'i kapalı bir deniz olarak gören Rusya'nın tutumu gayet istikrarlıdır. Rusya, Karadeniz'e kıyısı olan devletlere boğazlardan geçiş serbestliği tanınmasına ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine sınırlamalar getirilmesine önem oldukça vermektedir. Karadeniz'in bir kapalı deniz olarak kabul edilmesi bu denizi bir Rus nüfuz bölgesine dönüştürecektir. Montrö Sözleşmesi ortadan kalkarsa bütün bu taleplerin masaya getirilme olasılığı vardır. ABD ve Avrupa ise Montrö Sözleşmesi yerine, bütün uluslararası boğazlar için geçerli olan transit geçiş rejiminin Türkiye'deki boğazlar için de geçerli olmasını isteyecekleri aşikardır.

Gemilerin Boğaz'dan geçişi serbest ve ucuzken ton başına beş kat daha fazla ödeyerek ve geçiş sürelerini de uzatarak kanaldan nasıl ve neden geçecekleri açıklanamamaktadır.

Kanal İstanbul Projesinin hem taraftarları hem de aleyhtarları arasında üç konuda görüş birliği bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Montrö Sözleşmesi'nin ne kadar önemli olduğu, ikincisi kanal

yapılırsa geçişinde Montrö Sözleşmesi'nin uygulanmayacağı ve son olarak, Türkiye'nin gemileri boğaz yerine kanaldan geçmeye zorlayamayacağı konusudur. Her iki kesimde de ortak olan bu üç görüş aslında kanalın neden yapılamayacağını gayet iyi açıklamaktadır.

Daha da önemlisi, gemilerin boğaz geçişi serbest ve ucuzken ton başına beş kat daha fazla ödeyerek ve geçiş sürelerini de uzatarak kanaldan nasıl ve neden geçecekleri açıklanamamaktadır.

Tutumunu ağırlıklı olarak enerji politikalarına göre belirleyen Rusya, Kanal İstanbul Projesine şu an tepki vermiyor olsa da geçiş ücretleri artar ve Rus gemileri Baltık Denizi'ni tercih etmek zorunda kalırsa bu projeden kesinlikle hoşnut olmayacaktır.

Kanal İstanbul Projesiyle ilgili şu iki hususu da sürekli olarak vurgulamak gerekir. Anayasa'nın 56. maddesinde sağlıklı çevre hakkı, 43. maddesinde ise kamu yararı ilkesi açıkça tanımlanmıştır. Bu iki madde arasında da yakın bir ilişki bulunmaktadır. Yapılacak olan istisnalarla nasıl bir kamu yararı olacağı açıklanmak zorundadır. Bu projede kamu yararından değil, ancak kamu zararından söz edilebilir.

Sonuç olarak, Kanal İstanbul'un hangi gerekçelerinin yapılmak istendiği ikna edici gerekçelerle izah edilememektedir.



Saim Oğuzülgen

Emekli Kılavuz Kaptan

Kanal İstanbul Projesinin en önemli gerekçesi İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeyi azaltmak olarak ifade ediliyor. Fakat İstanbul Boğazı'nın gerçekten ne kadar tehlikeli olduğu ve Kanal İstanbul'un ne kadar daha az

tehlikeli olup olmadığını tartışmak gerekiyor.

Öncelikle İstanbul Boğazı deniz trafiğinde tek yönlü geçişin esas olması, 1994 yılındaki Nassia tanker kazası sonrası 200 metrenin üzerindeki tankerlerin gece geçişinin engellenmiş olması, kılavuz kaptan alımının ve römorkör refakat hizmetlerinin tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerde yaygınlaştırılmış olması gibi seyir, can, mal, çevre emniyeti ve deniz güvenliğine yönelik tedbirler nedeniyle en üst düzeyde emniyete sahiptir.

Öte yandan, İstanbul Boğazı'na göre daha dar ve daha sığ olan Kanal İstanbul'dan geçiş, akıntının da daha fazla olmasından dolayı boğaza kıyasla çok daha tehlikeli olacaktır.

İstanbul Boğazı'na göre daha dar ve daha sığ olan Kanal İstanbul'dan geçiş, akıntının da daha fazla olmasından dolayı Boğaz'a kıyasla çok daha tehlikeli olacaktır.

Montrö Sözleşmesi çerçevesinde ticari gemilerin Türk Boğazlarından geçiş özgürlüğü ancak Türkiye Cumhuriyeti'nin belirleyeceği ve uygulayacağı emniyet tedbirleri ile gerçekleşmektedir Türkiye Cumhuriyeti bu yetkisini 20 Temmuz 1936 tarihinden itibaren beri kullanmaktadır. Yirmi beş senedir İstanbul Boğazı'nda insan ölümüne ve çevre felaketine neden olmuş bir kaza yaşanmamıştır. Bu olmayacak anlamına gelmez, ama önemli olan kaza ihtimalini azaltmak ve olası kazalarda da zararları en aza indirecek tedbirleri almaktır.

Ülkemize çok az maliyeti olacak ve bedelini tehlike getirenlerin ödeyeceği birkaç ilave emniyet tedbiri ile (İstanbulaks, acil müdahale teşkilatı, römorkör istasyonları vb.) bu sorunun halledilebilmesi mümkünken çözümü Kanal İstanbul gibi yüksek maliyetli, olumsuzluklarla dolu ve belli ki sonucu felaketler doğuracak bir projede aramak son derece yanlıştır. Karadeniz'de hava ve deniz şartları ağırlaştığında gemiler bir an evvel İstanbul Boğazı'na girmek isterler ve girdikten sonra kılavuzluk hizmeti alırlar. Benzer gemiler Karadeniz'de hava ve deniz

şartları ağırlaştığında Kanal İstanbul'a kuzeyden nasıl girebilecekler veya kötü hava şartlarında liman dışından kılavuzluk hizmetini nasıl alacaklar? Bu soruların mutlaka cevaplandırılması gerekiyor.

Yukarıda izah ettiğim nedenlerden ötürü İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeyi azaltmak gerekçesi ile Kanal İstanbul'u yapmak, inandırıcı olmamakla birlikte aynı tehlikenin daha büyüklerinin Kanal İstanbul'a taşınmasıyla sonuçlanacaktır.



Türker ERTÜRK
Emekli Amiral

Bir şeyin proje olabilmesi için bir sorunu veya bir problemi çözüyor olması lazım. Kanal İstanbul girişimi ise bırakın Türkiye'nin, Marmara Bölgesi'nin veya İstanbul'un bir sorununu çözüyor olmasını aksine Türkiye için egemenlik, güvenlik ve savunma konularında tehdit yaratıyor. İstanbul'un doğasını, ekolojik dengesini, su kaynakları ve kentsel yapısını geriye dönülmez biçimde katlediyor. Yani sorun çözen değil binlerce sorun yaratan bir girişim. Bu girişim her yönüyle bir ucube.

En dar yeri 700 metre en geniş yeri 4300 metre olan İstanbul Boğazı için 275 metre genişliğinde kanal yaparak seyrüsefer güvenliği açısından alternatif yaratıldığını söylemek komiklik olur.

ABD ve İngiltere, Montrö Sözleşmesi'nden daima rahatsız olmuş ve değişmesini istemiştir. En güçlü donanmaya sahip olan ABD, dünyanın dörtte üçünü kaplayan tüm denizlerin arasında serbestçe ve

tüm unsurları ile giremediği tek denizin Karadeniz olması sebebiyle Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açmak ve değiştirmek istemektedir. Küresel bir güç olan ve dünya deniz ticaretini kontrol eden ABD, Türk Boğazlarında 1982 tarihli III. Deniz Hukuku Konferansının getirdiği transit geçiş rejiminin uygulanmasını çok istemektedir ve bu jeopolitik hedefi doğrultusunda Türkiye siyasetçilerini türlü yolla ikna etmeye çalışmaktadır. Her biri 100 bin ton ağırlığında olan 11 uçak gemisini ve nükleer başlıklı balistik füzelere sahip denizaltılarını Karadeniz'e sokması Montrö geçerliken mümkün değildir.

Türkiye Soğuk Savaş (1947-1990) döneminde NATO'da olmasına rağmen Karadeniz'in paktlar ve büyük güçler arasında rekabet ve çatışma alanı haline gelmesine izin vermemiştir. Bunu yapabilmesini Montrö Sözleşmesi sağlamıştır. Montrö Sözleşmesi olmazsa Karadeniz bir çatışma ve rekabet denizi haline gelecektir. Türkiye böyle bir durumdan ziyadesiyle zarar görür. Bu nedenle de Montrö Sözleşmesi'ne sahip çıkılması ve tartışmaya açılmaması gerekmektedir.

İktidarın Kanal İstanbul için söylediği gerekçelerin hiçbirisi doğru değildir. En dar yeri 700 metre en geniş yeri 4300 metre olan İstanbul Boğazı için 275 metre genişliğinde kanal yaparak seyrüsefer güvenliği açısından alternatif yaratıldığını söylemek komiklik olur. Kimse geçmez, kimseyi de zorlayamazsınız. Ayrıca İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiği özellikle boru hatları nedeniyle ciddi oranda azalmaktadır. Kazaların sayısı da çok azalmıştır. İstanbul Boğazı'ndaki son büyük kaza 26 yıl önce olmuştur.

Dünyadaki tüm boğazlar arasında Türk Boğazları ayrıcalıklıdır. Bu ayrıcalığı Montrö Sözleşmesi sağlamaktadır. Dünyanın tüm boğazlarında transit geçiş rejimi uygulanır ve kimse para ödemez. Montrö tartışmaya açıktır ve değişirse Türk Boğazlarında Türkiye lehine olan ayrıcalıklı durum değişir ve transit geçiş rejimi gelir. Hem para alamayız hem de egemenliğimiz ve güvenliğimiz çok ciddi anlamda tehdit altına girer. ■



Özet



Istanbul Büyükşehir Belediyesi 1. Hukuk Müşaviri Eren Sönmez'in moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Hukuki Çerçeve ve Güvenlik" oturumunda konuşmacıların tamamı "projenin Türkiye'nin güvenliğinin aleyhine olduğu" ifadesini vurgulamış ve şu hususların altı çizilmiştir:

- ▶ Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin güvenliğini sağlamaktadır ve tartışmaya açılması Türkiye için risklidir.
- ▶ Kanal İstanbul Projesi Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılmasına ve sözleşmenin sona ermesine neden olabilir.
- ▶ Boğaz trafiği, geçiş güvenliği ve ekonomik getiri gibi gerekçeler tutarsızdır.
- ▶ Kanaldan geçiş, boğaz geçişine göre daha risklidir ve hukuki açıdan zorunlu kılınamaz.
- ▶ Dünyanın hiçbir yerinde doğal bir boğaza alternatif kanal yapılması örneği görülmemiştir.
- ▶ Proje, ABD'nin jeopolitik hedeflerine hizmet edecektir.

2.2 Afet Riski ve Depremsellik

Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanı Tayfun Kahraman, Kanal İstanbul Projesine neden karşı olduklarını bilimsel verilerle anlatmak için mesleğinde uzman kişilerle bir araya geldiklerini, ayırım yapmadan herkesi davet etmeye çalıştıklarını ancak projeyi destekleyen bilim insanlarının çalışmaya katılım sağlamadığını belirtmiştir. Oturumda Kanal İstanbul Projesinin afet riski ve depremsellik açısından etkileri tartışılmıştır.



Prof. Dr. Haluk Eyidoğan
İTÜ Emekli Öğretim Üyesi
Jeofizik Mühendisliği Bölümü

Kanal İstanbul, inşaat esnasında ve sonrasında oluşabilecek deprem kökenli tehlikeler ile heyelan ve sıvılaşma gibi zemin stabilite sorunlarına rağmen yapılmak isteniyor. Marmara'da son 1987 yılda 37 adet tsunami gerçekleşti ve ÇED Raporunda tsunami bilgisine yer verilmiyor. Proje alanında üç aktif fay bulunuyor ve bunlar ikincil faylar. Bu bilgiler de raporda yer almıyor. Raporda çizimlerine yer verilen faylarla ilgili ise hiçbir bilgi yok, sadece çizimden ibaret. Bütün bu risklere rağmen kanal etrafında kurgulanan şehre daha fazla nüfus ve yapı yığılması ve bunun getireceği riskler düşünüldüğünde hayli mantık dışı bir projeye karşı karşıyayız.

Bilimsel çalışmalar, önümüzdeki 30 yıl içerisinde 7 ve üzeri şiddette bir deprem olma olasılığının %65 olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca bu risk her yıl %2,5 artmaktadır. Deprem sırasında ortaya çıkabilecek bir tsunami de ayrı ve önemli bir tehlike arz etmektedir. Projenin ÇED raporunda da şiddetli deprem etkileri ve tsunami riskinin bulunduğu belirtilmektedir.

2014 ve 2016 yıllarında Küçükçekmece Gölü içerisinde ve çevresinde yapılan jeofizik ve jeodetik çalışmalar sonucunda gölü kuzey-güney doğrultusunda kesen ve yılda 5 milimetre hareket eden aktif bir fay bulunmuştur. Ayrıca kanal güzergâhı boyunca yapılan jeolojik, jeofizik ve jeoteknik etütlerde 28 adet kesitte faylar tespit edilmiş ancak özellikleri yorumlanmamıştır.

Deniz tabanındaki devasa heyelan alanlarındaki zemin deprem olmaksızın da harekete geçebilir. Bu durum tsunami

olasılığını artırmaktadır. Deprem kaynaklı bir tsunami ile birlikte girişindeki lagünün yok edileceği Küçükçekmece Gölü'ndeki su seviyesinin 3,5 metreye kadar yükseleceği ve deniz tabanı heyelanında bu su yüksekliğinin 10 metreye ulaşacağı öngörülmektedir.

Her gün tek atımla 11 tona yakın dinamit patlatılacak olması ve bu büyüklükte bir dinamit atımının sismik enerji olarak 3.8 büyüklüğünde depreme eş değer enerji çıkarabileceği hesaplanmıştır. Bu patlatma işleri en az 4 yıl sürecektir.

Bilimsel çalışmalar, önümüzdeki 30 yıl içerisinde 7 ve üzeri şiddette bir deprem olma olasılığının %65 olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca bu risk her yıl %2,5 artmaktadır.

Deprem ve etkilerinin bu kadar görünür olduğu ve can ve mal kaybı risklerinin resmi verilere göre çok büyük olacağı bir bölgede, öncelik İstanbul'u depreme hazırlamaya ve riskleri azaltmaya verilmelidir. Büyük bir deprem riski ile karşı karşıya olan İstanbul'da kanal gibi bir projenin ne gibi bir işlevi olacağı anlaşılamamaktadır.



Prof. Dr. Murat Balamir
ODTÜ Emekli Öğretim Üyesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Plancı görüşü ile Kanal İstanbul önerisini iki temel açıdan irdeleme gereği bulunuyor. Bu proje İstanbul'u tehdit eden büyük deprem tehlikesini görmezden gelmektedir. İkinci olarak, bu kapsam ve ölçekteki bir

yatırım girişiminin irdelenmesinde yalnızca sınırlı bir ÇED araştırması ile yetinilmesi ve projenin belirsizlikler taşıyan keyfi bir yöntem ve saydamlıktan uzak bir süreç ile yürütülmesi akılcı tutum ve bilimsel bir yaklaşımın dışında kalmaktadır.

Kanal İstanbul için tüketilecek kaynaklarla İstanbul depremine ilişkin yıkım ve can kaybı riskleri büyük ölçülerde azaltılabilir, İstanbul deprem karşısında güvenli bir mega-kent kimliğine kavuşturularak dünya ölçeğinde bir özel örnek oluşturabilir.

Marmara Depremi (1999) sonrasında İstanbul'da gerekli risk yönetimi için programlı çabalar gösterilememiş, riskleri birçok açıdan artıran girişimler denetimsiz olarak yürütülmüştür. Aşırı yapılaşma ile açık alanlar kaybedilmiş, yersiz dönüşüm girişimleri ile risk azaltma hedefinden sapılmıştır. Deprem tehlikesi karşısında alınması gereken önlemler kapsamında, en az yapı güvenliği kadar önem taşıyan mekânsal ilişkiler yapısından kaynaklanan risklerin azaltılması doğrudan fiziki planlama çalışmalarını zorunlu kılar. İstanbul Deprem Master Planı (İDMP, 2003) kapsamında irdeleme fırsatı bulduğumuz mekânsal riskler arasında konumlarına göre acil durum hastane hizmetleri açıkları, tehlikeli maddeler depolayan işleyen sanayi birimlerinin yarattığı riskler ve altyapı dağıtım sisteminin gösterdiği yetersizlikler bulunmaktadır. Ayrıca heyelan, sıvılaşma, su baskınına ve tsunami gibi özel tehlikelere maruz kalabilecek alanlardaki kayıp olasılıklarına ilişkin alınabilecek önlemler araştırılmıştı. Bunlar gibi, mekânsal ilişkiler ve komşulukların yarattığı sayısız risklerin varlığı karşısında her yeni büyük ölçekli fiziki gelişmenin alabileceği önlemler ve yer değiştirmeler, planlı düzenlemeler yoluyla risk azaltma fırsatları gösterir. Kanal İstanbul projesi bu yönde bir düşünce ve sağduyulu yaklaşım göstermediği gibi, İstanbul makro formuna yabancı bir büyük ve insaf dışı fiziki düzenleme dayatmaktadır. Oysa bu ölçekte

bir yatırım kapsamında risklere karşı önlemler alınabilir, Kanal İstanbul için tüketilecek kaynaklarla İstanbul depremine ilişkin yıkım ve can kaybı riskleri büyük ölçülerde azaltılabilir, İstanbul deprem karşısında güvenli bir mega-kent kimliğine kavuşturularak dünya ölçeğinde bir özel örnek oluşturabilir.

Kanal İstanbul önerisiyle ilgili araştırma süreçleri ve karar alma yöntemlerinin gösterdiği akla aykırılıklar planlama açısından ikinci bir inceleme konusudur. Bu ölçekte bir projenin uygar, demokratik ve bilimsel yöntemlere inançlı bir yaşam biçimini benimsemiş toplumlarda içerik ve biçimsel açılardan yürütülme etkinlikleri ile karşılaştırmalar yapılması, nelerden yoksun kaldığımızı açığa çıkarma fırsatı sunar.

Bu ölçekte bir proje düşüncesinin doğması, tanımlanması ve destekler bulması bir öncü planlama süreci niteliğindedir. Stratejik önemde bir proje düşüncesinin bir kişi tarafından değil, bir planlama ya da güvenlik kurumunda ya da bir düşünce kuruluşunda doğması beklenir. Bu düşünce üst yönetime sunulur ve belki bu yolla bir uzmanlar grubu oluşturularak üst yönetim organlarından görüşler alınır, ilgili meslek kuruluşları tarafından değerlendirilir, belki de kısmi bir referanduma başvurulabilir.

Görüşlerin olumlu yönde gelişmesi durumunda planlama işleri ikinci aşamada bir özel “Proje Yönetim Komisyonu” kurulmasını ve özel bütçesinin ayrılmasını gerektirir. Komisyon kendi yönergesini hazırlar ve onaylatır, tüm planlama, tasarım, teknik çalışmalar, finans ve dış hizmet alımları gibi konuların eşgüdümü sorumluluğunu üstlenir, çalışmaları saydamlıkla yürütürdü. Komisyon, konuyla ilgili kapsamlı bir bilgi bankası oluşturur, proje alanı sınırlarını ve ölçeğini belirlemek üzere öncelikle “kapasite analizi” çalışmalarını tamamlar. Bu aşamada başvurulacak bir başka araştırma ise uzun dönemli “toplumsal ve teknolojik gelişmeler analizi” olması gerekir. Bu araştırma, gelecekte projenin ne ölçüde geçerliğini koruyabileceğini belirlemeyi amaçlar.

Projenin geçerliğini irdeleyen en kapsamlı

çalışmayı bir “maliyet-yarar analizi” oluşturmalıydı. Seçenekler belirlenmeli, tüm ekonomik ve sosyal değerler hesaplanmalı, ÇED çalışması bu şemsiye altında bir alt bölüm çalışması olmalıydı. Bu kapsamda yatırım ölçeğindeki sıçrama noktaları ve zamanlarını değerlendiren “eşikler analizi”, etkinliklerin girdi-çıktılarını ve zamanlamalarını irdeleyen “eşgüdüm analizi” yapılmalıydı. Ayrıca yatırımların ve fiziki uygulamaların “geri dönüşsüzlük analizi” ile konum ve zamanlamaları belirlenmeli, “beklenmedik koşullar ve risk analizleri” görevi yerine getirilmeliydi. Ancak bütün bu süreçlerin ardından “olabilirlik ve fizibilite” değerlendirmeleri gerçekleştirilebilir.

Bu genel değerlendirmelerin ardından mekânsal planların ayrıntılarına girme sırası gelir, öncelikle bir “mekânsal strateji planı” ve belgesi üzerinde bir görüş birliğinin sağlanması gerekir. Bu aşamada deprem ve iklim değişikliği koşulları göz önünde tutularak morfoloji, yüzey drenajı, zemin özellikleri mikro-havzalar ve alt yapı sistemleri uyumu, altyapı şebeke merkezleri, istasyonlar ve ana dağıtım sistemi konumlandırılır. Böylece mekânsal planın makro formu, genel yerleşim ilkeleri ile alan kullanımı programı, bölgelemeler, yoğunluklar, sosyal profiller belirlenmiş olur.

Mekânsal ön belirlemeler sonrasında hastane, okul, güvenlik, ulaşım, otoparklar, iletişim, kültür gibi başlıca kamu hizmet birimlerinin konumları, sanayi bölgesi, ticaret ve kent merkezi alanları, eğlence merkezi, kampüsler, lojistik kullanımları gibi özel kullanım alanları tanımlanırdı. Ayrıca açık alanlar sistemini oluşturan “yeşil ağ”, yoğunluklara ve yapılaşma türlerine göre konut bölgeleri belirlenir, bu genel tasarım işleri geri beslemeli (iterative) bir planlama süreci ile tamamlanırdı.

Alt düzeydeki tasarım işleri bölge, ada, parsel ölçeklerinde şehircilik ve mimarlık yarışmaları yoluyla projeler elde etme yöntemleri gerektirir. Bu düzenlemelerde yeşil ağ oluşturulması ve açık alan sisteminin yapılaşma ile karşılaşma biçimlerine ilişkin ilke, standart ve tip tasarımlar geliştirilmiş olacaktır. Bu

amaçla tasarım işlerini tamamlamak üzere yönetmelikler ve işletme sürecine ilişkin düzenlemeler gündeme gelecektir.

Kamu yararı gözetilen yaklaşım, projenin yaratacağı değerlerin ve rantın kamu elinde kalmasını sağlamak üzere özel yöntemlere başvurmuş olacaktır. 1950'li yıllarda Avustralya başkentinin kurulması sırasında uygulanan kamulaştırma yöntemi erken bir örnek sayılabilir. Bu uygulamada ilk aşamada öngörülen alanların kamulaştırılması sağlanmış, plan sonrasında tanımlanan parseller ihale yöntemiyle 99 yıllık yapılaşma ve kullanım haklarına konu edilmiştir. Bu süre sonunda yönetimler, sözleşmeleri yenileme, yeniden ihaleye çıkma, ya da özel kesim tarafından yapılan yapı ve tesisleri de kamulaştırma hakkını elde tutmaktaydı.

Kanal İstanbul örneğinde rantın özel ellere geçmesine göz yummak yerine bu değerlerin kamu elinde kalması ve spekülatif etkinliklerin önlenmesi hedeflenirse özel mülkiyetteki taşınmazlar kamulaştırılır ve imara açılır. Ancak taşınmaz sahiplerine planda öngörülen yapılaşma ve uzun dönemli kullanma hakları verilmekle kamulaştırma bedellerinin düşük düzeylerde kalması sağlanır. Kamulaştırılmış arsaların kira bedelleri, vergiler ve kifi muafıklar tanınması ile bu bedel sifira yaklaştırılabilir. Dönem sonrasında yeniden kiralama ve kullanım hakları tanımlanabilir ya da işletmeciler tarafından gerekli görülürse yapılar ve özel yatırımlar kurulacak bir “Kanal-Kent Komisyonu” tarafından ayrıca kamulaştırılabilir. Kanal-Kent Komisyonu işletmeciliğinde kiralık konut stoku ve kentsel tesisler geliştirme olanağı da sağlanabilir.

Kanal İstanbul önerisinin temel sakıncaları; teknik zorlukları, çevre kıyımı, adil olmayan değer dağıtım modeli, fiziki planlama yöntemlerinden uzak kalışı ve saydam olmayan bir süreçle yürütülmeye çalışılmasıdır. Bu ölçekteki bir projenin, kamu yararı gözetilen bir süreçle yürütülmesi, kapsamının ve yönteminin tanımlanması bu önerinin planlama aklından da ne ölçüde uzak bir tutum gösterdiğini anlatmaktadır.



Prof. Dr. Naci Görür
İTÜ, Emekli Öğretim Üyesi
Jeoloji Mühendisliği Bölümü
Bilim Akademisi Kurucu Üyesi

Öncelikle söylemediğim halde bana atfedilen bir cümle var. O konuya bir açıklık getirerek başlamak istiyorum. “Kanal İstanbul depremi tetikler” şeklinde bir cümle telaffuz etmedim. Kanalın depremi tetiklemeyeceğini ancak depremin kanalı ciddi şekilde etkileyeceğini düşünüyorum.

Marmara'nın altındaki fayın kırılması en az 7,2 büyüklüğünde bir deprem üretecektir ve bu durumda kanalın bulunduğu bölge depremden çok şiddetli bir biçimde etkilenecektir. Kanalın özellikle Küçükçekmece-Marmara arasındaki kısmı en zayıf halkayı oluşturmaktadır ve burası beklenen depremden en az 9 şiddetinde etkilenecektir.

Kanalın özellikle Küçükçekmece-Marmara arasındaki kısmı en zayıf halkayı oluşturmaktadır ve burası beklenen depremden en az 9 şiddetinde etkilenecektir.

Kanal güzergâhı boyunca karada canlı fayın olmadığı ifade edilmesine rağmen yapılan bilimsel çalışmalar Küçükçekmece'nin açıklarındaki kıta sahanlığında ana deprem fayı ile ilişkili fayların olduğunu tespit etmiştir. Bu fayların bazıları canlı olup en az 3-6 kilometre derinliğindedir. Bu durum kanalın Marmara'ya bağlandığı yerin faylarla belirli ölçüde kırılıp parçalanmış olduğu anlamına gelir. Başka bir deyişle burası bir zafiyet zonedir. Bu zon en az 9 şiddetinde bir depreme maruz kaldığı takdirde zaten zayıflatılmış olan bu saha Küçükçekmece lagününe kadar kanala büyük zararlar verebilir. Eğer kanalın

yapılmasına kesin olarak karar verilirse, kazmayı vurmadan önce Küçükçekmece açıklarındaki kıta sahanlığı muhakkak jeolojik ve jeofizik yönden incelenmeli. Deniz altındaki bu fayların kanala olası etkileri titizlikle incelenmelidir. Bugünkü veriler karar vermek için yeterli değildir.

Büyükçekmece-Küçükçekmece arasındaki alanı “heyelan cehennemi” olarak tanımlamak abartılı olmayacaktır. Bugün bile bu bölgede gözle görülür toprak kaymaları yaşanmaktadır. Beklenen depremin neden olacağı kütle hareketleri çok daha ciddi sorunları beraberinde getirecektir. Bu bölgedeki heyelan kökleri Büyükçekmece lagününün batısında bulunan ve yukarıda sözü edilen deniz içindeki fayları da içeren Kuzeybatı-Güneydoğu yönünde uzanan Çatalca Fay Zonu ile ilişkili olabilir. Deprem esnasında kanalın yamaçlarında yaşanabilecek şiddetli kütle hareketleri, kanala malzeme taşıma ve kanalı tıkama riskini de beraberinde getirmektedir.

Kanalın Marmara girişindeki zemin son derece zayıftır. Buradaki çökeller ağırlıklı olarak yumuşak, killi, kabaran, şişen ve dağılan birimlerden oluşmaktadır. Benzer kötü bir zemin kanalın Karadeniz girişinde de bulunmaktadır. Bu tür zeminler üzerine inşa edilmiş olan mühendislik yapılarında deprem sırasında büyük hasarlar olabileceği öngörülmelidir. Sismik dalgaların hareketi esnasında buralarda yaşanabilecek zemin büyütme, sıvılaşma, kütle hareketleri, çökmeler ve yerleşim yerleri kanala zarar verebilir.

Kanalın geçiş güzergâhı yeraltı suyu akiferleri açısından zengin bir bölgede yer almaktadır. İnşaatı gerçekleştiği takdirde kanal bir nevi drenaj sistemi gibi çalışacak ve akifer suları kanala boşalacaktır. Sonuç olarak, kanalın yapılması öngörülen bölge zamanla tuzlanacaktır.

Kanal projesi rastgele bir mühendislik projesi değil, bölgede tüm ekosistemi değiştirebilecek nitelikte bir projedir. Çok hassas ve riskli bir projedir. Bu bakımdan tüm riskler düşünülerek hareket edilmelidir. Bu özelliği nedeniyle de son derece pahalıya mal olabilecek bir

mühendislik yapısıdır. Fizibilite etüdü ona göre yapılmalıdır.

Kanal İstanbul, yapılış amacı göz önüne alındığında götürüsü getirisinden çok daha fazla olan riskli bir projedir. İstanbul Boğazı'ndan tanker geçişleri karadan yapılacak petrol ve doğal gaz boru hatlarının inşa edilmesi suretiyle de azaltılabilir. Bu hem çok daha emniyetli hem de daha ucuzdur. Montrö Sözleşmesi'ni etkilemediği için de ülke adına daha güvenlidir.

İstanbul deprem beklemektedir, yüz binlerce insanın can ve mal güvenliği tehdit altındadır. Türkiye Cumhuriyeti, tüm gayretini İstanbul'u depreme hazırlamaya sarf etmelidir. Yeni bir kanal Boğaz'daki birkaç tarihi eseri kurtarabilir ama deprem hazırlığı hem yüz binlerce yurttaşın hayatını hem de İstanbul'daki tüm tarihi eserleri kurtaracaktır.



Nusret Suna
TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Başkanı

Kanal İstanbul gibi ciddiyetten tamamen uzak bir projeyi konuşmak ve neden yapılmaması gerektiğini yetkili mercilere anlatabilmenin dahi çok yorucu.

Projenin ÇED Raporunun başlığı şu şekildedir: “Kanal İstanbul Projesi (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması ve Beton Santralleri Dahil). Bu başlıktan da anlaşılacağı üzere bu proje üçüncü köprü, üçüncü havalimanı ve Çanakkale köprüsü ile birlikte bölgeyi bir bütün olarak inşaat sektörünün bir şantiyesi haline getirme projesidir. Kanal İstanbul, bir su yolu projesi değildir.

İstanbul'da 1 milyon konutun güvenli olmadığı ve 10 milyona yakın İstanbullunun depreme dayanıksız konutlarda yaşamakta olduğu hükümet tarafından da beyan edilmişken nüfus yoğunluğunu iki katına çıkaracak Kanal İstanbul gibi projelere yönelmek kente taşıyamayacağı bir yük bindirmektedir.

Deprem güvenli yapı haline getirilen eğitim tesisi oranı resmi açıklamalarda belirtildiği gibi %80 değil %20'dir. Öğrencilerin, çocuklarımızın hayatları tehlikededir.

Deprem esnasında hayati bir öneme sahip toplanma alanlarının sayısı oldukça sınırlıdır. Mevcut toplanma alanlarının ezici bir çoğunluğu ise temel ihtiyaçları karşılamaktan tamamen uzaktır.

Deprem güvenli yapı haline getirilen eğitim tesisi oranı resmi açıklamalarda belirtildiği gibi %80 değil %20'dir. Öğrencilerin, çocuklarımızın hayatları tehlikededir.

Kanal İstanbul Projesi İstanbul'u üçe bölecek ve 8 milyon insan yapay bir adada yaşayacaktır. Deprem tehlikesi altında bulunan İstanbul'da bu kadar büyük bir nüfusun adaya hapsedilmesi deprem ve afet çalışmaları açısından telafi edilemez sonuçlara neden olacaktır. Adada yaşayacak nüfus, depremde iki kat daha fazla tehlike altında olacaktır. Mevcut durumda bile deprem toplanma alanları, ulaşım güzergâhları yok edilen bir kentin afet müdahale olanakları adeta bilinmez mahkûm edilirken, bölünmüş bir kentin deprem sonrasında nasıl tepki vereceği de muğlaktır.

Kanal İstanbul Projesinin kent trafiğine getireceği yük henüz hesaplanmamıştır. Mevcut trafik yükünü tahmini yüzde 10 civarında artırması beklenmektedir. Ancak bölgede yapılması planlanan konut ve iş merkezleri nedeniyle ulaşım yükü artacak, özellikle TEM ve E5'te gözle görülür bir araç artışı yaşanacaktır.

Kanal İstanbul'un geçme olasılığı olan yerlerde bulunan İstanbul Trakya Demiryolu, TEM Otoyolu, E5 Otoyolu, diğer önemli karayolları, Terkos-Alibey tarihi su galerisi, onlarca önemli içme suyu isale hattı, Ataköy atık su kolektörü gibi büyük yapıların yer değiştirmesi şehir yaşamında ciddi sorunlara neden olacaktır.

Kanal İstanbul'a ayrılması hedeflenen bütçenin deprem önlemlerine, kentsel yatırımlara, altyapıya, ulaşım, derelerin ıslahına, tarihsel değerlerin korunmasına, yeşil alanların çoğaltılmasına harcanması halinde İstanbul daha yaşanabilir bir kent haline gelecektir. Kanal İstanbul'a harcanacak para İstanbulluları yeni sorunlarla karşı karşıya bırakacaktır. Projenin İstanbul Büyükşehir Belediyesi bütçesine 35 milyar liralık bir yük getireceği ve doğal olarak belediye çalışmalarının aksamasına yol açacağına yönelik kaygılar mantıklı bir dayanağa sahiptir. Bu yükün yol açacağı yoksulluk ve yoksunluğun İstanbulluların omuzuna bineceğinden endişe edilmelidir. ■



Özet



İBB Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanı Tayfun Kahraman'ın moderatörlüğünde, "Afet Riski ve Depremsellik" oturumunda en fazla öne çıkan ifade, "deprem, kanalı ciddi şekilde etkiler" olmuştur. Oturum sonrası aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- ▶ Proje alanının içinde bulunduğu bölgenin depremden en şiddetli şekilde etkilenmesi beklenmektedir.
- ▶ Olası bir depremde kanal bölgesinde sarsıntı, yer değiştirme, kütle hareketleri ve sıvılaşma riski oldukça yüksektir.
- ▶ Kanal projesi, deprem bölgesinde projelendirilmesi ve getireceği nüfus nedeniyle İstanbul'un mevcut risklerini arttıracaktır.
- ▶ Olası bir deprem, heyelanı tetikleyerek deniz basmalarına yol açabilir.
- ▶ Deprem risklerinin doğru analizi için kapsamlı bir veri tabanı oluşturulmasına ihtiyaç vardır.
- ▶ En çılgın proje, İstanbul'u depreme hazırlamaktır.

2.3 Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras

Kanal İstanbul Çalıştay'ının İBB Genel Sekreter Yardımcısı Dr. Mehmet Çakılcıoğlu moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras" başlıklı oturumunda Kanal İstanbul Projesi'nin şehircilik ve mekânsal planlama ile kültürel ve doğal miras alanlarındaki olası etkileri değerlendirildi.



Prof. Dr. Azime Tezer
İTÜ, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü

İstanbul'daki doğal miras alanlarının sürdürülebilir kentleşme açısından önemli bir role sahiptir. Dolayısıyla İstanbul'un mekânsal önceliklerini nasıl belirleneceği sürdürülebilir bir kentsel gelişme açısından elzemdir.

Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporunda, kanalın ekosistem üzerindeki etkileri net bir şekilde izlenememektedir. Buna ilişkin kurum görüşleri "etki olacaktır" şeklinde ifadeler içerirken, konunun ekolojik etki bağlamı ekolojik yapı bileşenlerinin açıklandığı kapsamlı rapor içeriği ile paralel değildir.

Planlanan alanın güneyindeki yat limanı alanından bu bölgenin üst gelire hitap edeceğini göstermektedir.

Su kaynakları ve orman alanları, su ve hava kalitesini iyileştirmek için oldukça önemlidir. Bu sorunlar mekânsal planlama ile çözümlenmelidir. Geline nokta Küçükçekmece Gölü'nün korunamayacağı yönünde bir algı bulunmaktadır. Ancak Küçükçekmece Gölü ekolojik onarım teknikleri ile korunabilir ve halihazırda bir doğal lagün olması nedeniyle ekolojik restorasyon ile su kalitesi iyileştirilebilir.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında 38 kilometre uzunluğunda bir kıyı dolgu alanı planlanmaktadır. Ancak bu dolgu alanı halihazırda İstanbul'un yegâne doğal kıyı ekosisteminin önemli bir bölümünü bozacaktır. Kanal İstanbul Projesinin inşaatı sırasında çıkarılacak akıl almaz büyüklükteki hafriyatın taşınması ve dolgu alanlarının oluşturulması sürecinde ortaya çıkacak hava kirliliğinin tüm İstanbul'u etkileyecektir.

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Antonio Guterres, sağlıklı ekosistemlerin iklim değişikliğine bağlı sıcaklık artışını %37 oranında dengeleyebileceğini ifade etmiştir. Bu nedenle iklim değişikliğine uyum politikaları kapsamında İstanbul'un doğal ekosistemlerinin sürdürülebilirliği elzemdir.

Yaşanabilir bir İstanbul'un önceliği tatlı su kaynakları ve hava kalitesi olmalıdır. Tatlı su kaynaklarının korunması, hava kalitesinin iyileştirilmesi ve bu alanların sürdürülebilirliğinin sağlanması Avrupa Birliği'ne uyum süreci açısından da önem taşımaktadır.

Küresel düzeyde ve BM Habitat toplantılarında "Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, İklim Değişikliğine Uyum ve Doğal Afet Risklerinin Azaltılması" ile ilişkili mekânsal politikalar öncelik taşımaktadır. Bu nedenle İstanbul'un sürdürülebilir gelişimi için mekânsal planlamayı bu politikalar yönlendirmelidir.

Son olarak, kanal çevresindeki gayrimenkul yatırım alanlarının kimin için planlandığı belirsizdir. Alanın güneyindeki yat limanı alanından bu bölgenin üst gelire hitap edeceğini göstermektedir. Ayrıca, gayrimenkul sektörünün İstanbul dışında ve çevresinde farklı gelişme odakları yaratarak sürdürülebilir şekilde planlanabilir ve İstanbul'un yığılma alanı olması engellenebilir.



Prof. Dr. Hüseyin Tarık Şengül

ODTÜ,
Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 600'ün üzerinde uzmanla birlikte 2004-2008 yılları arasında hazırlanan planda üçüncü havalimanı, üçüncü köprü ve Yeni İstanbul gibi projelerin hiçbiri yer almamaktadır. Ancak yine İBB'nin şu an kadük durumdaki Konut A.Ş. isimli şirketi, yurtdışından uzmanlara büyük ölçüde İstanbul'un kuzeyini hedefleyen iki ayrı rapor hazırlatmıştır. Birinci çalışma, merkezi New York'ta bulunan ve başkanlığını Robert Yaro'nun yaptığı Bölgesel Plan Derneği tarafından yapılmıştır. Diğer çalışma ise Michigan Üniversitesi Kentsel Tasarımı bölümünde yüksek lisans programı bünyesinde yürütülmüştür.

Batı merkezli büyük projeciliği ve ulus-ötesi borçlanmaya dayanan bir finansman modelinin öne çıkarıldığı Kanal İstanbul Projesi, iktidarın ideolojik çıkmazına işaret etmektedir.

Yaro başkanlığında hazırlanan 23 sayfalık "Ulusal Kalkınma Planı'na Doğru" başlıklı çalışma, Türkiye'nin kalkınması için büyük ölçekli projelere ihtiyaç duyduğunu belirterek, bazı bölgeler için kalkınma odakları önermektedir. Bu çerçevede İstanbul için geliştirilen öneriler büyük ölçüde İstanbul'un kuzeyini hedeflemektedir. Bu projelerden biri de 1 milyon nüfuslu Yeni İstanbul projesidir. Ayrıca rapor, söz konusu projelerin finansmanı için kamu-özel iş birliği ve Osmanlı'nın son dönemde kullandığı yöneme işaret ederek, dış kredi kullanılmasını önermektedir. Bir

başka dikkat çekici nokta ise Bölgesel Kalkına Derneği'nin ABD için önerdiği 2050 kalkınma stratejisiyle, Türkiye'nin 2023 stratejisinin yöntem ve içeriğindeki benzerliktir.

İBB Konut A.Ş. tarafından finanse edilen Michigan Projesi ise Yaro raporuyla tutarlı biçimde Kuzey İstanbul için Kanal İstanbul, Yeni İstanbul, havalimanı ve kruvaze liman gibi bir dizi avam proje önermektedir. Her ne kadar önerilen spesifik yerler farklı olsa da Michigan çalışmasının bugün uygulanan projelere önemli bir esin kaynağı olduğu görülmektedir.

Burada dikkat çekilmesi gereken nokta İBB'nin kendi meclisi tarafından onaylanmış bir plana karşı, yine aynı tarihlerde kendi bünyesindeki bir kuruluş aracılığıyla bu planı tümüyle devre dışı bırakacak kararlar üreten iki çalışmanın hazırlanmasıdır. ABD merkezli Bölgesel Kalkınma Derneği ve Michigan Üniversitesi çalışmasını bir uluslararası komplonun parçası olarak okuma kolaylığına kaçmadan bir değerlendirme yapmak gerekir.

İBB İstanbul Metropolitan Planlama tarafından hazırlanan Nazım İmar Planı kararlarının İstanbul açısından iktidar çevrelerinde var olan büyük projecilik beklentilerini karşılamadığı anlaşılmaktadır. Bu iki kuruluşa hazırlatılan planlar, bu beklentiyi karşılama ve İstanbul'u büyük projeler aracılığıyla sermaye birikim ve kaynak yaratma süreçlerinin motor gücü olarak kullanma isteğinin birer ifadesidir.

Kanal İstanbul Projesinin ekonomik ve ekolojik boyutlarının yanı sıra kültürel ve ideolojik düzlemde de bir değerlendirmesini yapmak gerekiyor. Kendisini Batı dışında, Batı'dan bağımsız kurma iddiasını sık sık dile getiren bir iktidar Batı merkezli büyük projeciliği ve ulus-ötesi borçlanmaya dayanan bir finansman modelini öne çıkarmaktadır. Bu anlamda Kanal İstanbul ideolojik bir çıkmaza da işaret etmektedir.



Prof. Dr. İclal Dinçer

ICOMOS Türkiye Milli Komitesi Başkanı,
YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Arkeolojik miras hassas ve yenilenemeyen bir kültürel kaynaktır; yok olmaması ve yerinde korunması esastır. Bunu sağlayabilmek için arazi kullanım kararları değiştirilmeli ve arkeolojik alanın başka bir yere taşınması düşünülmemelidir. Plan yapılırken çevreyi ve doğayı korumak ön planda olmalı, doğanın geleceğe bırakılan en önemli miras olduğu unutulmamalı, kaliteli ve yaşanabilir bir kentsel çevre oluşturulmalıdır. Bu anlamda da canlıların yaşam alanlarının insanlar tarafından belirlendiği ve korunduğu bir "biyo-kültürel anlayış" gelişmektedir. Koruma ve yenilik arasındaki yapay ayrımı ortadan kaldıran kültürel peyzaj anlayışını yerleştirmek için çaba sarf edilmelidir.

Karadeniz'de Ağaçlı kıyıların Yarımburgaz Mağarası'ndan daha da eski dönem verilerini barındırdığı ÇED Raporunda dahi yer almaktadır. Ancak bu bölge sit alanı ilan edilmemiştir. Bölge, kanal kazısından çıkan atıklarla yapılacak olan dolgu altında kalacak ve yok edilecektir.

1 milyonluk bir Yenişehir yerleşmesi ortaya çıkacaktır. Kanal İstanbul, İstanbul Havalimanı'nın yaşayabilmesi için yapılan bir imar projesidir.

ÇED Raporunda Küçükçekmece merkezinde yer alan Rregion 1, 2 ve 3. derece arkeolojik sit alanlarının düşük derecede etkileneceği belirtilmiştir. Ancak bu mümkün değildir. Bu arkeolojik sit alanları büyük gemilerin ve tankerlerin geçeceği kanalın giriş-çıkış noktalarında yer almaktadır. Dolayısıyla kanaldaki gemi trafiğinden oldukça olumsuz bir şekilde etkileneceklerdir.

Yine ÇED Raporunda kanal çevresine gelecek yeni yerleşmelerin bölgeyi nasıl etkileyeceği değerlendirilmemektedir. Dolayısıyla mevcut ÇED Raporu ile kanalın iki yanını kapsayan alanda hazırlanan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı revizyonu tümüyle birbiriyle alakasızdır.

Dünya örneklerine bakıldığında görüleceği üzere yerleşim yerleri böylesi bir kanalın çevresine bu kadar yakın konumlandırılmaz. Kanal İstanbul tartışması sürerken 1 milyonluk bir Yenişehir yerleşmesi ortaya çıkacaktır. Dolayısıyla ÇDP revizyonu İstanbul Havalimanı'nın yaşayabilmesi için yapılan bir imar projesidir.

ÇDP revizyonunda "Özel Proje Alanı" gibi ne olduğu açıklanmayan plan kararları, Çekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi gibi nereye taşınacağı belli olmayan kullanımlar bulunmaktadır. Bunlar planın aleni olması ilkesini yok saymaktadır ve kamu maliyetlerini çok yükseltmektedir.

İstanbul'un doğu-batı ekseninde kurulmuş tüm altyapısı kuzey-güney yönünde kesilecek ve bu çerçevede 11 adet köprü ve tünel inşa edilecektir. Gemilerin geçebilmesi için çok yüksek inşa edilmesi gereken bu köprülerin maliyetleri yanı sıra çevrede yaratacakları yıkıcı etkiler çok fazladır. Bu köprü ve tüneller tüm biyo-kültürel çevreyi yok edeceklerdir.

ÇDP revizyonu, metropolün 2009 onaylı planının kötü bir taklididir. 16 milyonluk metropol için getirilen vizyon ve hedeflerin bu alanda gerçekleştirileceği iddia edilmektedir. İstanbul'un 1980, 1995 planlarında ve 2009 yılı onaylı İstanbul Çevre Düzeni Planında önerildiği üzere lineer bir makroform ve kompakt alt bölgelerden oluşan gelişme modeli İstanbul için en ideal durumdur. Ancak üçüncü köprü ve üçüncü havaalanı kararlarıyla bu model bozulmuştur.



Mücella Yapıcı

TMMOB, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi

Kanal İstanbul Projesi Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere Barajı ve Terkos Barajı'nın doğusunu takip eden 45 kilometrelik bir güzergâh boyunca devam ederek Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlamayı önermektedir. Denizel ekosistemin son derece hassas ve kirlilik boyutunun üst seviyelerde olduğu bu iki denizi birbirine yapay bir kanal ile birbirine bağlamak ne bilimle ne de kamu yararıyla bağdaşmaktadır. Ayrıca, proje tüm Trakya bölgesini de etkileyecektir ve ÇED Raporunda belirtilen çevresel ve sosyal etki alanı asla öngörülenle sınırlı kalmayacaktır.

İstanbul'un üst ölçekli planlamasının eklektik olarak yapılması, şehirde planlanan projelerin kümülatif etkisinin görülmesini engellemektedir. Kanal İstanbul Projesine tek başına bir projeymiş gibi yaklaşmak ve projenin etki değerlendirmelerini yalnızca bu proje üzerinden yapmak bütüncül bakış açısından yoksun, bilimsel olmayan bir metottur. "Çılgın projeler" ismiyle kamuoyuna yıllar önce duyurulan üçüncü havalimanı, üçüncü köprü ve Kanal İstanbul Projeleri entegre projelerdir. Tüm bu projelerle İstanbul'un kuzeyi taşıyabileceğinden çok fazla olumsuz çevresel yükün tesiri altındadır. İstanbul, yaşanılabilir bir şehir olmaktan çıkarılmış, kısa vadeli ekonomik ve siyasi çıkarlar adına tüm yaşamsal kültürel ve tarihsel varlıkları ile küresel yağmanın hizmetine sunulmuştur.

Marmara, Trakya, Karadeniz bölgeleri anakaraları, kıyı ve denizleri başta olmak üzere giderek tüm coğrafyayı, ekolojik, ekonomik, sosyo-politik olarak geri dönülmez bir biçimde olumsuz etkileyecek olan ve bizatihi üst düzey yetkililer tarafından dahi "çılgınlık" olarak adlandırılan bu girişim hakkında başta

İstanbul olmak üzere tüm Türkiye'den yurttaşlar projenin ÇED Raporuna itirazlarını iletmeye çalışırken kanalın tüm çevresini "Yeni İstanbul" adı altında yapılaşmaya açan İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı askıya çıkarılmış ve bakanlık tarafından yayınlanan ÇED Raporları hükümsüz hale gelmiştir.

Terkos Havzası, yaşam için en stratejik yer altı su deposudur. Kanal projesiyle birlikte yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Avrupa Yakasını ikiye bölüp sosyal ve coğrafi etkilerden söz edilmesi dolandırıcılıktır, cinayetin ortaya çıkmasını engelleme çabasıdır.

Tüm İstanbul'u, hatta ülkenin tamamını etkileyen bu projenin 1/100.000 ölçekli planı parçacıdır ve yalnızca kanalın olduğu bölgeyi içermektedir. Bütüncül bir planlama anlayışından yoksundur. Dolayısıyla bütüncül etkiler bilerek gözden kaçırılmaktadır; bilimsel camia ve toplum kasıtlı olarak aldatılmaktadır.

Kanal İstanbul Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporunda göçmen kuşların yeni göç yolları öğrenebilecekleri belirtilmiştir. Aynı raporda balıkçı teknelerinin kanala giremeyeceği, yalnızca tankerlerin geçişine açık olacağı ifadeleri yer almaktadır.

İstanbul, yaşanılabilir bir şehir olmaktan çıkarılmış, kısa vadeli ekonomik ve siyasi çıkarlar adına tüm yaşamsal kültürel ve tarihsel varlıkları ile küresel yağmanın hizmetine sunulmuştur.

Başta anayasa ve yasal mevzuat olmak üzere konu ile ilgili tüm ulusal ve uluslararası hukuk kurallarına, sözleşmelere, kamu yararına, bilim teknik ve şehircilik ilkelerine, iklim değişikliği kriterlerine aykırı bir yaşamsal bir yıkım ve felaket önerisiyle karşı karşıyayız. Ayrıca bu proje yer kurma pratikleri açısından da doğayı küçümseyen, tepeden bakan, dar ve elitist bir bakış açısının ürünüdür. Kanal İstanbul Projesinden derhal vazgeçilmeli ve bir daha telaffuz edilmemek üzere gündemden düşürülmelidir.



Dr. M. Sinan Genim

Mimar

Kanal İstanbul Projesi ve benzeri projeler Osmanlı döneminde de birçok kez gündeme gelmiştir. Yanıtlanması gereken soru Kanal İstanbul Projesinin ne gibi bir stratejik önceliği ve gerekliliği olduğudur. Dolayısıyla bu proje tartışılırken her zamankinden daha fazla özgür düşünce ve bilince kulak verilmelidir.

Dünyada hiçbir milli marş "Korkma!" kelimesiyle başlamamaktadır. Ancak biz hala korkuyla terbiye edilmeye çalışıyoruz ve söylemlerimizi korkuyla pekiştirmeye gayret ediyoruz. Özellikle bilim insanlarının korkuyu bir düşüncenin gerçekleşmesi için araç olarak kullanması kabul edilebilir bir yöntem değildir. Toplumda korku enjekte edenlerin önemle dikkat etmesi gereken nokta korkutulmanın çocuklar ve gençlerde üzerindeki yaygın etkisinden ve onların pasifize olmasından özellikle endişe duymaları gerekir.

Hiçbir düşüncenin ve projenin siyah ile beyaz arasındaki dar alana sıkıştırılmasını kabul etmek mümkün değildir. Bu iki renk arasında çok geniş bir gri düşünme alanı vardır. "Evet" veya "hayır" gibi tek kelimelik kabuller çağımızın geniş düşünce ve ifade alanının daralmasına ve kimsenin farklı düşünce geliştirmesine imkân vermez. Herkes aynı şeyi düşünüyor olursa da kimsenin düşünmediği bir toplum ortaya çıkar ki böylesi bir durum ülkenin her açıdan fakirleşmesine yol açar. Osmanlı İmparatorluğu'nun farklı dönemlerinde Kanal İstanbul'a benzer nitelikte birçok proje gündeme getirildi. Bu projelerden biri 1890 yılında saraya sunulmuş olan Haliç'i Kâğıthane Deresi üzerinden Karadeniz'e bağlamayı amaçlayan kanal projesidir. Daha 16. yüzyıldan başlayarak Don ile Volga nehirlerini birleştirmeyi hedefleyen

Karadeniz-Hazar Denizi kanalı, Kızıldeniz ile Akdeniz arasında bir kanal inşası gibi çağının ilerisinde düşünme ve eyleme geçme özelliği olan bir imparatorluğun varisleri olarak, Kanal İstanbul konusundaki tartışmaların dar bir alana sıkıştırılmasından üzüntü duymaktayım.

Ülkelerin benzer atılımlarının siyasi girişimlere destek olarak değerlendirilmesinin yanlış olduğu kanısındayım. Bilim insanlarının düşüncelerini tek bir bakış açısı ile ya da korku oluşturarak değil daha geniş bir perspektif ile sunmalarının geniş halk kitlelerinin konuyu değerlendirmesi açısından daha faydalı olacağını düşünmekteyim.



Yiğit Ozar

Arkeologlar Derneği,
İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

Kanal İstanbul Projesinin arkeolojik kalıntıların yer aldığı ve kültürel geçişler için oldukça önemli bir bölgede yapılması planlanmaktadır. Kanal güzergahı ve çevresindeki rezerv yapı alanı Prof. Dr. Mehmet Özdoğan'ın da tarif ettiği üzere İstanbul, Asya'dan Avrupa'ya geçilen ve Akdeniz kültürlerini Karadeniz'e bağlayan bir güzergâh olarak tarihhöncesi dönemlerden başlayarak çeşitlilik gösteren bir arkeoloji envanterine sahiptir.

Yarımburgaz Mağarası çevresini kapsayan arkeolojik sit alanının önemli bir kısmı kanal güzergahı ile çakışmaktadır.

Küçükçekmece Lagün Gölü'nün

kuzeyindeki Yarımburgaz Mağarası Paleolitik dönem katmanlarıyla Türkiye'nin en eski buluntu yerlerinden biridir. Arkeolojik kazılara göre Mağara'da iskanın başlangıcı günümüzden 400 bin yıl öncesine tarihlendirilmektedir.

Ağaçlı Köyü yakınlarında Karadeniz kıyısındaki kumul alanda Mezolitik döneme (MÖ 12 bin ile 7 bin arası) tarihlendirilen geçici kamp yerlerinin varlığına işaret eden çakmaktaşı aletler tespit edilmiştir. Yüzey araştırmaları sonucu tespit edilen bu alanlarda henüz hiçbir arkeolojik kazı yapılmadığı için bu avcı topluluklar hakkındaki bilgimiz sınırlıdır. Bu önemli verilere sahip sahil çevre düzeni plan değişikliğinde “Kıyı Tesisleri Alanı” olarak belirlenip yapılaşmaya açılmıştır. Çevre Düzeni Planı ve ÇED Raporunun ele aldığı etki alanı farklı olduğundan Ağaçlı kumulları arkeolojik önemine göre ÇED Raporundaki etki değerlendirmesine konu edilmemiştir.

Yarımburgaz Mağarası, bölgenin sadece ilk insanların yayılımı için değil aynı zamanda çiftçi Neolitik dönem topluluklarının yaşam biçiminin Avrupa'ya aktarımı için de önemli bir alan olduğunu göstermektedir. Son yıllardaki Bathonea kazılarında da Neolitik döneme tarihlendirilen buluntular tespit edilmiştir. Yarımburgaz Mağarası çevresini kapsayan arkeolojik sit alanının önemli bir kısmı kanal güzergahı ile çakışmaktadır.

Bölgenin tarih boyunca önemli bir geçiş alanı olduğu gösteren bir diğer önemli arkeolojik veri MÖ 2. yüzyılda inşasına başlanan Via Egnatia'dır. Arnavutluk kıyısında bugünkü adıyla Dıraç kenti ile İstanbul'u bağlayan Roma'nın askeri yolu Via Egnatia bu bölgeden geçmektedir. Kanal güzergahında ve rezerv yapı alanında yolun arkeolojik izleri, yol üzerindeki yerleşimlerin kalıntıları görülebilmektedir.

Via Egnatia üzerinde yer aldığı bilinen antik yerleşimlerden biri Küçükçekmece lagünü girişindeki Rhegion'dur. 1938-40 yılları arasında yapılan arkeolojik kazılar sonucunda buradaki antik yerleşime ait MS 5.- 6. yüzyıllara tarihlendirilen surla çevrili bir saraya ait olduğu düşünülen kalıntılar ortaya çıkarıldı. Günümüzde 1.

derece arkeolojik sit alanı olan bölümü henüz kent yaşamına kazandırılmamıştır. 2. ve 3. derece arkeolojik sit alanı olarak belirlenmiş kısımları ise yapılaşmıştır. Kanalın Marmara girişinde kalacak bu arkeolojik alan için ÇED Raporu düşük derecede bir etki tanımlamıştır. Oysa Prof. İclâl Dinçer'in de belirttiği gibi Kanal'ın Marmara Denizi girişinde kalan konumu nedeniyle kıyılarında ağır tonajlı gemilerin oluşturacağı trafikten kaynaklı risk değerlendirilmemiştir.

Sazlıdere barajı kıyısında kalan Filiboz Viranlığı kanal projesinden doğrudan etkilenecektir.

Gemiler için güvenli bir alan oluşturan doğal şartları lagün gölünün antik çağda liman işlevi kazanmasını sağlamış ve bu durum gölün çevresindeki yerleşim sistemini etkilemiştir. Rhegion'un karşı kıyısında, Firuzköy yarımadası üzerinde yapılan Küçükçekmece Göl Havzası Bathonea Kazılarının açığa çıkarmaya devam ettiği yerleşim alanında Neolitik dönemden Osmanlı dönemine kadar farklı kalıntılar belgelenmiştir. Özellikle lagün çevresinin antik çağda yoğun yerleşim gördüğü anlaşılmaktadır. Rıhtım, fener, sarnıç ve pek çok anıtsal yapı kalıntısıyla korunması ve ören yeri olarak topluma sunulması gereken bir alandır. Kazı ekibinin çalışmalarında göl tabanında devam eden kalıntı ve batıklara ait olabilecek izler de tespit edilmiştir.

1991 yılında 1156 ha olarak 1. derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bu alanın 200 hektarı 2010 yılında önce 3. derece arkeolojik sit alanına düşürülmüş ardından da sitten çıkarılmıştır. İstanbul Üniversitesi'ne tahsisli bölümleri 2013 TOKİ'ye mahsuplaşma ile verilerek yapılaşmaya açılmak istenmiştir. Ancak arkeolojik sondaj kazıları sonucunda sitten çıkarılan alanların arkeolojik potansiyelinin yeniden tespit edilmesi sonucu söz konusu alanların bir kısmı tekrar sit alanı ilan edilmiştir. Güncel durumda Bathonea yerleşimi 1. ve 3. derece arkeolojik sit alanı olan bölümleri ile kısmen koruma altındadır. 1. ve 3. derece arkeolojik sit alanı

arasında kalan ve kalıntıların devam ettiği bilinen parsellerin bir bölümü ise sitten düşürüldüğünden yasal koruma statüsüne sahip değildir. Sit alanında çıkarılmış bu parseller için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde rezerv yapı alanları içerisinde üniversite alanı lejantı ile yapılaşmaya açılırken, sit alanı olarak kalan bölümleri “arkeolojik park” olarak gösterilmektedir.

İstanbul Arkeoloji Müzeleri tarafından 2010 yılında kazı çalışmaları yürütülen “Spradon” antik yerleşiminde Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine tarihlendirilen kalıntılar tespit edilmiştir. Defineciler tarafından yoğun olarak tahrip edilen bu arkeolojik alan rezerv yapı alanı içinde kalmaktadır. 2002 yılında Koruma Kurulu tarafından 1. derece arkeolojik sit alanı ilan edilen alanın sit sınırları İstanbul Arkeoloji Müzelerinin belgelediği arkeolojik veriler nedeniyle genişletildi. Bölgede projeleri olan TOKİ'nin baskısı oluştu. Alanın antik adı ve yerleşim türü üzerinden bir tartışmanın araçsallaştırılmasıyla sit dereceleri ve sınırlarının yapılaşma lehine değiştirilmesi için baskı yapıldı. Bugünkü haliyle mevcut sit sınırları için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde “arkeolojik park” işlevi önerilmiştir.

Filiboz Viranlığı 1. derece arkeolojik sit alanı da henüz arkeolojik kazı çalışması yürütülmediği için bilgiye sahip olmadığımız bir arkeolojik alandır. Sazlıdere barajı kıyısında kalan konumuyla kanal projesinden doğrudan etkilenecektir.

Osmanlı Dönemi'nde de bölgede köy ve çiftliklerin bulunduğunu sahadaki kalıntılardan, haritalardan ve arşiv belgelerinden anlayabiliyoruz. Resneli Çiftliği 2. derece arkeolojik ve tarihi sit alanı bölgenin bu dönemdeki yerleşim sistemini yansıtan alanlardan sadece birisidir. Tıpkı şehre balyalar halinde saman sattığı bilenen Daye Hatun Çiftliği gibi. Bölgedeki yerleşim dokusunun seyrek kalması ve kırsal karakterinin korunmasının bir nedeni olarak Sultan Beyazıd-ı Veli Vakfı'na ait Sazlıdere Mukaatası gösterilebilir. Vakıf, Sazlıdere çayırının mera olarak kullanılmasını şerh düşmüştür.

Kültürler arası bağlantılar sağlayan bu coğrafya aynı zamanda tarih boyunca İstanbul'un dış savunması için de önemli bir alan olmuştur. Örneğin, Kanal güzergahının daha batısında Çatalca'dan Silivriye uzanan Anastasius (Ms. 491-518) surunun inşa edildiği bilinmektedir. Kanal İstanbul Projesi etki alanı içerisindeki Sazlıdere'nin lagün gölü ile birleştiği alandaki kalıntıların da bir Bizans kalesine ait olabileceği düşünülmektedir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'a batıdan gelebilecek tehlikelere karşı bölge korugan, siper ve ikmal hatları ile tahkim edilmiştir. Görüş alanları, jeolojik yapı gibi etkenler göz önüne alınarak hiçbir rastgele konumlandırılmamış ve bir hat oluşturacak şekilde planlanmışlardır. Kanal İstanbul Projesinin ÇED Raporunda bu bütüncül sisteme ait koruganlardan 9 adetinin taşınması teklif edilmektedir.

Kültür varlıkları inşa edildiği, bulunduğu yerle bir bütündür. Kültür varlıklarını nesneleştirmeden coğrafi ve beşerî unsurlarla birlikte yerinde koruyabilmemiz gerekiyor.

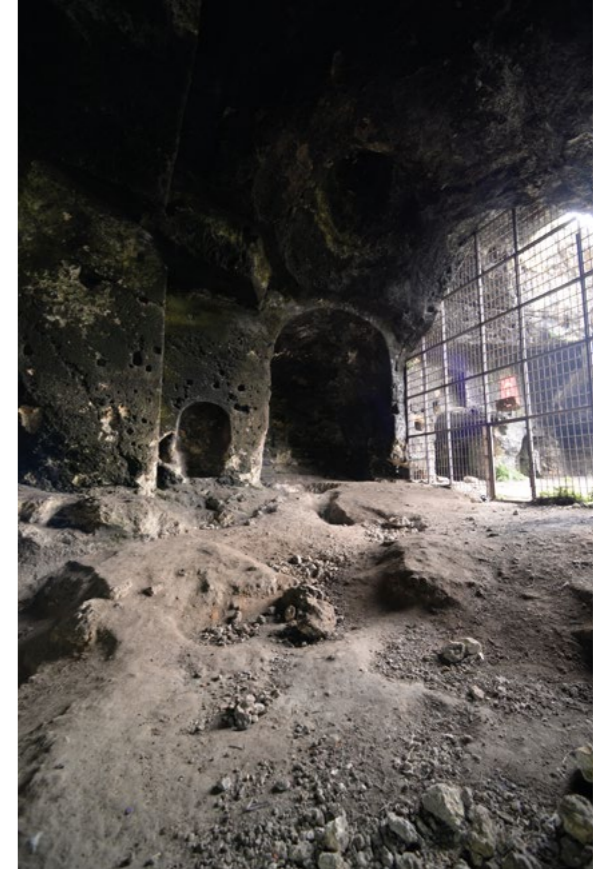
1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde rezerv yapı alanı içerisinde kalan arkeolojik sit alanlarının “arkeolojik park” olarak korunacağı ifade edilmektedir. Ancak, Bathonea ve Spradon örneklerinde gördüğümüz gibi arkeolojik sit alanlarının sınırları yapılaşma baskısı altında belirlenmiştir. Mevcut sit sınırlarıyla arkeolojik alanların gerçek sınırları arasında uyumsuzluklar vardır. Bu haliyle mevcut sit sınırlarına göre belirlenmiş “arkeolojik park” işlevi bu alanları yapılaşmadan korumak için yeterli değildir.

Ayrıca yapılaşma sınırları dışında yapılaşma sürecinin de kanal ve rezerv yapı alanında kalan kültür varlıklarını nasıl etkileyeceğini göz önüne buldurmamız gerekiyor. Ağır tonajlı iş makinalarının geçişleri, derin kazıklar çakılması gibi uygulamaların yaratacağı sarsıntılar ve derin kazıların yaratacağı heyelan riskleri göz önüne alındığında bu çevredeki kültür

varlıklarının projeden etkilenme durumunu düşük ölçekli olarak tanımlamamız mümkün değildir.

Kanal İstanbul ÇED Raporu Regio isimli bir şirkete hazırlanmıştır ve arkeoloji bölümünde sadece güzergahında bulunan 24 adet tescilli kültür varlığına odaklanılmış, diğer kültür varlıkları ile potansiyel arkeolojik alanları göz ardı edilmiştir. Yarımburgaz Mağarası'ndan Florya Deniz Köşkü'ne kadar farklı dönemlere ait bu kültür varlıklarının tamamı sadece 1 arkeolog tarafından 4 günlük bir saha çalışması ve masa başı çalışmalarla değerlendirilmiştir. Oysa bölgenin kültür varlığı envanterinin gösterdiği çeşitlilik farklı uzmanlıkları gerektirir ve arkeolojik alanların tespiti için 4 günlük bir saha çalışmasının yetersizdir. Ciddi bir yüzey araştırmasına ihtiyaç vardır ve bu gereklilik ÇED Raporunda da ifade edilmiştir. Ayrıca bölgede çalışan ve çalışmış olan bilimsel araştırma ekiplerinin görüşleri alınmamış ve mevcut bilimsel birikim rapora tam anlamıyla yansıtılmamıştır. Son olarak, ÇED Raporunda belirtildiği üzere "tarihi köprü, yol, korugan, tabya gibi yapıların ise Hasankeyf Projesinde olduğu gibi belgeleme, koruma, bir başka yere taşıma ve orada sergileme gibi uluslararası iyi uygulama örnekleri" gösterilerek taşınması ise hayli abes bir öneridir. Kültür varlıkları inşa edildiği, bulunduğu yerle bir bütündür. Kültür varlıklarını nesneleştirmeden coğrafi ve beşerî unsurlarla birlikte yerinde koruyabilmemiz gerekiyor. ■

YARIMBURGAZ MAĞARASI



SULTAN ABDULAZİZ DÖNEMİNDE HALIÇ-KARADENİZ KANALI PROJESİ



AKDENİZ-KIZILDENİZ KANAL PROJESİ

Özet

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Dr. Mehmet Çakılcıoğlu'nun moderatörlüğünde gerçekleşen "Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras" oturumunda öne çıkan en önemli vurgu "projenin bütüncül etkilerinin bilerek gözden kaçırılmakta" olduğudur. Yaşanabilir bir İstanbul'un önceliği tatlı su kaynakları, hava kalitesi, kültürel peyzaj ve ekosistemlerin sürdürülebilirliği iken projede bu öncelikler göz ardı edilmiştir. Oturumda öne çıkan diğer önemli tespitler ise şöyle sıralanmıştır:

- ▶ Proje alanının içinde bulunduğu bölgenin depremden en şiddetli şekilde etkilenmesi
- ▶ Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve Kanal İstanbul entegre projelerdir. Kanal, İstanbul Havalimanı'nın yaşatılması için yapılan bir imar projesidir.
- ▶ Kanal İstanbul Projesinin ÇED Raporu yeni yerleşimlerin olası etkilerini ve arkeolojik kalıntıları yeterince tespit edememektedir.
- ▶ Proje için revize edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının yalnızca kanalın olduğu bölgeyi kapsamaması planlama pratiklerine aykırıdır.
- ▶ 2009 yılı onaylı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planındaki lineer makroform ve kompakt alt bölgelerden oluşan model İstanbul için en uygun gelişme modelidir.
- ▶ Arkeolojik miras alanlarını korumak için bu alanların başka bir yere taşınması yerine, arazi kullanım kararlarının değiştirilmesi gerekmektedir.
- ▶ Küçükçekmece Gölü'nün korunamayacağı öngörülmektedir.
- ▶ Karadeniz kıyılarında planlanan dolgu alanları İstanbul'un yegâne doğal kıyı ekosistemi üzerindeki 9-10 bin yıllık arkeolojik alanları yok edecektir.

2.4 Çevresel Boyut: Tarım, İklim ve Ekoloji

Kanal İstanbul Çalıştay'ının İBB Muhtarlıklar ve Gıda Daire Başkanı Ahmet Atalık yönetiminde gerçekleştirilen "Çevresel Boyut; Tarım, İklim ve Ekoloji" başlıklı oturumunda kanalın İstanbul'a yaşatacağı ekolojik etkiler ile iklim ve tarıma olan etkileri detaylı bir şekilde değerlendirildi.



Prof. Dr. Doğan Kantarcı
İstanbul Üniversitesi Emekli Öğretim Üyesi
Toprak İlmi ve Ekoloji Anabilim Dalı

ÇED Raporunda çevresel etki değerlendirmesi yapılmamıştır. Ortada yetersiz ve birçok yönü ile tartışmalı bir proje vardır. İstanbul Havaalanı geniş bir orman alanının yanı sıra otlak ve tarım alanları ile balık yataklarının geri dönülemeyecek bir şekilde yok edilmesine neden olmuştur. Kanal İstanbul inşa edilirse aynı şekilde tarım, otlak ve orman alanları ile balık yataklarının yok olmasına neden olacaktır.

1983-2003 arasındaki 20 yıl içerisinde çiftçiye desteğin kesilmesi ile ekili alanlarda %8,15 oranında gerileme, tarımsal üretimde ise %12,8 oranında azalma gerçekleşmiştir. Ancak tarım alanları ile otlakların niteliği değişmemiş ve ormanlar su üretimine devam etmiştir. Tarım alanları, otlaklar ve ormanların anayasanın koruyucu hükümlerine rağmen imara açılması ve yeni yerleşim alanlarının kurulması için yapılan plan değişiklikleri telafi edilemez zararlar verecektir.

Yağış ve fırtına etkisinin yanı sıra zemin özellikleri nedeniyle yeni havaalanının işletilmesinde ciddi zorluklar vardır. Burasının bir hayalet havalimanına dönüşme ihtimali oldukça kuvvetlidir. Bir diğer önemli bir husus ise geçim kaynakları yok edilen köy halkının bu bölgeden göç etmek zorunda kalacağıdır. Bu iki olgu düşünüldüğünde kanalın çevresindeki arazinin yabancı uyruklu kişi ve kuruluşlara satılması ise bir işgal yöntemidir. Mülkiyetin asıl sahipleri olan Türkler göçe zorlanacak ve çok uluslu bir bölge oluşturulacaktır.

İstanbul'u bir kanal ile Trakya'dan ayırmak 1950'lerden beri ifade edilen eski bir ABD projesidir. Bu Kanal Trakya'yı ve orada

yaşayan halkı bir düşman istilasına terk etmek demektir. Proje Trakya'yı savunacak birliklerimizi desteksiz bırakır. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan ticaret gemilerinin geçmesi yasaklanamaz. Ancak yapılması planlanan kanalın ölçülerindeki savaş gemileri kanaldan geçebilir. Söz konusu olan ülkemizin güvenliğidir.



Murat Kapıkıran
TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası
İstanbul Şubesi Başkanı

Kanal İstanbul Projesini ekolojik sonuçları büyük bir felakete davetiye çıkarmaktadır. Halihazırda tarım alanları üzerindeki yoğun yapılaşma baskını oldukça artıracaktır. İstanbul'da son 50 yılda tarım alanları yarı yarıya azalmıştır. Dönüşüm tarım alanlarında gerçekleştirilmektedir.

İkinci olarak, Karadeniz'de oluşacak bulanıklık denizin ortalarına kadar ilerleyerek çok büyük bir denizel kaybın yaşanmasına neden olacaktır. Karadeniz'e yapılacak olan dalgakıran Karadeniz'deki akıntının kanala yönelmesine sebep olacaktır. Dolayısıyla Marmara'da organik kirlenme başlayacak ve halihazırda can çekişen Marmara Denizi'ndeki oksijen seviyesi daha da azalacaktır.

Bir diğer önemli husus, deniz tuzluluk düzeyinde yaşanacak dengelenme flora ve faunayı doğrudan etkileyecektir. Sadece birkaç ilçeyi etkileyeceğini düşünmek oldukça yanlış ve eksiktir. Proje, bu anlamda bütün bir coğrafyanın ekolojisini olumsuz etkileyecektir.

Anayasanın koruyucu hükümlerine rağmen bölge imara açılmıştır. Toplam 13.308 hektar alan yok edilmektedir. Bu alanlar 4 tane Belgrad ormanına karşılık gelmektedir.

Tarım ve orman alanları dönüşümsüz yok edilirken köylülerin geçim alanı yok olmakta ve bölge arazisi yabancı uyruklu kişilere terk edilmektedir.

Kanal İstanbul Projesinin yapılması durumunda karşılaştığımız sorunların, analizini yapması gereken ÇED Raporu bu konuda tek bir etki değerlendirmesi içermemektedir, sadece mevcut durumun analiz edilmektedir. Çevredeki mikroorganizmalar en az insanlar kadar değerlidir ve bu tür projelerin tamamı bizlere insan merkezli bir anlayıştan ekoloji merkezli bir anlayışa geçmemiz gerektiğinin gösterebilir. Kanal İstanbul, hiçbir ekolojik duyarlılık taşımamaktadır. 25 metre derinliğe kadar yaratılacak dolgu alanları deniz ekosistemlerinin bileşenlerini yok edecektir.



Prof. Dr. Murat Türkeş

Boğaziçi Üniversitesi, İklim Değişikliği ve Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi

Öncelikle ÇED Raporuna değinmek gerekiyor. Bilim dışı ifadelerle dolu, önemli birçok konuya hiç değinilmemiş ve yapılmış bir modelleme yok. Bir modelleme çalışması yapılmadığı için üzerine yorum yapabilmek de mümkün değil.

Büyük ölçekli projelerin arazi kullanımı üzerinde yarattığı değişiklikler öncelikle yöredeki küçük ölçekli iklimi (mikroklima) sonra da bölgesel iklimi etkileyebilecek güçtedir. Dolayısıyla fiziksel, iklimsel, biyolojik, ekolojik vb. tüm kırsal özellikler yok olarak yerini kentsel özelliklere bırakacaktır.

Kentlerin çevrelerindeki kırsal/yarı kırsal bölgelere göre ısı dereceleri 1 ila 3 santigrat derece daha fazladır. Kentsel ısı

adasının oluşturduğu etki sadece iklimsel bir etki değildir. Bu aynı zamanda basınç farklılıkları ve rüzgârlar gibi kentin en önemli termodinamik özelliklerini de değiştirmektedir.

Kanal İstanbul Projesindeki arazi kullanımı, nemlilik, sıcaklık vb. değerlerdeki değişiklikler ve ek ısı kaynaklarının oluşması bölgenin kentsel bir ısı adasına dönüşmesine neden olacaktır. Kentsel bir ısı adasına sıkışan yeşil alanlar yoğun sis oluşumuna neden olacaktır. ÇED Raporu bu gibi önemli konulara hiçbir surette değinmemektedir. Geniş ölçekli basınç ve rüzgâr sistemleri incelenmeden ve bunların nasıl değişeceğini modellemeden bu ölçekte bir proje yapılamaz.

Kentsel bir ısı adasına sıkışan yeşil alanlar yoğun sis oluşumuna neden olacaktır.

Yine ÇED Raporundaki “Seçilen Güzergâhın Detaylı Saha Etütlerinin ve Çalışmalarının Yapılması” başlığı tamamen uydurmadır. Rapor büyük ölçüde yeni coğrafyada jeomorfolojik özelliklerin nasıl ele alınacağı konusunda sınırlıdır. Özetle bir durum tespiti rapordur, gerçek bir çevresel etki değerlendirmesi yapılmamıştır.

Kanal İstanbul ve üçüncü havalimanı çevresindeki sis oluşumlarının zamanla artma olasılığı kuvvetlidir. Projeye başlandığı anda olumsuz etkileri daha da hissedilecektir.

Kanal İstanbul Projesi İstanbul çevresindeki tarımsal üretimi yok edecektir. Bir toplumun gıda egemenliğine ihtiyacı vardır. İthalata bağlı gıda tüketimi doğru değildir. Proje ile 1.500 hektar mera alanı yok edilecektir. Çok büyük bir nüfus buraya gelecektir. Bu nüfusun beslenmesi için yine ithal gıda tüketimine devam edilecektir. Bu proje en büyük darbeyi karasal ve denizel tarıma vuracaktır.

Seçilen güzergâhın saha etütleri yetersiz ve bilim dışıdır, etki değerlendirme yöntemi yanlış, etki faktörleri eksiktir. Ayrıca, proje etki alanının jeolojisi incelenmemiştir.



Dr. Ümit Şahin
Sabancı Üniversitesi
İklim Çalışmaları Koordinatörü

Kanal İstanbul gibi doğaya büyük çaplı müdahaleler iklim değişikliğinin etkileri açısından son derece yanıltıcıdır. İklim değişikliğinin iklim krizine dönüştüğü bir dönemde Türkiye, taraf olduğu BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve imzaladığı Paris Anlaşması gereği aktif ve yapıcı iklim politikalarını takip etmektedir.

Eğer çok hızlı hareket etmez ve fosil yakıtlara dayalı ekonomi anlayışını bugünkü gibi sürdürürsek sıcaklık artışı 2030 yılında 1,5 dereceyi, 2050 yılından çok daha önce de 2 dereceyi geçecek. 2050 yılına kadar Kuzey Kutbu açık deniz olacak ve deniz seviyeleri en az yarım metre yükselecektir. İklim değişikliği ile birlikte Türkiye'nin de içinde bulunduğu ılıman bölgelerin giderek kurak ve çorak hale geldiği, hızla çölleştiği, okyanusların asitlendiği ve kıyıların sular altında kaldığı bir gezegen haline geleceğini gösteriyor. İnsanlık, tarih boyunca hiç bu kadar yüksek karbondioksit seviyeleri ile karşılaşmamış ve hiç bu kadar sıcak bir iklimde yaşamamıştır.

Politik kararların iklim politikalarıyla bütünleşmesi, özellikle enerji, ulaşım, konut, sanayi, tarım gibi sera gazı salımı fazla olan sektörlerle, su, gıda, doğa koruma gibi uyumun en önemli olduğu alanlarla ilgili politikaların, hedeflerin ve planlamaların iklim krizini durdurma hedefiyle uyumlu hale getirilmesi gerekiyor.

Kanal İstanbul bir mega proje ve doğaya yapılan sert ve büyük çaplı bir müdahale olarak ne iklim politikalarıyla ne doğanın korunması ve ekolojik yıkımın onarılması hedefleriyle, ne de geliştirmek zorunda olduğumuz karbonsuz, doğa ve iklim dostu gelecek perspektifiyle uyuyor.

Kanal İstanbul Projesinin bütün dünya ülkeleriyle birlikte Türkiye'nin de izlemesi gereken iklim politikalarıyla neden taban tabana zıt olduğunu üç kavram veya ilke üzerinden açıklanabilir. Bu kavramlar; İklim politikalarını geliştirirken kılavuz olarak kullandığımız kavramlar arasında yer alan, ekosistem bütünlüğü, kilitlenme ve (mal)adaptasyon'dur.

Ekosistem bütünlüğü: İklim politikaları alanında ekosistem bütünlüğü (ecosystem integrity) özel bir önem taşır. Paris Anlaşması ekosistem bütünlüğünü, iklim değişikliğine karşı alınacak her önlemede, izlenecek bütün iklim politikalarında gözetilmesi gereken temel ilkelere biri olarak kabul eder.

İklim değişikliğinin iklim krizine dönüştüğü bir dönemde Türkiye, taraf olduğu BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve imzaladığı Paris Anlaşması gereği aktif ve yapıcı iklim politikalarını takip etmek zorundadır.

Kanal İstanbul, su kaynaklarını kurutacak, devasa bir hafriyata ve hafriyat atıklarıyla 38 km'lik bir kıyı alanının doldurulmasına neden olacak, Küçükçekmece Gölü'nü ortadan kaldıracak, Sazlıdere Barajı'nı ve her iki sulak alanın çevresindeki sazlıkları yok edecek, hayvanların, kuşların yaşama ve konaklama alanlarını tahrip edecek, çayır ve meraları imara açacak, denizlerdeki canlı yaşamını bitirecek bir proje olarak, ekosistem bütünlüğü ilkesine aykırıdır. Bu anlamda iklim politikasına da aykırıdır.

Kilitlenme: İkinci kavram olan kilitlenme (lock-in) bir yatırımın ekonomik ömrü ile ilgili bir kavramdır. Her yatırım ilgili sektörü veya alanı ekonomik ömrü kadar bir süre değişiklik olmadan aynı şekilde devam etmeye, yani kilitlenmeye zorlar.

Kanal İstanbul ise doğayı sonsuza kadar değiştirecek devasa, geri dönüşü olmayan bir projedir. Bir fabrikayı veya

enerji santralini bir maliyet de getirise kapatabilirsiniz. Ama Kanal İstanbul'u sonradan yanlış bir proje olduğuna karar da verseniz kapatamazsınız, kanalı dolduramazsınız. Yanlış bir karar kalıcı bir zarar yaratmış olacaktır. Ancak Kanal İstanbul sadece bu açıdan değil, ekonomik açıdan da bir kilitlenme yaratacaktır.

Kanal İstanbul yapılırsa bölge on yıllar boyunca bir hafriyat ve inşaat sahası olacak, dolayısıyla daha fazla demir çelik, daha fazla çimento, beton ve asfalt, bunlar da daha fazla iş makinası ve hafriyat kamyonu, daha fazla fosil yakıt ve sera gazı salımı anlamına gelecektir. Kanal İstanbul'un bir savunma metni gibi yazılmış Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda kanal inşaatının yılda 1,7 milyon ton ek karbondioksit salımına neden olacağı belirtiliyor. Ortaya çıkacak bu salınım farklı hesaplama yöntemleriyle daha da fazla çıkabilir. Ayrıca kanal bittikten sonra kurulacak kentin inşası sırasında oluşacak emisyon ve oraya taşınacak nüfusun ek karbon ayak izi de belli değildir. Kanal İstanbul'un yaratacağı yeni inşaat ve ulaşım emisyonları daha yıllarca ülkemizin sera gazı salımının artmaya devam etmesine neden olacak ve bu anlamda da Türkiye ekonomisi yüksek emisyonlu bir patikaya kilitlenecektir.

Maladaptasyon: Diğer bir kavram olan maladaptasyon ise iklim krizine uyum için yapılmama(sı) gereken uygulamaları özetleyen bir kavramdır.

Kanal İstanbul Projesi iklim krizine karşı dirençli ve esnek değil, tam tersine zayıf, kırılabilir, uyum sağlayamayan, doğası yıkıma uğramış bir İstanbul yaratacaktır.

Kanal İstanbul adaptasyon için yapılması gerekenlerin tam tersine hizmet edecektir. Su kaynaklarının korunması gerekirken en önemli iki içme suyu kaynağı olan Terkos Gölü tuzlanacak ve Sazlıdere barajı ortadan kalkacaktır. Ayrıca su toplama havzaları daha da betonlaştırılacaktır. Deniz seviyelerinin yükselmesi Karadeniz

ve Marmara'daki kıyı erozyonunu daha da artıracak, Kanal İstanbul hafriyat atığıyla yeni yaratılacak dolgu alanları da aşımacaktır.

Betonlaşma ve yüksek binalar nedeniyle bölge yeni bir kentsel ısı adası yaratacak, mevcut orman alanları yok edilecek ve İstanbul önümüzdeki yıllarda giderek artan sıcak hava dalgalarından daha da fazla etkilenecektir. Korunması ve geliştirilmesi gereken İstanbul'un son kalan tarım arazilerinin önemli bir bölümü ise yok edilecektir. Kalan tarım alanları ve yeraltı suları da tuzlanacaktır. İşte buna maladaptasyon denir. Bu, yapılması gerekenin tam tersinin yapılmasıdır. Adaptasyon yerine iklim değişikliğinin etkilerinin daha da şiddetli hissedilmesine neden olacak yanlış politikaların uygulanmasıdır. Yangına körükle gitmektir.

Son olarak; bütün bu üç kavramı, yani ekosistem bütünlüğünü, kilitlenmeyi ve (mal)adaptasyonu ortak kesen dördüncü bir kavram ile bağlayabiliriz. Bu da dirençlilik (resilience) kavramıdır. Kentleri, ülkeleri, sektörleri iklim değişikliğinin etkisine dirençli, yani uyum sağlayabilir ve cevap verebilir yapmak zorundayız. Bunu yapmazsak iklim krizi nedeniyle çok daha şiddetli bir yıkım yaşarız. Ekosistemlerin dirençli olması da ancak bütünlüğü korunduğu takdirde mümkündür. Kanal İstanbul Projesi iklim krizine karşı dirençli ve esnek değil, tam tersine zayıf, kırılabilir, uyum sağlayamayan, doğası yıkıma uğramış bir İstanbul yaratacaktır. Bu nedenle bütün diğer çevre ve ekoloji kaygılarıyla birlikte iklim politikaları açısından da Kanal İstanbul yanlış bir projedir ve tamamen vazgeçilmesi gerekir.



Doç. Dr. Sevim Budak

İstanbul Üniversitesi,
Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'un ekolojik özgünlüğünün karşısında yer almaktadır. Aslında Kanal İstanbul Projesi İstanbul'un metropolden mega kente dönüştürülmesinin hikayesidir.

Proje alanındaki önemli piknik alanları, tarım alanları, tarımsal ürünler, su alanları ve bu alanlarda yaşayanların durumu düşünülmemektedir. İstanbul gittikçe çölleşmektedir. Coğrafyamız elimizden alınmakta; yaşadığımız alanlar, komşularımız, doğup büyüdüğümüz alanlar kaybedilmektedir. Bugün İstanbul'u kaybederseniz yarın Türkiye'yi kaybedebilirsiniz.

2010 yılında Küçükçekmece Gölü havzası sit alanı olma özelliğini yitirmiş, 2011 yılında da yapılaşmaya açılmıştır. Sazlıdere Barajı, ÇED Raporunda önemsiz ve kirlenmeye açık olarak değerlendirilmiştir.

Proje ile İstanbul'un en yakın su kaynağından yararlanması %30 oranında azalacaktır. Proje ile kente temiz su sağlama görevi ile yükümlü kuruluşlar, maliyet nedeni ile görevlerini yerine getiremeyeceklerdir. Kanal İstanbul'un inşaatı sonrasında yaklaşık 1,5 milyonluk nüfus mega kenti suya muhtaç kent haline getirecektir. Küçükçekmece lagünü ve Terkos Gölü uluslararası öneme sahip sulak alanlardır ve Kanal İstanbul Projesi ile ekolojik özelliklerini kaybedeceklerdir.

Kanal İstanbul Projesi ile Ramsar Sözleşmesi (özellikle su kuşlarının yaşama ortamı olarak uluslararası öneme sahip sulak alanlar hakkında sözleşme) ihlal edilmektedir. Yine ÇED Raporunda flora ve faunaya ait tespitler çok yetersizdir. Mevcutta eksik olan endeksler bitmiş gibi raporlanarak ÇED Raporu içerisinde sunulmuştur.

Karadeniz ve Tuna Nehrinin devasa kirlilik yükleri ve Rusya ve Ukrayna'da meydana gelebilecek nükleer ve endüstriyel kazaların etkileri yapılacak kanal üzerinden Marmara'daki ekosistem üzerinde büyük tahribatlar yaratabilir. Kanal İstanbul'da meydana gelebilecek kaza risklerinin Karadeniz'in ekosistemi üzerindeki etkisi hesap edilemez.

Proje ile İstanbul ve Trakya arasındaki ekolojik koridor kesilerek, kentin ekolojik üstünlükleri elinden alınmaktadır. Mevcut doğal yapının ekolojik koridor olarak kalmalı ve korunmalıdır. Bu bağlamda yanıtlanması gereken soru şudur: "Kanal İstanbul siyasal mı, ekolojik mi, yoksa ekonomik mi proje?" ■



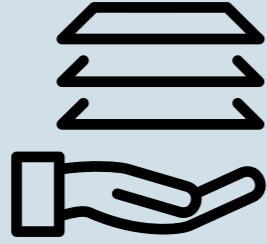
Özet

İBB Muhtarlıklar ve Gıda Daire Başkanı Ahmet Atalık'ın moderatörlüğünde, "Çevresel Boyut; Tarım, İklim ve Ekoloji" oturumunda tüm konuşmacılar tarafından en fazla vurgulanan ifade "projenin iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini hızlandıracağı ve kapsamlı bir ekolojik yıkım yaratacağı" olmuştur. Oturumdan elde edilen başlıca sonuçlar aşağıda sıralanmıştır:

- ▶ Proje ile bölge imara açılacak ve tarım, otlak alanları ile balık yataklarını barındıran kırsal alanlar yok edilecektir.
- ▶ Kentsel bir ısı adası yaratılacak; basınç farklılıkları ve rüzgârlar gibi kentin en önemli termodinamik özellikleri olumsuz etkilenecektir.
- ▶ Proje, bölgedeki mikro klimaya ve küresel ölçekte iklime doğrudan etki edecektir.
- ▶ ÇED Raporu mevcut durumu tespit etmektedir, bütüncül bir çevresel etki değerlendirmesi yapılmamıştır.
- ▶ Denizlerin tuzluluk oranlarında oluşacak farklılıklardan dolayı bölgedeki flora ve fauna olumsuz yönde etkilenecektir. Ayrıca proje alanında yaşayanların göç etmek zorunda kalarak yerini yabancı nüfusa bırakma ihtimaline de değinilmiştir.
- ▶ Kanal İstanbul Projesi hiçbir ekolojik duyarlılık taşımamaktadır, iklim değişikliği açısından dirençli ya da esnek değildir.
- ▶ Kanal İstanbul Projesi, bütün dünya ülkeleriyle birlikte Türkiye'nin de izlemesi gereken iklim politikalarıyla taban tabana zıt bir projedir.

KAPANIŞ KONUŞMASI

Dr. Mehmet Çakılcıoğlu
İBB, Genel Sekreter Yardımcısı





Kanal İstanbul Projesi coğrafi, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, jeopolitik, kentsel ve kültürel açıdan geri dönülmesi imkânsız yıkıcı sonuçlar doğuracaktır.

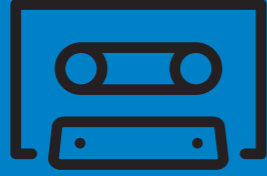
Kanal İstanbul ile eşsiz bir şehir olan İstanbul'un tarihi, coğrafi ve mistik yapısı zedelenecek, önemli yaşam kaynakları zarar görecektir. İstanbul'un en önemli ekolojik koridorunda yer alan Kanal Projesi, birçok ekolojik tahribatın yaşanmasına neden olacaktır. Kanal İstanbul, uluslararası hukuk açısından çok kritik bir öneme sahip olan, Karadeniz'in ve boğazların güvenliğini sağlayan Montrö Sözleşmesi'nin tekrar tartışmaya açılmasına zemin hazırlamaktadır.

Dünyadaki diğer kanallar ile kıyaslandığında Kanal İstanbul Projesi, mesafe ve zaman açısından herhangi bir tasarruf sağlamamaktadır. Günümüzde modern uydu teknolojilerinin kullanılması ile İstanbul Boğazı'ndan geçen büyük gemilerin geçişleri daha güvenli bir şekilde sağlanabilir.

Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik ve İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmeleri, Türkiye'ye ekolojik çevrenin korunması açısından bazı taahhütler getirmektedir. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesi, devasa çevresel tahribatlara neden olacağı için bu taahhütlere tamamen aykırıdır. Büyük maliyetlerle gündeme gelen Kanal İstanbul Projesi için ayrılacak bütçe, İstanbul'un öncelikli kentsel sorunları olan deprem ve kentsel dönüşüm için kullanılabilir.

Eğer suyun, ormanın, tarım topraklarının ve bu değerlerin yok olmasını konuşuyorsak; ekonomik kalkınma ve gelişmişlik söylemi Kanal İstanbul'u meşru kılmayacaktır. Günümüzde gelişmişlik kavramı nicelik değerleri üzerinden değil nitelik değerleri üzerinden değerlendirilmekte; yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik, kamu yararı, katılım gibi kavramlar üzerinden kurgulanmaktadır. Bu kavramlardan çok uzakta, bilimsel olmayan söylemler ve varsayımlar üzerinden tartışmaya açılan Kanal İstanbul Projesi coğrafi, ekolojik, ekonomik, sosyolojik, jeopolitik, kentsel ve kültürel açıdan geri dönülmesi imkânsız yıkıcı sonuçlar doğuracaktır.

RÖPORTAJLAR



Prof. Dr. Korkut Boratav
Emekli, Ankara Üniversitesi,
Siyasal Bilgiler Fakültesi

Prof. Dr. Emre Alkin
Altınbaş Üniversitesi,
Rektör Yardımcısı

Prof. Dr. Aziz Konukman
Ankara Hacı Bayram Veli
Üniversitesi, İktisat Bölümü

Doç. Dr. Ece Ceylan Baba
Yeditepe Üniversitesi,
Mimarlık Fakültesi

Deniz Ataç
Tema Vakfı
Yönetim Kurulu Başkanı

Prof. Dr. Avni Zafer Acar
Piri Reis Üniversitesi, Uluslararası
Lojistik ve Taşımacılık Bölümü



Prof. Dr. Korkut Boratav
Emekli, Ankara Üniversitesi,
Siyasal Bilgiler Fakültesi

Kanal İstanbul'un maliyetiyle ilgili birbirinden farklı rakamlar telaffuz ediliyor. Projenin finansman bedeli Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda 75 milyar TL, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın raporunda ise 118 milyar TL olarak ifade ediliyor.

Yapıldığı takdirde Kanal İstanbul Projesi Türkiye ekonomisi üzerinde nasıl bir etki yaratacak?

Kanal İstanbul Projesinin sağlıklı ve tutarlı bir maliyet / fayda analizinin yapılması olduğunu sanmıyorum. İki bakanlığın finansman tahminleri arasındaki büyük fark salt yatırım maliyetinin sağlık derecesine ilişkin sorulara yol açmaktadır. Daha da önemlisi finansman maliyetine ekolojik, çevresel, (Montreux Sözleşmesi ile bağlantılı) politik / jeostratejik değişimlere ve nüfus hareketlerine ilişkin toplumsal maliyet öğelerini de eklemek gerekir.

Projenin dolaysız finansal getirisi, salt kanal işletmesinin kârlılık derecesinin tahmin edilmesini gerektirir. İzleyebildiğim kadarıyla bu işletme için gerçekçi ve çekici bir net verimlilik öngörüsü yapılamamıştır. Özel ve toplumsal getiri ve maliyet öğelerini birlikte dikkate alan bir net getiri hesabının negatif bir değer vermesi dahi olasıdır.

Özellikle, küresel finans piyasalarından ihtiyaç duyulan ucuz borçlanma imkânları sağlanamadığı takdirde proje nasıl finanse edilecek ve Türkiye nasıl bir ekonomik tabloyla karşı karşıya kalacak?

Bugünkü koşullarda Türkiye Cumhuriyeti'nin bütçesi, dış finansmanın alternatifi olamaz. Türkiye bütçesi bu

çapta bir finansman yükünü kaldıramaz. Projenin sürükleyebileceği kentleşmenin yaratabileceği olası rantlar yatırım finansmanını karşılayabilir mi? Otoyol ve köprü projelerinde kullanılan finansman yöntemleri, hazine garantisi ile güvenceye alınan dış kredilere dayandı. Hazine garantisinin yaratacağı kamu finansman yükü, olası bir Kanal İstanbul Projesi içinde karşılanabilir mi? Bana mümkün görünmüyor. Öyle ise, dış krediler için de çekici olamaz. Rant tutkunu Körfez kökenli zenginler, doğrudan finansman yükünü üstlenebilir mi? Geçmişte çok tartışılan Chester projesini andıran, Kanal'ın iki şeridinin mülkiyetinin peşinen satışı bir finansman yöntemi olabilir mi? Bu tür bir mülkiyet devri, ulusal hükümlerle sorunları içerir.

Finansman seçeneği rant beklentilerine dayanırsa, yukarıda değindiğim (düzensiz kentleşme, kontrol-dışı nüfus hareketlerinin yaratacağı sosyolojik sorunlar, çevre kirlenmesi gibi) toplumsal maliyetlere doğrudan doğruya katkı yapacaktır. Bu nedenle de kabul edilmemelidir.

Kanal İstanbul'un ülke ekonomisine maliyeti topluma anlatırken en çok öne çıkarılması ve vurgulanması gereken hususlar nelerdir?

İstanbul'un var olan, çetin sorunlarına odaklanalım. Kanal İstanbul tasarımı gündem dışına çıkaralım. ■



Prof. Dr. Emre Alkin
Altınbaş Üniversitesi, Rektör Yardımcısı

Kanal İstanbul'un maliyetiyle ilgili birbirinden farklı rakamlar telaffuz ediliyor. Projenin finansman bedeli Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda 75 milyar TL, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın raporunda ise 118 milyar TL olarak ifade ediliyor.

Yapıldığı takdirde Kanal İstanbul Projesi Türkiye ekonomisi üzerinde nasıl bir etki yaratacak?

Mega projelerin illa ki ekonomiye bir katkısı olur ancak çoğu zaman götürdükleri getirdiklerinden daha fazladır. Ayrıca mega projeleri entegre bölge planlamasının bir unsur olarak kullandığınızda da GAP projesinde olduğu gibi arzu edilen sonucu yaratamıyorsunuz. Halbuki bahsedilen miktarı dijital dönüşüm, şu an yaşadığımız koronavirüs riski gibi muhtemel tehlikelere karşı önlemler için kullansak çok daha büyük katma değer yaratmamız ve insanların hayatlarına anlam katmamız mümkün olabilir. Dolayısıyla tekrar altını çizmek istiyorum, her projenin ekonomiye bir katkısı olur ancak kullanılan kaynağın daha büyük katma değer yaratacağı projelerde değerlendirilmesi çok daha büyük önem taşımaktadır. Kanal İstanbul değer yaratma anlamında diğer projeler dikkate alındığında, son sırada bile yer almaz.

Özellikle, küresel finans piyasalarından ihtiyaç duyulan ucuz borçlanma imkânları sağlanamadığı takdirde proje nasıl finanse edilecek ve Türkiye nasıl bir ekonomik tabloyla karşı karşıya kalacak?

Türkiye her şeye para buluyor, buna da bulacaktır mutlaka. Ancak kamunun yani hükümetin iş yapanlara parmakla işaret

ettiği projeler son yıllarda vatandaşın kullanamayacak kadar pahalı ve katma değer yaratma açısından tartışmalı projeler olmaktadır. Pek az kişinin kullandığı dev havalimanları, devasa şehir hastaneleri buna örnek olarak gösterilebilir. Harcanan kaynaklar karşısında kısa orta ve uzun vadede engellenecek faydalar karşılaştırıldığında akılcı bir planlamanın yapılmadığı ortaya çıkmaktadır. Halbuki Türkiye'nin şu an 5G altyapısı yoktur, tüm kaynakların buna seferber edilmesi gerekmektedir. Sağlıktan eğitime kadar o büyük bir tasarruf sağlayacak olan 5G teknolojisini yerine, bir çevre katliamına sebep olacağı açık olan Kanal İstanbul Projesinde ısrar etmek karar alıcıların vizyonları ile dünyanın gerçekleri arasında bir uyumsuzluk olduğunu göstermektedir. Acilen doğru vizyonla yeni bir ekonomik modelin uygulanması gerekmektedir.

Kanal İstanbul'un ülke ekonomisine maliyeti topluma anlatırken en çok öne çıkarılması ve vurgulanması gereken hususlar nelerdir?

Kullanılması düşünülen kaynağın yukarıda bahsettiğim alanlara kaydırılmasıyla daha büyük katma değer ve verim sağlanacağını, öncelikli meselemizin böyle bir yatırım olmadığını, ülkede kaynak bekleyen çok büyük ve önemli işlerin olduğunu ve Türk gençliğine inşaattan başka şeylerin de müjde olarak verilmesinin dünya gerçekleriyle uyuşan bir yaklaşım olduğunu anlatarak doğru mesajı verebiliriz diye düşünüyorum. ■



Prof. Dr. Aziz Konukman
Ankara Hacı Bayram Veli
Üniversitesi, İktisat Bölümü

Kanal İstanbul'un maliyetiyle ilgili birbirinden farklı rakamlar telaffuz ediliyor. Projenin finansman bedeli Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda 75 milyar TL, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın raporunda ise 118 milyar TL olarak ifade ediliyor. Yapıldığı takdirde Kanal İstanbul Projesi Türkiye ekonomisi üzerinde nasıl bir etki yaratacak?

Aslında ortalıkta üç rakam dolaşıyor. Projenin finansman bedeli resmi doküman ÇED Raporunda 12,7 milyar dolar, Ulaştırma Bakanlığı Temmuz 2018 sunumunda 20 milyar dolar, Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan'ın 13 Ocak 2020 tarihli açıklamasında ise 25 milyar dolar olarak ifade ediliyor. Bunların TL karşılıkları ise sırasıyla 75,118 ve 145 milyar TL olmaktadır. Yatırım maliyetinin bile doğru dürüst hesaplanmadığı bir projenin bu durumda inandırıcı olamayacağı ve ciddiye alınamayacağı açıktır. Kaldı ki, bu tutar doğru tespit edilmiş olsa bile sorun çözülmüş olmuyor. Ortada iki sorun bulunuyor. İlki, öngörülen bu tutarın başta kamulaştırmalara yönelik olası davalar olmak üzere çeşitli nedenlerle öngörülemeyecek miktarda artabilecek olmasıdır. Bu tür projelerde yatırım maliyetini belirleyebilmek oldukça güçtür. Geçmiş yapay kanal projeleri, gerçekleşen yatırım tutarlarının başlangıçta öngörülen tutarları katladığını göstermektedir. Benzer bir durumun bu projede de gerçekleşmesi mümkündür. Yatırım tutarı belirlenirken dolar kuru üzerinden hesaplama yapıldığı için dövizdeki hareketliliğe bağlı olarak da bu yatırım maliyeti bir de ona bağlı olarak değişecektir.

İkinci sorun, ÇED Raporunda projenin yatırım döneminden sonraki işletme döneminde projenin (yatırımın işletme açısından en uygun şekilde tasarlanması ve yapımı için gerekli hassasiyetin gösterilmesi sonrasında gerekli rutin bakım ve onarımların yapılması suretiyle proje için işletme süresinin en az 100 yıl olarak kabul edildiği belirtilmektedir) gelir ve giderlerine ilişkin bir öngörüsünün bulunmamasıdır. Yani, projenin ömrü boyunca işletme döneminde yaratacağı gelir ve giderlerin yıllara göre dağılımı belli değil. Bu ikinci sorun çok önemli. Çünkü bu belli olmadan söz konusu projenin fizibilite etüdünün yapılabilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla mevcut ÇED Raporu bu tür bir değerlendirmeye olanak tanımamaktadır.

Sorunun ikinci kısmına gelirsek. Bu projenin topluma ne tür bir faydası ve maliyeti olacaktır? Sorunuzda geçen ekonomik etkiler olası toplam etkilerden sadece bir kısmını içerir. Yatırım projelerinin topluma etkileri ise ekonomik, sosyal, bölgesel, çevresel, kültürel analizlerle farklı açılardan ele alınabilmektedir. Fayda-maliyet, maliyet-etkinlik ile katma değer, döviz kazancı, istihdam, gelir dağılımı, kamu finansmanına etkileri, dışsal etkiler, sosyal-etki, sosyo-kültürel etkiler ekonomik ve sosyal analiz kapsamında yapılabilen analizlerden bazılarıdır. Anılan analiz tekniklerinden en kapsamlısı ve uygun olduğu durumlarda en çok tercih edileni fayda-maliyet analizidir (FMA). FMA, yatırım projelerinin fayda ve maliyetlerini analiz etmek amacıyla yapılmaktadır. Yatırım projelerinin fayda ve maliyetleri, yatırımcı açısından da ulusal ekonomi açısından da, toplum açısından da analiz edilebilir. Yatırımcı açısından yapılabildiği kadar ticari (ya da mali) FMA deniyor. Ulusal ekonomi açısından yapılabildiği kadar sosyal FMA deniyor. Ekonomik fayda-maliyet analizi, bir projeyi milli gelirin büyüme oranına etkisi yönünden inceler. Bu analiz kapsamında tek faktörlü ölçütleri (katma değer etkisi, istihdam etkisi, döviz kazancı etkisi, gelir dağılımı etkisi, kamu finansmanı etkisi, dışsal etkiler gibi) esas alan yöntemler ve /veya birleştirilmiş

ölçütleri (ekonomik iç karlılık oranı, ekonomik fayda/masraf oranı gibi) esas alan yöntemler kullanılabilir. Birçok ülke ve uluslararası kuruluş, kamu kaynaklarının tahsis kararlarının ulusal ekonomiye etkisini daha gerçekçi ölçtüğü düşüncesiyle gölge fiyatlara dayalı ekonomik fayda maliyet analizini tercih etmektedir. Bu yöntem ile yalnızca parasal olarak ifade edilebilen fayda ve maliyetler değil, sağlığa (beklenen ömür, yaşam kalitesi vb.) ve çevreye (doğada yaratacağı tahribat vb.) etkisi ile pozitif ve negatif dışsallıkları da değerlendirmelere katmak mümkün olabilmektedir.

Sosyal fayda-maliyet analizi ise milli gelirden büyüme, gelir dağılımı ve toplumsal amaçların birlikte ele alındığı bir proje değerlendirme usulüdür. Ancak ekonomik ve sosyal analizlerin amaçları ve yöntemleri hakkında literatürde farklı bilgiler de bulunmaktadır. Fayda-maliyet analizi, çevresel etki değerlendirmesine (ÇED) alternatif bir analiz tekniği değildir. Onu tamamlar niteliktedir. Ekonomik ve sosyal fayda-maliyet analizini, tahsis edilecek kamusal kaynakların söz konusu toplumdaki etkilerini ölçebilmeyi amaçlar.

Bu yöntemler uygulanırken sadece mevcut proje önerisinin analiziyle yetinilmemeli ve söz konusu proje tek başına değerlendirilmeye alınmamalıdır. Çünkü her bir projenin fırsat maliyetleri vardır. O projeye ayrılan kaynakla başka projeler hayata geçirilebilir. Tercihin mevcut proje yönünde yapılması alternatif projelerden vazgeçilmesi anlamına gelmektedir. Dolayısıyla mevcut proje önerisinde mutlaka rakip projelere de yer verilmelidir. Mevcut ve ona rakip diğer projeler çevreye, ulusal ekonomiye, toplumun farklı kesimlerine ve bölgeye etkileri açısından değerlendirilmeli; seçilecek proje, topluma faydaları maliyetlerinden fazla olmak koşulu ile bu değerlendirmeler neticesindeki sıralamaya göre belirlenmelidir.

Uygulanması önerilen bu analiz tekniklerinin konu ile ilgili tartışmaları tamamen bitirmesi elbette beklenmemektedir. Her şeyden önce bu tür yatırım projelerinin toplumdaki bireylerin çoğuna fayda sağlasa bile bazılarının zarar

verebilmesi kaçınılmaz olduğundan nimet ve külfetlerinin bireylere / gruplara paylaştırılmasında anılan bu analizlerin sonuçlarına dayanacak kararların her zaman herkesi memnun etmesi kolay olmayacaktır. Ayrıca, fayda-maliyet analizi tekniğinin pahalı, zaman alıcı ve her duruma uygulanamaması gibi zaafı da vardır. Öte yandan insan sağlığında oluşacak tahribatın ve doğaya olumsuz etkilerin hesaplanabilmesinin ve hele bunların parasal olarak ifade edilmesinin anlamsızlığı da dikkate alınmalıdır. Bu etkilerin parasal olarak ifade edilip edilemeyeceğine ilişkin olarak ilgili yazında ciddi tartışmalar yapılmaktadır. Kasım 2012 tarih EKO IQ dergisinde yer alan "Doğa Kaç Para?" adlı dosya bu açıdan çok öğreticidir. Ancak mevcut koşullarda, bir yatırım projesinin uygulanmasına ilişkin kararı, belirtilen bu zaafılarına karşın anılan analiz sonuçlarına dayandırmanın öznel kriterlere dayandırmaktan daha iyi olacağı düşünülmektedir. Projenin insan sağlığında yaratacağı tahribatın ve doğaya olumsuz etkilerinin (olası ekolojik yıkımlar da dahil) de parasal olarak ifade edilmesi durumunda yapılacak bir fayda-maliyet analizi -ölçülmesi güç olan bu toplumsal maliyetlerin (intangible cost) de düşünülünce- bu tür projeler toplumsal açıdan yapılabilir olmadığını gösterecektir. Çünkü yıllar itibarıyla projenin olası toplumsal maliyetlerinin bugünkü değerlerinin toplamı toplumsal faydalarının bugünkü değerlerinin toplamını kat ve kat aşmış olacaktır.

Bu analizler mevzuatımızda da yer almaktadır. Kamu yatırım projeleri fizibilite araştırmalarında ekonomik ve sosyal analizlerin yapılması ilk olarak 2005 Temmuz'unda yayımlanan 2006-2008 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi'nin eki olan "Proje Maliyeti 2 Milyon YTL ve Üzerindeki Kamu Yatırım Projesi Teklifleri İçin Fizibilite Raporu Formatı"nda talimatlanmıştır. 2019-2021 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi'nde ise bu tutar, "10 milyon TL ve üzerinde olan yeni yatırım projesi teklifleri" olarak revize edilmiştir.

Kamu yatırımlarında bu tür analizlerin yapılması gerektiğini öneren ilk belge

ise, raportörlüğünü üstlendiğimiz 2001 tarihli Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı içerisinde yer alan Kamu Yatırımlarının Planlanması ve Uygulanmasında Etkinlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu'dur. Mevzuatımızda konuya ilişkin bir başka düzenleme daha bulunmaktadır. Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu, "Kamu idarelerinin mal ve hizmet üretimi ile ihtiyaçlarının karşılanmasında, ekonomik veya sosyal verimlilik ilkelerine uygun olarak maliyet-fayda veya maliyet-etkinlik ile gerekli görülen diğer ekonomik ve sosyal analizlerin yapılmasının esas olmasını" kamu maliyesinin temel ilkelerinden saymaktadır. Bu düzenleme gereğince altyapı hizmeti niteliğindeki bu yatırım projesi için ister ÇED Raporunda belirtildiği gibi yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirilecek olsun (s. 371'de 14 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Kanal İstanbul Projesinin yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirilmesinin kararlaştırıldığı ifade edilmektedir) isterse Cumhurbaşkanının da bir seçenek olarak sunduğu milli bütçeyle yapılacak olsun, her iki finans yönteminin bütçeyle ilişkisi nedeniyle (ilkinde bütçeye tanınan garantiler kapsamında bir ödenek ayrılırken, ikincisinde öngörülen yatırım tutarında bir ödenek konmaktadır) maliyet-fayda veya maliyet-etkinlik ile gerekli görülen diğer ekonomik ve sosyal analizlerin yapılması zorunludur. Ama gelin görün ki mevzuatın bu açık hükümlerine rağmen sadece ÇED ile yetinilmekte, sözü edilen ve yasal zorunluğu bulunan analizlere gidilmemektedir. Bu durum mevzuata ciddi bir aykırılık teşkil etmektedir.

ÇED Raporunda sadece dar kapsamlı bir fayda-maliyet analizi yapılmaktadır. 1595 sayfalık bir raporda bu analiz için sadece beş sayfa ayrılmış olması (s. 366-370) oldukça manidardır. Proje için yapılan ekonomik fizibilite değerlendirme sonucunda GSYH'ye katkı, boğaz güvenliğini artırıcı ve kaza maliyetlerini azaltıcı olumlu etki ve uluslararası ticareti destekleyici stratejik önem tespit edilmektedir. Ekonomik faydalar Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) kapsamında değerlendirildiğinde, 20 yıllık süreçte 126,4 milyar dolar tutarında ek GSYH üreteceği

ve yıllık GSYH'ye ortalama %0,74 katkı sağlayacağı hesaplanmaktadır. Bağımsız bir çalışma yürütmeden yapılmış başka bir çalışmaya* gönderme yapılarak projenin yıllık GSYH'ye katkısının hesaplanması oldukça manidardır. Ayrıca, Kanal İstanbul Projesinin hayata geçmesi ile elde edileceği öngörülen, boğaz güvenliği ve kaza maliyetlerinin azaltılmasından kaynaklanan ekonomik faydalar ortaya konmaktadır. Bunlara ek olarak projenin gerek kanal kullanımı gerekse destekleyici entegre tesisler ve lojistik merkeziyle Türkiye'nin uluslararası lojistik performansına olumlu katkı sağlayacağı, lojistik altyapısını geliştireceği ve uluslararası malların seyir sürelerini kısaltacağı öngörülmektedir. Görüldüğü üzere burada benimsenen fayda-maliyet analizi, tek faktörlü ölçütleri kullanan bir ekonomik fayda-maliyet analizidir. Diğer manidar bir nokta, raporda çok ayrıntılı bir şekilde ekolojik ve çevresel sorunlardan bahsedilmesine rağmen kayda değer olumsuz bir etki oluşmadığı sonucuna varılmış olmasıdır (s. 370). Bu kanaate bir gerekçe göstermeksizin varılmış olması düşündürücüdür. Ayrıca, projenin istihdama yapacağı katkıya bu bölüm yerine başka bir bölümde değinilmiş olması dikkat çekicidir. AKP iktidarı tartışmalı projenin işsizliğe önemli katkı sunacağını lanse etse de açıklanan veriler bunun tersini gösteriyor.

ÇED Raporunda açıklanan verilere göre, Kanal İstanbul'un toplamda 10 bin kişiye istihdam sağlaması beklenirken, bu rakamın sadece 500 ile 800 kişilik kısmının devamlı çalışan kişileri kapsadığı ortaya çıktı. Geri kalan kısmının ise inşaat öncesi hazırlık ve inşaat çalışmaları sırasında çalışacağı belirtildi. Projenin inşaat aşamasında yaklaşık 8 ile 10 bin arasında kişinin, işletme aşamasında ise yardımcı tesisler de dâhil olmak üzere toplam 500-800 arasında kişinin çalışması öngörülmektedir. Bu veriler AKP iktidarının tartışmalı projenin işsizliğe önemli katkı sunacağı beklentisini karşılayamamaktadır. Anlaşılan devamlı işler kapsamında 500 ile 800 kişilik istihdam katkısı küçük bulunmuş olmalı ki, bu katkıdan ekonomik fayda-maliyet analizinde söz etmeye gerek görülmemiştir.

Özellikle, küresel finans piyasalarından ihtiyaç duyulan ucuz borçlanma imkânları sağlanmadığı takdirde proje nasıl finanse edilecek ve Türkiye nasıl bir ekonomik tabloyla karşı karşıya kalacak?

Türkiye'nin risk primi (CDS), Ocak ayı ortasında 267 iken 10 Mart itibarıyla 420 düzeyine ulaşmıştır. Bu sert çıkışta hiç şüphesiz Türkiye'nin iç ekonomik kırılma noktaları kadar dış politika geriliminin (özellikle İdlib krizinin) de önemli bir rolü vardır. Bunların yanı sıra, koronavirüs riskinin de bu genel risk katsayısının yükselmesine katkı verdiği muhakkaktır. Koronavirüs etkisiyle küresel daralma sürdüğünde, bu genel risk katsayısındaki yükselme eğilimi devam edecek ve katayı daha da yüksek bir düzeye ulaştıracaktır. Bu dış borçlanmanın maliyetinin daha da artacağı anlamına gelmektedir. Böyle bir konjonktürde projenin yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirilmesi çok zor gözükmektedir. Öte yandan projenin gerektirdiği 145 milyarlık finansman tutarının 2020 bütçesinde öngörülen açık rakamının 5 milyar TL üzerinde olması bütçeden finansmanını da adeta imkânsız kılmaktadır. Bu iki finansman yolunun tükenebileceği düşünülmüş olmalı ki, bir üçüncü yol bulunmaya çalışılmıştır. Bankacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile uzun vadeli ve yoğun sermaye ihtiyacı duyan büyük altyapı projeleri ile enerji projelerine finansman sağlamak üzere proje fonları oluşturulabilme olanağı getirilmiştir. "Kitleles fonlama" adı verilen bu yeni yöntem kurulan platformlar üzerinden ve elektronik ortamda halktan para toplama esasına dayanmaktadır. İsteyen yurttaşlar ve şirketler böylece projelerin menkul kıymetlerini alarak projeyi finanse edebileceklerdir. Getirilmek istenen düzenleme, finansör bulunamadığı söylenen Kanal İstanbul Projesi için kaynak yaratma çabası olarak değerlendirilmektedir. Yasal bir düzenlemeyle Kanal İstanbul gibi yüksek maliyetli bir proje yükünün şirketler ve vatandaşlara yüklenmesinin önü açılmıştır. Ancak bu yükün sözü edilen riskler nedeniyle büyümenin 2020 yılı için öngörülen yüzde 5 oranından daha düşük bir düzeyde seyredebileceği bir

konjonktürde taşınabilmesi oldukça güçtür. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesinde ısrarcı olunmasının ekonomik bir rasyonalitesi bulunmamaktadır.

Kanal İstanbul'un ülke ekonomisine maliyeti topluma anlatırken en çok öne çıkarılması ve vurgulanması gereken hususlar nelerdir?

Kanal İstanbul'un sadece ülke ekonomisine maliyetiyle yetinilmemeli ve daha da ötesine gidilerek topluma maliyetinin ne olacağı hesaplanmalıdır. Bu perspektifle bakıldığında, bu soruya yanıtın aslında ilk soruda yanıtlanırken büyük ölçüde verilmiş olduğu görülecektir. Kanal İstanbul Projesinin yapılması halinde, tutarı 145 milyarı bulacak kaynağın bu projeye tahsis edilecek olması nedeniyle değeri 145 milyar tutacak başka proje veya projelerden vazgeçilmiş olacaktır. Ayrıca bu toplumsal maliyet yetmiyormuş gibi, Kanal İstanbul Projesinin onarılması mümkün olmayan başka toplumsal maliyetler (olası ekolojik yıkımlar da dahil çevresel ve insan sağlığını tehdit edici tahribatlar, tarımsal alanların azalacak olması, zorunlu göçün yaratacağı sosyal maliyetler vb.) de söz konusu olabilecektir. ■

* "What prospects for transport infrastructure and impacts on growth in southern and eastern Mediterranean countries?", MEDPRO, 2013.



Doç. Dr. Ece Ceylan Baba

Yeditepe Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi

Kanal İstanbul'u hızla "distopyaya dönüşecek bir ütopya" olarak tanımlıyorsunuz. Nasıl bir distopya öngörüyorsunuz?

Günümüzde kentler, küresel bir rekabet içerisinde. Söz konusu rekabette avantaj sağlayabilmek adına kentlerde mega ölçekli projeler tasarlanmaktadır. Projelerin işlev bağımsız rekabetinden, ekonomik büyüme hedefli ütopyik mega projeler ortaya çıkmaktadır. Yöneticiler tarafından çok arzulanan ütopyik-mega projeler, tamamlandıklarında sosyal, ekolojik ve ekonomik alanlarda geri dönüşü olmayan büyük zararlar üretebilmektedirler. Kâğıt üzerindeki ütopyalar, gerçekleştirildiklerinde distopyalara dönüşme riski taşımaktadırlar. Başka bir deyişle, mega projelerde düşlenen ütopyalar, projenin uygulama aşamasında, hesaplanmamış ya da göz ardı edilmiş pek çok farklı değişken sebebi ile distopyaya evrilebilmektedir.

Ütopyacı yaklaşımın Kanal İstanbul ile sağlamayı düşlediği sonuçlar; İstanbul'un ve Türkiye'nin ekonomik büyümesini arttırmak, ikonik yapıların sağlayacağı sansasyonla, İstanbul'un küresel reklamını yapmak ve onu küresel bir çekim merkezine dönüştürmektir. Kanal İstanbul Projesi, kente ve doğaya yoğun müdahaleler içermektedir ve on iki bin yıl içerisinde evrimleşmiş bir doğal ortamı birkaç yıl içerisinde geri dönüşsüz bir biçimde devrimsel bir hareketle değiştirme, dönüştürme eylemleri barındırmaktadır. Bu yaklaşımdan bir ütopya elde edilmek istense de hem tarihsel örnekler hem de rasyonel bilimsel yaklaşım bize bu projenin bir distopyaya dönüşebileceğini işaret etmektedir.

Projeyi mimari ve kentsel tasarım açısından nasıl değerlendiriyorsunuz?

Kenti bir makine gibi tasarlayan ütopyacı görüşler ile ideal olarak tasarlanan mimari ve kentsel yaklaşımlar, distopya biçimindeki olumsuz yaşam mekanlarına dönüşmektedir. Ütopyacı bir yaklaşım kentsel bir projenin temelini yerleştiğinde, açıktır ki, söz konusu ütopya her ne şekilde tasarlanırsa tasarlansın, ona ulaşmak için her türlü araç meşru hale gelir. Buradan ütopyacı düşüncenin kaçınılmaz olarak baskı ve zorlamayla sonuçlanacağı şeklindeki distopyacı bir kanıt ortaya çıkar. Bir ideal kent olarak sunulan ütopya, "ideal"ın tanımı gereği kusursuz olmak zorundadır. Buradan da ikinci distopyacı kanıt çıkar: Kusursuzluk düşüncesi hem değişime kapalı, yani tarihi ve gelişmeyi tamamen donduran statik bir kent inşasıyla sonuçlanır. Nihayet bu iki kanıtın sonucu olan üçüncü distopyacı kanıt ulaşırız: Ütopyacı düşünce ile özgürlük birbiriyle uzlaşmaz. Böylece anti-ütopyacı akıl yürütmenin döngüsü tamamlanır: Ütopyacılık her durumda, gerçekleşmesi imkânsız olan, gerçekleştirilmeye girişildiğinde baskı ve zorlamayla ya da totalitarizmle sonuçlanan bir düşünme biçimidir. Yani ütopyacı kentsel tasarım girişimleri, neredeyse zorunlu olarak distopyacı kentsel mekân üretimleri ile sonuçlanmaktadır.

Bilimsel araştırmalara ve uzman görüşlerine bakıldığında, Kanal İstanbul'un pek çok distopik tahribat senaryosuna davet çıkardığı görülmektedir. Bu senaryolar, kent makroforumunun bozulması, kentin ekosisteminin bozulması, arkeolojik kalıntıların tahribatı başlıkları altında incelenmelidir. Böylesi büyük bir tahribatın meydana gelmemesi adına Kanal İstanbul Projesi için, projenin öncelikle bütünüyle şeffaf bir biçimde kamuya anlatılması, ardından bilim insanları ve uzmanlar tarafından kapsamlı bir şekilde tartışılması, çıkması olası sorunların masaya yatırılması ve bu sorunların üstesinden nasıl gelinebileceğinin düşünülmesi gerekmektedir. ■



Deniz Ataç

Tema Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı

Kanal İstanbul Projesinin bir bütün olarak çevreye etkileri neler olacak?

Ekolojik açıdan özgün ve hassas bir bölgede yapılması planlanan Kanal İstanbul, sadece bir denizyolu ulaşımı projesi olarak değerlendirilemez. Çünkü şehrin tüm ulaşım sistemini, makro formunu, yer altı su sistemini, karasal ve denizel yaşam alanlarını tamamen değiştirmesi söz konusudur. Bu kapsamdaki bir projenin, herhangi bir sanayi tesisi veya taş ocağı gibi ÇED süreci ile hayata geçirilmeye çalışılması, birçok kritik konunun belirsiz ve çözümsüz kalmasına neden olmaktadır. ÇED Raporunda belirtilen proje etki alanının çok ötesinde, tüm İstanbul'u ve hatta Marmara Bölgesini, Karadeniz'i, Marmara Denizi'ni ve buralardaki karasal ve denizel yaşam alanlarını geri dönüşü mümkün olmayacak şekilde etkileyecek bir projenin, üst ölçekli mekânsal planlama ve stratejik çevresel değerlendirme süreçleri dışında tutulması gerçek etkilerinin tam olarak ortaya konulamamasına neden olmaktadır.

Proje temiz hava, temiz su, yeterli ve sağlıklı gıda ile ilgili İstanbul'un yaşam destek sistemleri olarak nitelendirilebilecek üç temel yaşamsal unsurun ciddi oranda tahribatına neden olacaktır; tarım alanları, ormanlar, su varlıkları. Proje ile yaklaşık 142 milyon m²'lik tarım alanı yapılaşma tehlikesi ile karşı karşıyadır. Bu alan İstanbul tarım alanlarının yaklaşık %19'unu oluşturmaktadır. ÇED Raporuna göre 421 hektarlık bir ormanın Kanal İstanbul Projesi nedeniyle kesileceği açıklanmaktadır. Öncelikli olarak kesilecek ormanın 287,03 hektarlık kısmı muhafaza ormanı statüsündedir ve Terkos Gölü Muhafaza Ormanı'nın sınırları içerisinde kalmaktadır. Kanal güzergâhı ve etki

alanında Terkos Gölü, Sazlıdere Barajı ve Küçükçekmece gölü bulunmaktadır. Bu bölgeler kuşlar, iki yaşamlılar ve tatlı su canlıları açısından son derece önemli ekosistemlerdir. Bu alanlarda 249 kuş türü, 29 tatlı su türü ve 7 iki yaşamlı tür olduğu ÇED Raporunda da yer almaktadır. Proje alanında bulunan ve İstanbul'un en önemli su rezervleri olan Sazlıdere ve Terkos havzaları bu proje ile yok olma ve tuzlanma riski taşımaktadır. Terkos ve Sazlıdere kentin toplam su biriktirme kapasitesinin %29'una sahiptir. Trakya altında yoğunlaşmış yer altı suyu havzaları, iklim değişikliğinden kaynaklanacak kuraklık karşısında hayati öneme sahip stratejik tatlı su rezervleridir. Proje nedeniyle tüm Avrupa Yakası'ndaki yer altı suları, geri dönüşü olmayacak şekilde tuzlanma riski ile karşı karşıyadır. ■



Prof. Dr. Avni Zafer Acar
Piri Reis Üniversitesi, Uluslararası
Lojistik ve Taşımacılık Bölümü

Kanal İstanbul Projesi için öne sürülen en önemli gerekçelerinden biri İstanbul Boğazı'nın uluslararası taşımacılık için yetersiz olması. Diğer önemli gerekçe ise projenin İstanbul Boğazı'ndaki kazaların azaltmak için gerekli olduğu. Kanal İstanbul Projesi deniz ticaretini gerçekten artıracak mı? İddia edildiği gibi İstanbul Boğazı'nda gemi kazaları artıyor mu? Son olarak, kanaldan geçişin boğaza kıyasla daha pahalı olacağı ve ülkemiz ekonomisine büyük bir katkı sağlayacağı iddia ediliyor. Uluslararası ticaret gemileri daha fazla para ödeyecekleri bir kanaldan geçmeye nasıl ikna edilecekler?

Mevcut veriler çerçevesinde yıllar itibarıyla İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayılarında aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere azalma söz konusudur. Tabloya dikkat ettiğimizde genel olarak İstanbul Boğazı'ndan geçişlerde bariz bir

yoğunluk olmadığı, üstelik 2004 yılından 2018 yılına kadar toplam geçiş yapan gemi miktarında 13,461 adet, en yoğun yıl olan 2007 yılına kıyasla 15,503 adetlik bir eksilme mevcut olduğu görülmektedir. Bunda özellikle ülkemiz ekseninde yapılan boru hatlarının önemli etkisi bulunmaktadır. Bu noktadan çıkarımla geçişlerin özellikle akaryakıt tankerleri bağlamında eksildiği, bunun da gemi geçişlerinin yarattığı riski azalttığı söylenebilir. Ayrıca tablonun ikinci sütununda bakıldığında geçen gemilerin ortalamada yarısının kılavuz hizmetlerinden yararlandığı ve kılavuz alma oranının yıllara bağlı olarak yükseliş göstermekte olduğu görülmektedir ki bu durum da İstanbul Boğazı'ndan geçiş güvenliğini artıran bir husustur.

Tablonun üçüncü ve dördüncü sütunlarında Boğaz için tehlike yaratabileceği düşünülen 200 metreden büyük gemiler ile tüm ebatlardaki tanker geçiş miktarları almaktadır. Görüleceği üzere büyük gemi statüsündeki geçişlerin oranı özellikle küresel deniz ticaretinin konteyner taşımacılığına doğru eğilim göstermesine paralel olarak büyüyen gemi ebatlarına uygun olarak artmaktadır. Ancak İstanbul Boğazı'ndan geçen tanker miktarı sözünü ettiğimiz üzere yıllara bağlı olarak azalmaktadır. Üstelik son 15 yılın istatistiklerine göre 200 metreden büyük gemilerin kılavuz alma oranı %99'dan fazladır.

Yıllar	Toplam Geçiş	Kılavuzlu Geçiş Oranı (%)	200 Metreden Büyük Gemiler (Toplam)	Tankerler (TTA, TCH, LPG/LNG)
2004	54,564	40,90	3,052	9,399
2005	54,794	44,70	3,503	10,027
2006	54,880	48,45	3,653	10,153
2007	56,606	47,14	3,653	10,054
2008	54,396	49,64	3,911	9,303
2009	51,422	48,57	3,871	9,299
2010	50,871	51,18	3,623	9,274
2011	49,798	52,23	3,800	9,103
2012	48,329	51,34	3,866	9,027
2013	46,532	51,63	3,801	9,006
2014	45,529	53,83	4,295	8,745
2015	43,544	53,62	3,930	8,633
2016	42,553	52,54	3,873	8,703
2017	42,978	55,98	4,005	8,832
2018	41,103	56,99	4,106	8,537
Toplam	737,899		56,942	120,610
Yıllık ortalama	49,193	50,23	3,796	8,040

Konunun ticari boyutuna geçtiğimizde İstanbul Kanalı projesinin deniz ticaretine etkisi konusunda kanaatim olumlu yönde değildir. Malumunuz olduğu üzere çeşitli medya kanallarında farklı uzmanlık alanlarından gelen kişiler bu projenin yaratacağı rant ve çevresel etkiyle ilgili görüşler ileri sürerken kanaatimce projenin en önemli etkisinin olacağı deniz ticaretimiz gözlerden kaçmaktadır. Şöyle ki İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin belli bazı sınırlar altında olması gerekmektedir. Mevcut boğaz mevzuatına göre 300 metreye kadar büyüklükte gemiler özel bir kontrole gerek duymadan boğazlardan geçebilmektedirler. Geçiş istatistiklerini biraz önce paylaşmıştım.

Konuyu özellikle küresel çapta artış gösteren konteyner taşımacılığı ve konteyner gemileri bağlamında ele almak istiyorum. Günümüzde 300 metreye kadar uzunlukta gemiler maksimum 5.000 TEU konteyner kapasitelidir. Bu gemiler genellikle 11-12 metre draфта sahiptirler. Dolayısıyla derin deniz limanına ihtiyaç duymazlar. Bu durum Karadeniz'de 300 metre uzunluğun altında olan ve yer yer İstanbul tipi diye adlandırılan gemilerin kullanımını artırmıştır.

Oysaki planlanan kanal 340 metre uzunluk, 48 metre genişlik ve 15 metre draфта sahip gemilerin hem de İstanbul Boğazı'ndan daha hızlı bir şekilde geçmesine müsaade edecektir. Bu tip gemiler genellikle 8.000-8.500 TEU kapasitesindedir. Dolayısıyla tek gemide %50-60 kapasite artışı sağlayacak, hızlandırılan trafikle birlikte geçen yük miktarı %70-75 dolayında artacaktır. Uluslararası ticaret açısından bakıldığında zaman ve maliyet açısından çok büyük ve olumlu bir gelişme diyebiliriz.

Tesadüfe bakın ki Köstence limanında Avrupa bankalarından destek alan Dubai Port (DP World), Gürcistan Poti limanında APM-Mears ve Gürcistan Anaklia limanında ise içinde ABD menşeli Conti Holding'in de bulunduğu konsorsiyum yapım ve genişletme çabalarını 8.500 TEU konteyner kapasiteli gemilere göre yapmaktadırlar.

Bu projenin hayata geçmesiyle Port Said, İskenderiye, Pire, Köstence ve Poti limanlarına üslenmiş olan uluslararası ana hat gemi işletmecileri ile stratejik ortakları

olan liman işletmecilerinin kurmuş oldukları uluslararası stratejik zincirin işleri oldukça kolaylaşacaktır. Oysaki mevcut durumda bu stratejik zincirin en can alıcı noktasını elde tutmaktayız.

Herkesin projenin maliyet ve çevresel etki yönleriyle ilgilendiği bu dönemde bir de bu açıdan baktığımızda Köstence, Anaklia ve Poti limanlarını derinleştirme ve iskelelerini uzatmak için neden bu kadar yatırım yapılmaya başlandığı anlamak sanırım daha kolay olacaktır. Mısır'daki kanal genişletme çalışmalarının "Arap Baharı" denen karışıklık dönemine denk geldiği sanırım gözlerden kaçmamıştır. İkinci Süveyş Kanalı projesinin gerçekleşmesinden sonra Mısır'ın bundan ne elde ettiğinin incelenmesi de bizim açımızdan faydalı olacaktır.

Kısaca yeni kanal projesinin gerçekleşmesi durumunda Karadeniz'e yükü olan hiç bir ana hat taşıyıcının Ambarlı limanına uğramasına artık gerek kalmayacaktır. Çoğu koster sınıfı gemilerden oluşan deniz ticaret filomuz ise artık kısa mesafe dağıtım / toplama yükü bulamayacaktır. Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı da azalacaktır ki Pire limanı yapmış olduğu uluslararası stratejik bağlantılar neticesinde son yıllarda yük elleçleme açısından Ambarlı limanını geçmiştir. Limanlarımızın toplam işlem hacminin yaklaşık %70'inin Marmara bölgesi limanlarında gerçekleşmekte olduğunu da gözden kaçırmamak gerekir. Bu noktadan çıkarımla sanayicimizin girdi ürünleri muhtemelen Pire limanında elleçlenecek, Türk armatörleri ise bu yükleri limanlarımıza getirmek için birçok masraf yükü ile karşılaşacaktır. Bu durum yükselen girdi maliyetleri ile uluslararası ticarete rekabet gücümüzü zayıflatacaktır. Bu kayıplara karşılık elde edeceğimiz ise sadece nispeten hafifleyen boğaz trafiği ile kayıplarımızın yanında çok küçük bir meblağ tutacak olan yeni kanaldan kazanılacak geçiş ücretleri olacaktır.

Sonuç olarak, kanaatimce, özellikle denizcilik bağlamında küresel ticareti yönlendiren güçler kazanırken Türk limanları, Türk deniz taşımacılığı ve Türkiye ekonomisi kaybedecektir. ■



FORUM KONUŞMALARI

Funda Cihan
Zehra Dalmaz
Zafer Acar
Kemal Doksanyedi
Süheyla Bayrak
Hasan Cavit Yenigün
Oytun Güventürk
Haluk Dural
Ayşe Yıkıcı
Eren Onur
Ahmet Saymadi
Koray Türkay
Zafer Ülger
Yalçın Yüksel
Uğurcan Bayer
Soner Alkan
Murat Cesur
Turgay Mahmutoğlu
Zana Gümüş
Metin Düzgıt
Meftun Gürdallar
Oğuz Kılıç
Kaya Enişte

Funda Cihan

Öncelikle davet için çok teşekkür ediyorum. Çevre mühendisiyim ve sempozyuma Çevre Mühendisleri katıldım. Tüm oturumları takip etmek mümkün olmasa da katılımcıların her anlamda bilgilendirildiğini düşünüyorum. Çalıştay çok önemli katkılar sağladı. Biz de oda olarak zaten bu konu üzerinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Yakın zamanda da kanal ile ilgili bilimsel raporumuzu kamuoyuna sunmuş olacağız. Bu bilgiyi paylaşmak istedim. Tüm katılımcılara katkıları için teşekkür ederim.

Zehra Dalmaz

Öncelikle hepiniz hoş geldiniz. Buraya yeni havaalanının doğasını katlettiği köylerden biri olan Durusu, Terkos'tan geliyorum. Şimdi bölgemizde Kanal İstanbul adı ile yeni bir rant alanı yaratılmak isteniyor. Bahsi geçen bu çılgın proje hayata geçirilirse yaşam alanlarımıza son ve öldürücü bir darbe daha vurulacaktır. Biz Terkoslular köyümüzün göz göre göre yok edilmesini istemiyoruz. Bir bölge sakini olarak yaşadığımız sıkıntıları sizlerle paylaşmak istiyorum. Öncelikle yeni havalimanı inşaatı başladığından beri üzerimize yağın toz günlük hayatımızın gerçeklerinden biri oldu. Üzerimize yağmur yerine resmen çamur yağıyor. Her ilkbahar çevremize gelen leylekler gelmez oldu. Göç yollarını mı tıkadık yoksa daha iyi bir yer mi buldular takdiri size bırakıyorum. İstanbul'un yegâne su kaynağı olan Terkos Gölü'nün daimi misafiri olan sakarmekeler de artık yok. Ektiğimiz ürünler dalında çürüyor. Kalanları da yaşam alanları talan edilen canlılar tarafından tüketiliyor. Aç kalan tilkiler, kirpiler, kurtlar, domuzlar ve daha niceleri ile iç içe yaşıyoruz. Sulak alanlar kurduğu için çok tuhaf bir cins sivrisinek ile boğuşuyoruz. Kendileri hayalet gibi, sesleri yok, görünmüyorlar. Bir anda ısırıyor ve gözden kayboluyorlar. Isırdıkları yerler çok kaşınıyor ve çok kötü bir yara izi bırakıyor. Ben 50 yıldır burada yaşıyorum, böyle bir şey hiç

görmedim. Biz Durusu Terkoslular olarak yaşam alanlarımızı yok edecek bu çılgın rant projesine sonuna kadar direneceğiz, gücümüz yettiğince karşı duracağız. Sadece kendimizin değil kesecekleri ağaçların, kurutacakları göllerin, yabani hayvanların da haklarını savunacağız. “Ya kanal ya İstanbul” diyor ve sizleri saygı ile selamlıyorum.

Zafer Acar

Oturumlarda birçok konu konuşuldu. Ele alınmadığını düşündüğüm bir konuyu sizlere arz etmek istiyorum. Uluslararası mal hareketinin hacim itibarıyla %80'i deniz yoluyla gerçekleşiyor. Uluslararası taşımacılık artık ağırlıklı olarak küçük, yani bizim koster dediğimiz gemiler yerine daha büyük 300 metrenin üzerindeki devasa gemilerle yapılıyor. Boru hatlarının yaygınlaşmasıyla birlikte akaryakıt taşımacılığının azalması, konteyner taşımacılığını büyük miktarda artırmış durumda. İstanbul Boğazı'ndan en fazla 300 metre uzunluğunda gemiler geçebiliyor. Bu gemiler genellikle 5000 TEU (Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi) kapasitesinde yük taşıyorlar ve 11-12 metre draфта sahipler. Peki, kanaldan geçecek yeni gemilerin özellikleri nasıl olacak? 340 metre uzunluk, 48 metre genişlik, 15 metre draft deniyor. Bu boyutlar 8000 ile 8500 TEU'luk bir gemiye karşılık geliyor. Karşımıza çıkan şey şu gemi başına %50 ile %60 daha fazla mal, diğer taraftan da Ambarlı açıklarında bekleme süresinin kısaltılması ile toplamda mal hareketinin %70-%75 oranında artması. Bu mal hareketinin artması öncelikle kime yarar? Uluslararası ticareti yönlendirenlere yarar ki bunun işaretleri de söz konusu. Şu an Köstence'de 1-2 tane limanda biri Avrupa Yatırım Bankası öbürü DP Port tarafından uzatma, genişletme ve derinleştirme çalışmaları yapılıyor. Yine Gürcistan'ın Poti Limanı'nda dünya devi HPM Port tarafından benzer bir çalışma yapılıyor. Tesadüf şu ki oradaki ölçüler kanal için deklare edilen ölçülere bire bir uyuyor. İşte bu durum bende Kanal İstanbul Projesinin bu ülkede içerisinde izlenimini uyandırıyor. Şu an az önce tarif ettiğim büyük ana

hat gemileri ekseriyetle Poti Limanına gidiyorlar ama sonuç olarak bizim koster filolarımıza da mal teslim ediyorlar ve bizim armatörlerimiz Karadeniz'e mal çıkartıyor. Kanalı açtığımız takdirde ana hat gemileri bize hiç uğramadan sadece geçiş ücretini ödeyerek İskenderiye, Pire; oradan da Köstence ve Poti rotasını izleyecekler. Özetle, biz sadece geçiş ücretini alacağız ve bekçilik yapacağız.

Kemal Doksanyedi

Herkese iyi akşamlar. Bugünkü çalıştayda bilim insanları gerekli bütün bilimsel açıklamaları yaptılar. Ben MAHDER Mahalle Afet Derneği gönüllülerini temsilen buradayım. Mahalle afet gönüllüleri adına Küçükçekmece'deki çalışmaları ben yürütüyorum. Doğadan aldığımız her şeyi, doğa bizden geri alacaktır. Bu zamanı gelince sel, zamanı gelince yangın, zamanı gelince deprem olacaktır. Olası bir deprem felaketinin ardından afetzedeleri kurtarabilmek için sadece ve sadece 72 saatimiz var. Daha fazla değil. O kanalın üzerinde yapılacak 8 tane köprü bizim afete ulaşmamızı, batıdan gelecek lojistiği ve ilaç yardımlarını engelleyecektir. Tıpkı bir farenin kapana kısıtılması gibi bizi kendi kapanımız içinde öldürecekler. Bunu mahallenizdeki ve çevrenizdeki komşularınıza, akrabalarınıza yakınlarınıza anlatınız. Deprem kapımızda ve deprem ile yaşamayı ne yazık ki 20 yıldan beri öğrenemedik. Bize bunu öğretmediler. Benim de gördüğüm kadarıyla öğrenmeye niyetimiz yok. Bize bunu ancak acı tecrübeler öğretecek. Hepinize teşekkür ediyorum.

Süheyla Bayrak

Merhaba, ismim Süheyla Bayrak. Jeomorfoloğum. Kanal İstanbul Projesine dair ortaya konan verilerin arasına jeomorfoloji ile ilgili bilgiler rastlayamadım diyebilirim. Jeologların araziye çıktıklarında sadece buldukları

yere bakarak kendi bilim dallarını incelemeleri mümkün değildir çünkü jeomorfolojik bilgilere ihtiyaçları vardır. Aynı şekilde jeomorfoloğlar da jeologların sunacağı bilimsel verilere ihtiyaç duyar. Jeomorfoloji, dördüncü jeolojik zamandan bu yana oluşmuş ve oluşacak yer şekillerini inceleyen bilim dalıdır. Bu nedenle ekonominin örgütlenmesi açısından da önemli veriler sunar. Bir baraj inşaatında ya da Kanal İstanbul gibi büyük bir projede önümüzdeki 50-100 sene içerisinde ne gibi sorunlarla karşılaşabileceğini öngörebilmek için jeomorfoloji bilim dalının ihmal edilmemesi gerekiyor. Örneğin bu konuya dair sağlam tahminlerimiz olmalı, ilgili veriler net rakamlarla ifade edilmeli. Dolayısıyla jeomorfoloji bilim dalı ve jeomorfoloğlar nerede diye soruyorum. Ayrıca, Kanal İstanbul Projesi hem Türkiye ekonomisi için hem de yurttaşlar açısından son derece ölümcül bir sorunu daha da görünür hale getirdi. Marmara Denizi ölüyor. Marmara Denizi'ni nasıl kurtarırız? Bizim en büyük problemimiz bu ve bunun net verilerle bilimsel olarak incelenmesi gerekiyor. Teşekkür ediyorum.

Hasan Cavit Yenigün

Kimya yüksek mühendisiyim. İki konuya değinmek istiyorum. Öncelikle Kanal İstanbul'un Marmara açısından nelere yol açacağını ifade edeceğim ve ikinci olarak, elimdeki veriler ışığında seyrüsefer konusunda yorum yapacağım.

Marmara Denizi'nin ölümünü hızlandıracağı için Kanal İstanbul Projesinin tamamen rafa kaldırılması gerekiyor. Ama herkesten şunu bekliyorum. Kanal İstanbul olmasa bile Marmara Denizi için gerekeni yapalım. Çünkü Marmara Denizi pek çok bilim insanının söylediği gibi birtakım kirleticiler nedeni ile ölmek üzere. Eğer Kanal İstanbul yapılırsa bilim insanlarının söylediği gibi Tuna Nehri sahilden gelerek akışın hızlı olduğu orada toplanmış ve askıda bulunan katı maddeler kanalın içine girecek. Eğer akış hızı kesilirse bir kısmı orada çökecek ama çoğu

yine Marmara Denizi'ne taşınacaktır.

Bazı kişiler kanalın İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeli geçişleri azaltacağını söylediler. Kusura bakmayın aranızda müneccim var mı? Hangi geminin nerede ne zaman kaza yapacağını biliyor muyuz? Diyelim ki gemilerin %40'ını kanaldan geçirdik, kalan gemilerin boğazda kaza yapmayacağını bir garantisi mi var? Eğer biz bilimsel olarak seyrüseferleri düzgün denetlersek, boğazdaki kontrol sistemlerinin eksikliklerini tamamlarsak ve seyrüseferleri hava durumuna göre düzenlersek kazalar olmayacaktır. Kazalar sırf olasılık ile ilgili değildir. Tedbirini alırsanız olasılıkları azaltırsınız. Birileri Kanal İstanbul'un şehrimizi dünya markası yapacağını söylüyor. Markadan önce insanlarımızın sağlığını düşünmemiz gerekir. Teşekkürler.

Oytun Güventürk

Hiking İstanbul oluşumundan Oytun Güventürk. Yorumdan ziyade bir soru sormak istiyorum. Malum Türkiye'nin yaptığı birçok işte yabancı devletler kendilerinde bize uyarılarda bulunma hakkı görüyorlar. İyi ya da kötü, fikirlerini beyan ediyorlar. Merak ediyorum, acaba yabancı devletler neden Kanal İstanbul konusunda sessizler? Veyahut da gerçekten sessizler mi? Sesleri bize mi yansımıyor? Ya da onlar da bu projenin içindeler o yüzden mi seslerini duymuyoruz? Eğer varsa, bu sorulara verilecek cevapları duymak isterim. Teşekkürler.

Haluk Dural

Değerli katılımcılar bendeniz Haluk Dural, Milli Merkez Platformu Genel Sekreteriyim. Çok değerli oturumlarda konunun uzmanlarından bu projenin her safhası ile ilgili ayrıntılı bilgi sahibi olduk. Dolayısıyla onların üzerine ekleyebileceğim bir şeyim yok. Ancak kısa kısa görüşlerimizi sizlere sunmak istiyorum.

Birincisi projenin finansmanı ile ilgili. Eski bir Devlet Planlama Teşkilatı uzmanı olarak şunu net olarak söyleyebilirim. Söylenildiği gibi milli imkânlarla böyle bir projeyi milli imkanlar ile 75 ile 100 milyar liraya yapma şansımız yoktur. 2009 yılı bütçesi açıkları ile 2020'de kabul edilen bütçe kanununda öngörülen 175 milyar liralık bütçe açığını bir araya getirdiğinizde 2020 bütçesinden açıklar için harcanacak para 300 küsur milyar liranın üzerindedir. Dolayısıyla olmayan bir milli para ile bu çapta bir projeyi gerçekleştirme imkânı yoktur. Gelelim dış finansman konusuna. Ülkelerin kredibilitesine değerlendiren önemli kuruluşların Türkiye için belirttiği kredi temerrüt takası baz puanı 400'dür. Bu puan Çin için 2'dir. Özetle, bütün ülkeler Çin'e hiç tereddüt etmeden kredi verirler çünkü ödeme garantisi kesindir. Ancak 400 puanı olan Türkiye'ye hiç kimse şu anda kredi vermemektedir. Dolayısıyla Türkiye'nin dışarıdan para bulma şansı da olmayacaktır. Ben kredi ve para olmayacağı için bu projenin yapılacağını düşünmeyenlerdenim. Ama verilen sözler nedeni ile elbette göstermelik birtakım şeyler yapılacaktır.

İşin bir de anayasal boyutu var. Öğleden sonraki oturumda Sayın Rıza Türmen işaret etti. Anayasanın 43. maddesi kıyıların, göl nehir ve deniz kıyılarımızın korunmasına matuf bir hüküm içerir. Özetle, bu madde "Kıyılardan yararlanmak kamunun lehine olmak şartı ile kanunla düzenlenir" diyor. Demek ki öncelikle kıyılarda değişiklik yapılacak bir proje hayata geçirilmeden, yapılmadan önce bununla ilgili kanuni düzenlenme şarttır. Anayasanın emridir. O nedenle kanunu çıkmadan hazırlanmış olan ÇED Raporu kanunen hükümsüz, yok hükmündedir. Bütün yetkili kuruluşlar, "ÇED Raporu hükümsüzdür" gerekçesi ile idare mahkemelerine iptal davaları açmaları gerekir.

Konunun güvenlik ile kısmında Sayın Türker Amiralimiz çok ayrıntılı bilgiler verdi. Onun üzerine çok küçük bir ekleme yapmak istiyorum. Amerika, Avrupa Füze Savunma Projesi çerçevesinde iki ülkede füzesavar üstleri açıyor. Bir tanesi Baltık kıyısında Polonya, diğeri ise Romanya'nın Deveselu üssüdür. Polonya'daki üssün

yapımı Rusya'nın baskısı nedeni ile gecikiyor ama Romanya'daki üssün yapımı önemli ölçüde tamamlandı. Oraya füze kontrolü için sabit radarlar, füzesavar füzelerinin kovanları ve lançerleri yerleştirildi. İşin bu noktaya gelmesinin ardından zaman Rusya, Amerika'yı uyardı. Çünkü Romanya'daki füze kovanları arasında Amerika'nın modernize ettiği seyir füzeleri de var. Tomahawklara nükleer başlık takıldı. Nükleer başlıklı füzelerin buraya yerleştirilmesi nedeniyle orta menzilli nükleer füze anlaşmasının ihlal edileceğinin gündeme gelmesiyle birlikte ABD bu işten vazgeçmek zorunda kaldı. Şimdi ABD'nin Romanya'daki bu üssü koruması lazım. Bunu da ancak denizden yapabilir. Öte yandan, Rusya karşı tedbir olarak Kırım'a İskender füzelerini yerleştirdi ve herhangi bir tehdit anında Romanya'daki bu üssü vuracağını belirtti. Amerika'nın hedefi başta Tomahawk füzeleri olmak bu üste bulunan askeri gücü aracılığıyla Rusya'nın Moskova ve Karadeniz arasındaki sabit balistik füze rampalarını ve üslerini baskı altına almaktır. İşte Amerika'nın Romanya'daki bu üssü koruyabilmesi ve gerektiği takdirde Rusya'nın İskender füzelerini vurabilmesi için füzesavar gemileri, kruvazörleri ve muhriplerini Karadeniz'de daimî olarak tutabilmesi gerekiyor. Sıkıntı buradadır. Bunun yapılabilmesi için de Montrö'nün iptal edilmesi şarttır. Kanal İstanbul Projesinin ana amacı Montrö'yü uluslararası tartışmaya açarak iptalinin sağlamaktır. Teşekkür eder, saygılar sunarım.

Ayşe Yıkıcı

Herkese iyi akşamlar. Kuzey Ormanları Savunması'ndan Ayşe Yıkıcı. Öncelikle 2013 yılından bugüne başlayan mücadelemizde "katil proje" diye adlandırdığımız üçüncü köprüye karşı başlattığımız mücadelemizde bugün yanımızda bir yerel yönetimi görmek gerçekten büyük mutluluk verici. Mücadelenin nasıl büyüdüğünü gösteriyor aslında. Mücadeleyi birlikte büyütme fırsatı tanıdığımız için bizlere bütün İBB yönetimine çok teşekkür ediyoruz.

Kuzey Ormanları Savunması olarak kuzey ormanlarının tamamını yapılaşmaya açmakla tehdit eden bütün projelere karşı mücadele etmek için yola çıkmıştık. Kanal İstanbul Projesi, 2011 yılında "çılgın proje" olarak karşımıza çıktığında köprü ve havaalanı için söylediğimiz cümleleri tekrarlamıştık: Bu da bir katil projedir. Bugün Mücella ablamız çok güzel bir laf söyledi. "Doğanın maliyeti sıfır değildir" dedi. Gerçekten doğanın maliyeti sıfır değil. Kuzey ormanlarında yapılan üçüncü havalimanı, köprü, kuzey Marmara otoyolu projeleriyle milyonlarca ağaç katledildi. Yaptığımız ufak bir hesaplamada sadece üçüncü havalimanı için 13 milyon ağaç katledildiğini gördük. Yani bu projeler ile katledilen sadece ağaç değil, büyük bir habitat, büyük bir ekosistem. Bütün canlıların yaşam alanları yok ediliyor. Onlar evsiz kalıyor. Mücadelelerimiz çoğunlukla insan odaklı sürüyor ama unutmayalım ki doğanın ve dünyanın sahibi insanlar ile birlikte tüm canlılar. O yüzden bu mücadelenin önemi tüm canlılar açısından çok önemli. Avustralya'da bir yangın çıktı ve 8000 koala hayatını kaybetti. Nesli tükenmekte olan bir canlı türü kendisi. Kuzey ormanlarında da nesli tükenmek üzere olan bir sürü canlı var. Tüm canlılar için bu mücadeleyi birlikte büyütmeliyiz.

Bir konuya daha değineceğim. 1/100.000 Çevre Düzeni Planı askıda biliyorsunuz. 25 Ocak'ta askıdan inecek. Burada imza kampanyasından söz edilmişti. Bununla ilgili de hızlıca yol almamız gerekiyor. Bütün resmi kurumların ayrı ayrı dava açması gerekiyor. Çünkü her idari mahkemenin vereceği cevapların farklı olduğunu ve hukuk sistemini bir şekilde bir hâkim yolu ile delebileceğimizi düşünüyorum. O yüzden bütün kurumları dava açmaya çağırıyorum. Söyleyeceklerim bu kadar ve herkese emeklerinden dolayı teşekkür ederim.

Eren Onur

İyi akşamlar herkese. Yoğun bir programın ardından birçok bilgiye sahip olduk. Bu

projeyi bilimsel ve ekonomik gerekçelerle neden ret etmemiz gerektiğini sanırım buradaki herkes bilince çıkardı. Zaten birçoğumuz bu bilgilere sahip olarak buradaydık. Bence artık tartışmamız gereken temel mesele nasıl karşı çıkacağımızı, nasıl örgütleneceğimizdir. Karşımızda “ben siz istesenez de istemesenez de bunu yapacağım” diyen bir siyasal inat varken, çoğunlukla altının boşaltıldığını da bildiğimiz “katılımcılık” kavramını öne çıkarmaktan başka çaremiz yok. Katılımı mümkün kılacak olan da örgütlenmedir. Yani bugün artık bu işin referanduma taşınması meselesi bile dile getirilmeye başlanmışken bizim mevcut toplumsal örgütlenme ile bu referanduma girmemiz intihar olur kanaatindeyim. Onun için bizim bugünden itibaren hızlı bir şekilde hem toplumun bu bilgilere sahip olabilmesi için bütün örgütlenmelerimizi seferber etmemiz gerekir. Bunun da iki ayağı vardır. İlki “toplumsal örgütlenme”, yani bilginin topluma yayılabileceği kanalları yaratabilmektir. Bunun önemli gereklerinden biri de bu bilgiye sahip olanların örgütlenmesidir. Bunun sağlanabilmesi için de teknik elemanların, bilim insanlarının örgütlenmeleri gerekir. Örneği ben bir mimarım. Mimari alanda edindiğimiz bilgileri ya da planlama ve tasarım alanlarında edindiğimiz bilgileri itiraz mekanizmalarımız ne kadar toplumsallaştırabiliriz onu tartışmamız gerekir. Teşekkür ederim.

Ahmet Saymadi

Merhaba arkadaşlar. Aslında paneller gösterdi ki, AKP'nin önümüze getirmiş olduğu bu projenin herhangi mantıklı ve makul bir yanı yok. AKP bu projeden nedamet getirene kadar bizim bu projeyi gündemde tutmamız gerekiyor. “Biz kandırıldık, biz bu projeyi yaparken yanlış yaptık” diyene kadar gündemde tutmamız gerekiyor. İstanbul halkına biz engel olmadığımız takdirde İstanbul'a ve bu memleketle nasıl bir ihanet içerisinde olduklarını göstermemiz lazım. Bu şart.

Paneller bir başka meseleyi daha

ortaya koydu. Biz Kanal İstanbul'a karşı çıkmakta sonuna kadar haklıyız ancak yeteri kadar güçlü müyüz? İşte bunu görmemiz gerekiyor. Sadece hukuki mücadele değil, İstanbul'un her tarafında halk toplantıları örgütleyerek İstanbul halkını bilgilendirmemiz gerekiyor. Kanal İstanbul'un yapılacağı alana bir dozer gittiğinde bütün İstanbul halkı oraya o dozerin niye gittiğini bilmeli. Bunu bildiği takdirde bu halk buna mutlaka engel olacaktır. Bu çalışmayı “Kanal İstanbul'a karşı mücadele” için bir başlangıç olarak adlandırabiliriz. Bu daha başlangıç, mücadeleye devam arkadaşlar.

Koray Türkay

Herkese merhabalar. Koray Türkay, “Ya Kanal Ya İstanbul Koordinasyonu”. Bugünkü oturumlarda çok önemli bilgiler edindik. Bu bilgiler bundan sonraki süreçte bu talan ve yıkım projesine karşı vereceğimiz mücadele için çok kıymetlidir. Bu talan projesi sosyal, ekonomik ve ekolojik açıdan büyük bir yıkıma neden olacaktır. Politik anlamda bazı okumalara ihtiyacımız var. Bugün iktidar, saray, tek adam rejimi, diktatör artık demokratik bir ittifak haline gelen muhalefet cephesini iktidarı karşısındaki en büyük tehlike olarak görmektedir. Gezi'den bu yana yükselen sokak muhalefet en son yerel seçimlerde kendini sandıkta var etmiş ve İstanbul'u bu demokratik ittifakın aday kazanmıştır. Dolayısıyla bu demokratik siyaset ve ittifak, iktidar ve sarayın bir numaralı hedefidir. Dolayısıyla bizim bu mücadeleyi örgütlerken öncelikli olarak birleşik mücadeleyi, yan yana durma perspektifini net bir şekilde ortaya koymamız gerekiyor. Bir diğer önemli husus ise biz bu mücadeleyi verirken birbirimizle karşı karşıya gelmekten mümkün olduğunca sakınmamız gerekir. Bizi bekleyen en büyük politik tuzak budur. Burada hem politik açıdan hem de birleşik mücadele anlamında güçlü olan taraf biziz. Bu gücü avantaja çevirerek, artık bu karanlığa son vermemiz gerekiyor. Öncelikle bu referandum talebinden hemen vazgeçmemiz gerek. Referandum yerine

kesinlikle “erken genel seçimi” talebini yükseltmemiz lazım. Bahsettiğim politik tuzağın panzehri bizim mümkün olduğunca erken genel seçim talebini yükseltmemizdir. 110 kurumun ve bireylerin yan yana gelerek oluşturduğu “Ya Kanal ya İstanbul Koordinasyonu” bugün bu çalıştayda ortaya çıkan bilgileri toplumun her alanına, her mahalleye, meydanına demokratik katılımcılık ekseninde götürmeye adaydır. Bu mücadeleyi ya hep birlikte kazanacağız ya hep birlikte kaybedeceğiz. Çok teşekkür ederim.

Zafer Ülger

Selamlar. Zafer Ülger, Başlangıç Kolektifi. Bugünkü çalıştayda projeye birlikte 3 alan -Marmara Denizi, temiz sular ve tarımsal alanlar- başta olmak üzere çok ağır bir ekolojik yıkımın gerçekleşeceğini fark ettik. Ama benim sormak istediğim başka bir şey. Biz bu yıkıma karşı elimizden geleni sonuna kadar yapacağız. Ama öte yandan, elimizden gelenleri yaparken ve Kanal İstanbul karşı var gücümüzle mücadele ederken bu 3 alanda yeni bir ekolojik İstanbul'un başlangıcını yapabilir miyiz? Yani “Marmara Denizi zaten ölüyor” diyor hocalarımız. Marmara Denizi ölüyor, İstanbul'da tarımsal alanlar zaten ölüyor, içme sularını içemiyoruz. Sadece yıkıyoruz. Dolayısıyla Kanal İstanbul, bu 3 alanda da tabuta son çivilerini çakacak bir katil proje. Biz bu son çivileri çaktırmamak için uğraşırken sadece hayır demenin aslında olumsuz bir yanı da var. Bugün Kanal İstanbul'a karşı yanımızda mücadele eden bir İstanbul Büyükşehir Belediyesi varken temiz içme suyu talep edemez miyiz? Ya da bütün İstanbul'un pisliğini Marmara Denizi'ne boşaltılmasının yerine geri dönüşüm sistemlerinin bugünden kurulmasını talep edemez miyiz? Onların Kanal İstanbul'una karşı “ekolojik İstanbul” talebini bugünden ortaya koyabiliriz diye düşünüyorum. Eğer Kanal İstanbul hattındaki köylüler ile kooperatifler kurup buradaki ürünleri İstanbul'un yoksul tabanına ulaştırabilirsek, temiz içme sularını evlere ulaştırabilirsek hem

bu projeyi engelleyebiliriz hem de yeni bir ekolojik İstanbul'un başlangıcını yaratabiliriz diye düşünüyorum.

Yalçın Yüksel

Öncelikle Jeoloji mühendisleri Odası İstanbul şubesi adına İstanbul'un sorunlarının bilimsel platformlarda tarafsızca tartışılmasını sağladığı için İBB Başkanına ve yönetimine çok teşekkür etmek istiyorum. Jeoloji mühendisliği ile ilgili olarak kanala bakış açımızı Naci Görür hocam büyük bir açıklıkla izah etti. Eksik kalan bir iki nokta var. Onlara değinmek istiyorum. Hepimiz gün boyu duyduk. Yaklaşık 2 milyar metreküp kadar katı atık çıkacak. Peki, bu katı atığın niteliği nedir? Bu konuya Durusu Köyü'nden hanımefendinin söylediği noktada bir ek yapmak istiyorum. Değerli katılımcılar katı atıklar bugün Trakya havzasında işlenen kömürlerin bulunduğu Danışmen formasyonu olarak adlandırılan birimden çıkacak. Trakya kömürlerini çok yakından biliyorum. Çünkü bu konuda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde tez yönettim. Bu kömürler ne yazık ki arsenik, uranyum ve nikel gibi toksik elementler açısından son derece zengin. Dolayısıyla bu atıkların nasıl bertaraf edileceği tam anlamıyla bir muamma, bu konuda hiçbir bilgi yok. Bu atıkların depolanacağı her yer saatli bomba gibi çalışacak. Bugün üçüncü havaalanı civarında yaşayan köylülerin karşılaştığı sorunların en büyük nedeni o dönem herhangi bir incelemeye tabi olmadan gelişigüzel depolanan atıklardır. Dolayısıyla bu atıkların da ciddi olarak gündemde tutulması gerekiyor.

İkinci belirtmek istediğim husus bu katı atıkların Karadeniz sahilinde Yalıköy civarına depolanacağı söyleniyor. Hepiniz biliyorsunuz burası Türkiye'nin ve dünyanın en kaliteli cam ham maddesi olan podima kumlarının bulunduğu bölge. Böylesine doğal bir kaynağın gelişigüzel heba edilmesine Jeoloji Mühendisleri Odası olarak karşı çıkıyoruz.

Son olarak da değerli katılımcılar bakın bir kanal yapılmaya çalışılıyor, ne

büyük tartışmalar ve kaygılar var. Oysa Küçükçekmece lagünü milyonlarca yılda oluşmuş olağanüstü dengenin sonucudur. Deniz, dere ve gölden oluşan muazzam bir denge “jeolojik miras” olarak adlandırılıyor bugün. Bu jeolojik miras başta UNESCO olmak üzere dünyada en önemli gündem maddelerinden birisi. Yani gözümüz gibi koruyup gelecek nesillere aktarmamız gereken olağanüstü bir kaynak. Dolayısıyla bilimsel olarak altı hiçbir şekilde doldurulamamış, bunca çekincenin olduğu bir proje milyonlarca yılda oluşmuş Küçükçekmece Gölü’nü yok edemez. Saygılar sunuyorum.

Uğurcan Bayer

Ben de asıl olarak Terkosluyum, o konuda burada söyleyeceklerimi Zehra abla ifade etti. Tabi ki söylenecek birçok şey var. Ben sadece deprensellik hakkında sunumlarda biraz az üzerinde durulan bir noktaya değineceğim. Deprem bekleyen yaklaşık 16 milyon, bizim gördüğümüz ve yaşadığımız ise 20 milyona yakın insan. Bu şehir bu projeyi tartışamaz. Böyle bir projeyi tartışma imkânı yoktur. Öncelikle olarak yapılacak şey depreme karşı önlem almaktır. Nasıl bir önlem? Bunu tartıştık. Ancak acil durumu yönetme kısmına pek giremedik, pek zaman kalmadı. Bu acil durum ile ilgili şöyle bir şeyler söyleyelim. Hocalarımız aktardılar. 50 bin binanın bir anda yıkıldığı bir geceyi, bir gündüzü İstanbul’da hiçbirimiz yaşamadık. Böyle bir duruma nasıl bir tepki vereceğimiz muallak. Düşünün 20 milyona yakın insan her gün karşılayabildiğimiz ihtiyaçlarımızı bir günde, bir gecede karşılayamayacak hale geleceğiz. Birer afetzede olacağız, bize yardım edilmesi gerekecek. Bu zincirlenme olarak bütün ülkeyi ve ekonomisini yerle bir edecek. Çünkü yardıma muhtaç kitleler çok büyük boyutlara ulaşacak. Öncelikle İstanbul’un afeti yönetebilmesi lazım. Nasıl bir afet planlaması yapması gerekiyor? Depremın ertesini günü herkesi işine gönderebilecek şekilde bir planlama yapmak gerekiyor. İstanbul eğer birkaç ay durursa, üretmezse bunun ceremesini bütün ülke olarak hep beraber

çekeriz. Bunun herhangi bir şekilde geri dönüşü olmaz. Deprem dönüşümünün yapılabilmesi için merkezi bütçenin devreye girmesi gerekir. Açlık sınırında yaşayan insanlar bu dönüşümü serbest piyasa şartları içerisinde gerçekleştiremezler. Yine oraya havale edilirse 15-20 sene boyunca bu dönüşüm yine yapılamaz. Biz riskli binalar ile depreme yakalandığımız takdirde olacaklar aşağı yukarı burada anlatacağım şekilde olacak. Umarım zamanımız yeter de bu dönüşümü gerçekleştirebiliriz.

Soner Alkan

“Ya Kanal Ya İstanbul Koordinasyonu”, 19 Ocak Pazar günü sosyal medya üzerinde boğazın iki yakasında projeye karşı bir insan zinciri oluşturmak için çağrı yaptı. Bu eyleme elimizden geldiği kadar destek verelim. Şöyle bir gözümüzün önünden geçirelim. Bundan 6-7 yıl önce Gezi eylemleri sırasında dedi ki: Ne yaparsanız yapın bu proje mutlaka yapılacak. Bugün ondan söz eden var mı? Tamam, ölümler ve yaralılar verdik, acılar yaşadık ama o proje rafa kalktı. Orda kışla yok. Gezi Parkı yaşıyor. Bu toplantılar çok değerli ve daha fazla yapılması hepimizin aydınlanması gerekiyor. Ama bu fikirleri kitlelere götürmemiz gerek. Bir tek bunlar ile bu işin altından kalkmamız mümkün değil. İstanbul halkının böylesi rezil bir talan projesini istemediğini en kitlesel biçimde göstermesi gerekir. Bence boğazın iki yakasında el ele tutuşan 10 binlerce insandan oluşacak bir zincir gerçekten hem ülkede hem de dünya basınında büyük ses getirecektir. Tıpkı Gezi gibi, bu projeyi bir daha sözü edilmemek üzere rafa kaldırtmamız gerekiyor.

Murat Cesur

Şimdi bir tek adam eline bir taş aldı ve atıyorum dedi. Bütün bilim adamları herkes dur atma diye seferber oldu. Şu anda o taş atılmasın diye bu toplantıyı yapıyoruz. Çünkü o taş atıldıktan sonra bunun geri

dönüşü yok. Projenin yaratacağı tahribata dair günlerdir bütün bilim insanları seferber o taşın atılmaması için seferber oldu. Zamanında gene aynı bilim insanları yazarlar, siyasetçiler çok şey söyledi ama sonrasında aynı arkadaşı “kandırıldım” dedi. O gün sizi kandıranları şu an hepimiz biliyoruz, sonra da üçüncü köprü ve üçüncü havaalanını yaptınız. Şimdi de “kanal yapacağım” diye tutturdunuz bugün size kim bunu yap diyorsa bugün sizi o kandırıyor. Biz böyle kandırılmış projeler ile ya da siyasetler ile yönetilmek istemiyoruz. Sizin de bizi kandırma şansınız yok, her konuda olduğu gibi yine yalan söylüyorsunuz. Yani boğazlardan geçiş ücretsiz ya da bedava falan değil. Oradan geçişin bir bedeli var, aldığımız hizmetin karşılığını ödemek zorundasınız. O bedeli yanlış hesaplıyorsunuz diye bunun suçlusu bu güzelim İstanbul olamaz. O bedeli doğru dürüst hesaplayın. Ton başına 0,17 grama denk gelen paramızı alın. Neden bizim paramızı almıyorsunuz diye biz size hesap soruyoruz ve sormaya devam edeceğiz. Teşekkür ederim.

Turgay Mahmutoğlu

Tekrar olacak ama şöyle bir şey söylesem: “1 dakika sonra deprem olacak”. 1 dakika içinde deprem oluyor haber gelse ne yaparız arkadaşlar? Kendi canımızı ve sevdiğimizimizi koruruz değil mi? Şimdi şuraya bakın ne tartışıyoruz. Bu kanal acaba depremde çatlar mı, patlar mı? Gemi kazalarına karşı nasıl önlem alırız yerine buraya bir kanal yapalım diye tartışmak zorunda bırakılıyor. Bu konular her açıldığında binlerce kere “Deprem, deprem, deprem” diyerek kendimizi telkin edelim. Çünkü cambaza bak oyunu oynanıyor. Bu ülkenin beka sorunu İstanbul depremidir. Ülkenin milli gelirinin 1/3’ü, nüfusunun %20’si bu kente toplanmış ve biz diyoruz ki “Bu yetmez kanal yapalım, nüfusu 18 milyondan 36 milyona çıkaralım ve milli gelirin 2/3’ünü burada üretelim”. Beka sorunu budur. Gelecek 30 yılda İstanbul depreminin olma ihtimali %70. Bu deprem ile birlikte Türkiye’nin insan kaynağının 1/3’ü tahrip olacak. Bu vebalin altına

girmeyelim. Asıl beka meselesi İstanbul’u daha da cazibe merkezi haline getirmektir. Tartışmalarda ana odak noktası sürekli kaçırılıyor. Hep gri alanlar konuşuluyor. Çevre tahrip olacak, su kanalları şu olacak bu olacak vs. Buralar hep gri alan. Biri olacak, bir diğeri olmayacak diyor. Bilim adamlarının üzerinde anlaştığı ortak nokta ise şu: Gelecek 30 yılda İstanbul’da deprem olacak. Şöyle bir örneğe benziyor bu durum: Bir aile reisi düşünün. Aile reisinin evi var. Evindeki her şeyi satmış. Artı borçlanmış; bankalara, sağındakine solundakine borçlanmış. Gelecek 10-15 yıl için maaş ipotekli. Bu adamın eline bir yerden para geçiyor. Ne beklersiniz bu aile reisinden? Borçlarını ödesin ve önce çocuğunu çocuğunu güvenceye alsın. Bu aile reisi ne yapıyor, bir tane Jaguar alacağım diyor.

Zana Gümüş

Değerli katılımcılar hepinize merhabalar. Zara Gümüş, İstanbul Gençlik Çalışmaları adına buradayım. 4 Ocak günü gençlik olarak bir Kanal İstanbul çalıştayını düzenledik ve İstanbul’un gençleri olarak bu kadim şehir hakkında yapılacak her tasarrufta söz sahibi olmamız gerektiğini belirttik. Konuyla alakalı çözümler ürettik. İBB Başkanımız Ekrem İmamoğlu’nun da belirttiği gibi burası bize emanet ve geleceğimizden sorumluyuz. Öncelikle biz gençlik olarak tarafsız çalışma gruplarının oluşturulmasını ve her aybaşında toplum tarafından sorulan sorulara bu çalışma gruplarının cevap vermesi gerektiğini düşünüyoruz. Aynı zamanda Kanal İstanbul’un sözde maddi getirisinin ne olacağı hakkında aydınlatılmak istiyoruz. Bununla beraber Kanal İstanbul hakkında şeffaf bir tartışma ortamının yaratılması ve bu gibi çalıştayların sayısının artması gerektiğini düşünüyoruz. Ayrıca, Çanakkale ile ilgili de konuşmamız gerektiğini düşünüyoruz. ÇED Raporunun 6. Bölümünün 155. sayfasında Kanal İstanbul ile Çanakkale Boğazı’nda da trafik artacağı belirtiliyor ve Çanakkale Boğazı’na da kanal öneriliyor. Bugün İstanbul, yarın Çanakkale için önerenlerin çok yakın bir gelecekte

Marmara Denizi'ni genişletmeye kalkışması kimseyi şaşırtmasın. Bununla beraber Kanal İstanbul'un ekonomimizden neler götüreceğini söylemek istiyorum. Daha önce Türk Öğrenci Senatosu Başkanlığı yaptım. 16 il temsilciliğimiz ile beraber bir rapor hazırladık. Bunu bütün siyasi parti temsilcilerine götürdük. Orada şunu gördük. Eğitimimizde çok büyük sıkıntılar var. Kanal İstanbul'a ayrılan bütçe ile eğitim konusunda bir sürü farkındalık yaratılabilir, eğitimde bir devrim yapabilirsiniz. Bugün Mersin'in köylerinde, Diyarbakır'da, Gaziantep'te derslikleri yetmediği için 40-50 kişilik sınıflarda ders görmek zorunda olan çocuklar var. Siz bu kanalı yapmak yerine buralara yatırım yapabilirsiniz. Kanal İstanbul yapılmaması gereken ve kesinlikle maddi getirisi olmayan bir projedir. Sadece Türkiye değil İstanbul ve İstanbul'un hinterlandında çok büyük sıkıntılar yaratacaktır. Çünkü İstanbul asla bir yerel bölge olarak düşünülmemelidir. İstanbul sadece Türkiye'nin içinde bir bölge değil bir başkenttir.

Metin Düzgüt

Az önce bir arkadaşımız sordu. Neden Türkiye'de yapılan bu tip projelerde yabancı devletlerin bir yorumu oluyor? Olumsuz değerlendirmeleri oluyor fakat Kanal İstanbul ile ilgili bu tür değerlendirmeler duymuyoruz. Bence burada kritik bir konu var. Yaklaşık 14-15. yüzyıldan itibaren denizlere hâkim olanlar dünyaya hâkim olmuşlardır. Osmanlı'nın Akdeniz ve Karadeniz'de hâkim olduğu 1400'lü yılların sonundan, yani 1490'dan 1520'ye kadar dünyaya iki büyük imparatorluk hâkim olmuştur. Birisi İspanya, diğeri ise Portekiz. Portekiz, Brezilya'dan Çin'in bir bölümüne kadar her yeri ele geçirmiştir, hala o sömürgecilikten elde ettiği servet üzerinde durmaktadır. İspanya'da bildiğiniz gibi Brezilya dışındaki tüm Amerika kıtasını ele geçirmiştir. Sonra Hollanda o rolü devralmıştır. Ardından İngiltere'nin yükselişi başlamıştır. İngiltere'nin gücünün II. Dünya Savaşı'nın ardından çökmesi ile beraber ABD dünyadaki egemen güç haline gelmiştir. İngiltere güçlü olduğu dönemde

Osmanlı İmparatorluğu'nu yeri geldiğinde destekleyerek '93 Harbi dediğimiz ve Rusya'nın Yeşilköy'e kadar gelip de İstanbul'u almadan geri döndüğü günde topları Marmara'da Rus ordusuna çevirerek bu dengeyi belli bir ölçüde korumuştur. O dönemde bütün hedef giderek güçlenen Rusya'yı boğazlardan geçirmemektir. Osmanlı'yı bölmenin dışında, I. Dünya Savaşı aslında boğazların kontrolünü ele geçirmekten ibaretti. Nitekim Lozan Antlaşması'nı 1920'de imzalamamıza rağmen 13 yıl boyunca ortam uygun olana kadar boğazları alamadık. Aldık, bitti mi? Hayır. II. Dünya Savaşı esnasında boğazlar yine tehdit konusu oldu. Nitekim II. Dünya Savaşı'ndaki manevralarının bitmesinin ardından bildiğiniz gibi Stalin boğazları talep etti. Peki ne oldu? O güne kadar tarafsız olan ülkemiz bir taraf seçmek zorunda kaldı. O günkü çıkarları itibarıyla Batı ittifakında yer alan ülkemiz, kısa bir süre sonra da NATO'ya üye oldu. Yani boğazlar dediğiniz konu Türkiye için çok önemli bir konudur. Bugün burada bir sürü konuşma duyduunuz. Aklınızda birkaç kırıntı kalacaksa kalması gereken en önemli kırıntı Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye için çok önemli olduğudur. Bu kanal projesi eğer Montrö'yü zerre kadar riske atacaksa misli ile düşünülmesi gereken bir konudur. Tabi ki çevresel ve ekonomik konular ayrı değerlendirilmelidir ama bu konu bizim ülkemizin var oluşu açısından hayat memet meselesidir. Nedense Amerika ya da Batı ses vermiyor. Belli ki burada alternatif kanal olsun ve NATO gemileri istediği gibi girsin istiyor. Neden Rusya ses etmiyor? Çünkü Rusya'nın da farklı görüşleri var. Rusya da bu boğazlardan daha büyük gemiler geçirmek istiyor. Her iki taraf da kendi çıkarları çerçevesinde büyük gemileri boğazdan geçirmek istiyor. Fakat böyle bir durumun sıkıntısını biz yaşayacağız. Bunu unutmayalım lütfen.

Oğuz Kılıç

Değerli İstanbul'un ev sahipleri evimize hırsız giriyor. Kapıdan kovuyoruz, adamlar bacadan girmek istiyor. Rahmetli annemin bir sözü vardı. “Kış kışlığını yapacak, hırsız

da hırsızlığını yapacak” derdi. Bu adamları 23 Haziran'da İstanbul'dan kapıdan kovduk, ama hala bacadan girmeye çalışıyorlar. O yüzden bu hırsızlar eğer hırsızlığını yaparsa bilin ki en büyük suç biz ev sahiplerinde olacak. Benim bir önerim var. İBB Başkanımız Sayın Ekrem İmamoğlu bugün gerçekten bizleri çok iyi ağırladı ve ekibi ile birlikte çok iyi bir çalıştay düzenlediklerini gördük. Kendilerine müteşekkirim, teşekkür ederim. Beylikdüzü ilçesinden katılan bir vatandaş olarak önerim şu. Bu adamlar simülasyonla devre mülk satar gibi Kanal İstanbul'u televizyonda İstanbul halkına, Türkiye'ye satmaya çalışıyorlar. Biz simülasyonla değil 39 ilçeden ring seferleri yaparak Küçükçekmece'nin, Arnavutköy'ün hala nerede olduğunu bilmeyen insanların bu bölgeyi görmesini sağlamalıyız. Küçükçekmece Gölü'nde taş sektirmeden Durusu'da, Hadımköy'de, Arnavutköy'de sağılan geçideki sütleri görmeden, oradaki insanlara dokunmadan olmaz. Oradaki toprağa ayak basınca oraların kıymetini anlarız. Bu bölgedeki insanlar bile hala olayın vahametinin farkında değil. İnsanlar sadece kahvehanede, spor kulüplerinde televizyondan ve köşe yazarlarından duydukları kadarıyla bilgileniyor ve yorum yapıyor. Benim önerim ve Büyükşehir Belediye Başkanımız ile ekibinden ricam şudur. Ring seferleri düzenleyerek kanalın başından sonuna kadar neleri kaybedeceğimizi bizzat İstanbullulara gösterelim. Teşekkür ediyorum.

Meftun Gürdallar

İyi akşamlar arkadaşlar. Makine mühendisi Meftun Gürdallar. Türkiye Mühendis Mimarlar Odalar Birliği eski il sekreteriyim. Hatırlarsanız Erbakan'ın başbakanlığı döneminde Malezyalı bir firma ile üçüncü boğaz köprüsünün yapımına ilişkin görüşmeler yapıyordu. O zamanki belediye başkanı, şu anki muhterem Cumhurbaşkanımız “Üçüncü boğaz köprüsünün yapmak ihanettir, cinayettir” demişti. Ancak, kendisi İstanbul Metropolitan Planlama bürosunu kurup 400 civarında mühendis mimarı burada görevlendirdikten sonra TMMOB olarak

üçüncü boğaz köprüsünün nereden geçeceği konusunda bu planlama bürosundan bilgi almak istedik. Değerli hocalarımız o zaman bize “Bizim planlarımız kapsamında üçüncü boğaz köprüsü yok” dediler. Ama bu yok lafından iki ay sonra muhterem helikoptere bindi ve “Üçüncü boğaz köprüsü buradan geçsin” dedi. Bir anda üçüncü boğaz köprüsünün yapımına başlandı, üçüncü havaalanı konuşulmaya başlandı. Orman kesmeyeceğiz, kentleşme olmayacak dediler. Bugün üçüncü köprünün etrafında kasabalar oluşuyor. Milyonlarca ağaç kesildi. Ancak o zaman ki büyükşehir yönetimi ile konuları konuşmaya başladığımız toplantılarda hiçbir şey demeden dinlediklerini ve toplantı tutanaklarının altına “bu kararlar Türkiye Mühendis Mimarlar Odalar Birliği'nin katılımı ile alınmıştır” diye yazdıklarını da gördük. Şimdi ortak akıl hayata geçirmek üzere İBB, mühendis ve mimar odaları ve bilim insanları ile akılcı toplantılar yapılmasını büyük keyifle karşılıyorum, kendilerine çok teşekkür ediyorum. Ancak karşımızdaki muhterem maalesef “Üçüncü köprü İstanbul'a ihanettir” deyip yapmış bir kişidir. “Yüksek binalar İstanbul'a ihanettir, ihanet ettik” deyip yapmaya devam eden biridir. Biz bir kez daha ihanet etmesine, hain durumuna düşmesine müsaade etmemek üzere kendimizi ortaya koyuyoruz. Bu projenin gerçekleşmemesi için ortak akıl ile elimizden geleni yapmalıyız. Hepinize teşekkür ediyorum. Bu mücadeleyi biz kazanacağız arkadaşlar. Ya İstanbul ya İstanbul kazanacak.

Kaya Enişte

Efendim iyi akşamlar. Önce bu çalıştayın yapılmasına vesile olan belediye başkanım Ekrem İmamoğlu'na, bütün belediye çalışanlarına, bu çalıştayda emeği geçen bütün kardeşlerime çok çok teşekkür ediyorum. Sizleri de saygı sevgi hürmetle selamlıyorum.

Farklı bir anekdot paylaşmak istiyorum sizlerle. Yıl 1973-74. Olay, mezunu olduğum Innsbruck'taki üniversitenin mimarlık

fakültesinde geçiyor. Bize profesörümüzün anlattığı yaşanmış bir olaydan bahsediyorum. Amacım, Avrupalıların kültür sanat değerlerine nasıl baktığına dair bir örnek vermek. 1940'lı yıllarda o dönemin efsane 4 tane mimarı vardır. Frank Lloyd Wright, Ludwig Mies Van Der Rohe, Walter Gropius, Le Corbusier. Konu ise Venedik. Venedik bugünkü gibi o zamanda sular altındadır ve kurtarılması için bir komisyon oluşturulmasına karar verilir. Dünyanın çeşitli yerlerinden mimarlar çağırılır ve görüşleri sorulur. Komisyona da Le Corbusier başkanlık etmektedir ve son sözü o söyleyecektir. Çalıştayda herkes Venedik için görüşlerini anlatır. Bazıları kısmen yıkılmasını, bazıları ise kısmen tadil edilmesini önerir. Son sözü Le Corbusier alır, herkes sessizdir. Özetle, bütün projeleri incelediğini, tüm meslektaşlarını dinlediğini fakat söylenen en güzel önerinin bile şu anki Venedik'i bu haliyle bırakmamızdan daha iyi olmadığını ifade eder. O günden bu yana da Venedik'e tek bir çivi çakılmamıştır. Bu arada aynı Le Corbusier İstanbul için dünyanın en yeşil ve en ağaçlı şehri demiştir. Gelin görün ki şimdi İstanbul ne hale döndü. Çalıştaydaki oturumlarda yapılsa bile kanalın depremde kolaylıkla hasar göreceğini ve gemilerin hava koşulları nedeniyle boğaza nazaran çok daha kolay kaza yapacağını öğrendik. Bu ihtimaller gerçekleşince ne olacak peki? Kanal kapandı, tekrar boğazı açalım. Üçüncü havaalanı çalışmadığı zaman da Atatürk Havalimanı'nı mı kullanacağız? Kanal İstanbul'a hayır diyoruz. Son bir cümleyle bitireyim. Toplumsal reflekslerimizi kaybettik. Biz de en az Ekrem Başkan kadar bu işe ciddiyetle sarılıp kamuoyu oluşturmalı ve itiraz etmeliyiz. Hep beraber yürümeliyiz. İyi ki varsınız. İyi akşamlar. ■



SERGI POSTERLERİ



Mevcut Durum

Su
Toprak
Tarih

Proje Bilgileri

Genel Bilgiler
Çevresel Sorunlar

Öneri

100 Milyar TL ile Yaşanabilir İstanbul
Yeşil Kalkınma Koridoru

GENEL BİLGİLER

1883 yılında hizmete girmiştir
Azami biriktirme hacmi 162.241 m³'tür
Kapasite açısından İstanbul'un 2. büyük su havzasıdır
Baraj azami doluluğa ulaştığında kentin 2 aylık su ihtiyacını karşılayabilmektedir
Barındırdığı ormanlar, fundalıklar, tatlı su ve kumul ekosistemleriyle zengin bitki örtüsüne sahiptir

FLORA

Türkiye'deki en zengin flora sahne alanlardan biridir

Tek parça halinde uzanan büyük baltalık ormanlara, ülkemizde nadir bulunan 60 çiçekli bitki türüne ev sahipliği yapar

Bitki türlerinin büyük bir kısmının nesli küresel ölçekte tehlikededir

Su içinde zengin bitki örtüsüne sahiptir



FAUNA

Alanda, küresel ölçekte önem taşıyan Somatochlora borisi (kızböceği türü) bulunmaktadır

Önemli memeli türlerinin başında Uzunayaklı yaras ve Avrupa gelengisi gelmektedir

ÖNEMLİ KUŞ TÜRLERİ

Oldukça çeşitli kuş popülasyonlarının yaşam alanını oluşturur
Kış aylarında 10 binden fazla su kuşu barındırır

Önemli su kuşları;
Pasbaş patka
Küçük orman kartalı
Alaca balıkçıl



GENEL BİLGİLER

İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak amacıyla 1998 yılında işletmeye açılan bir baraj gölüdür

Yıllık 55 milyon m³ kapasiteye sahiptir
Azami biriktirme hacmi 88.730 m³'tür

Baraj azami doluluğa ulaştığında kentin yaklaşık 1 aylık su ihtiyacını karşılayabilmektedir

FLORA-FAUNA

Sucul kaplumbağa türleri için önemli bir üreme alanıdır

Koruma önceliği olan üç türden birincisi Avrupa yersincabı (Spermophilus citellus)'dir

Denizel kökenli, acısu ve tatlısuda dağılım gösteren deniz canlıları bulunmaktadır

İç sularımız için endemik bir balık türü olan İnci Balığı'na (Alburnus istanbulensis) yaşam alanı oluşturur



ÖNEMLİ KUŞ TÜRLERİ



Kış aylarında yüksek sayıda Karabaş martı, Gümüş martı ve Karabatak bulunmaktadır

Sazlıbosna Köyü'nde üreyen leylekler üreme sonrası dönemde Sazlıdere kenarındaki ıslak çayırlarda beslenmektedir



Su Küçükçekmece Gölü ve Çevresi

GENEL BİLGİLER

Toplam Alanı **15 Km²**'dir
Bölge 1984 Yılında **'Havza Koruma Alanı' Olmaktan Çıkarıldı**
Kuzey Ucunu Sazlıkların Kapladığı **20 Metre Derinliğinde Hafif Tuzlu Bir Lagündür**

FLORA

Kireç Üzerinde Yetişen Ülke Çapında **Nadir Pek Çok Bitkiye** Ev Sahipliği Yapmaktadır

Küresel Ölçekte Tehlike Altında Bulunan Ve/Veya **Türkiye'de Üç ya da Daha Az Yerde Kayıtlı Nadir Bitkiler** Bulunmaktadır

Bataklık ve Sazlık Vegetasyonu Gölün Kuzey Kıyılarında Bulunmaktadır

FAUNA

Nesli **Küresel Ölçekte Tehlike** Altında Olan Beyaz kesici dişli **Körfare** Memeli Türünü Barındırır

Nakkaşdere Üzerinde Nadir Bir Tür Olan **Benekli Kaplumbağa** Yaşamaktadır

Bavius ve **Yabancı Apollo** Adlı Kelebek Türleri İçin Önemli Bir Yayılış Alanıdır

ÖNEMLİ KUŞ TÜRLERİ

Altınşehir Ve Firuzköy Kıyılarındaki Geniş Sazlıklar ve Gölcükler, **Kuş Türleri İçin Önemli Bir Yaşam Alanıdır**

Alan, Kışın Bahri, Karabatak Ve Gümüşü Martı Dahil Olmak Üzere, **21,273 Su Kuşu** Barındırır

Göl Aynı Zamanda Doğal Hayatı Koruma Derneği Ve Birdlife International Tarafından Türkiye'de Belirlenmiş **97 Önemli Kuş Alanı'ndan Birisidir**



Su Marmara Denizi ve Karadeniz

MARMARA DENİZİ

Az tuzlu Karadeniz suları, İstanbul Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne giden bir üst akıntı oluşturmaktadır

Yüzye Karadeniz etkisi, dipte ise Ege Denizi etkisi görülmekte olup, bu durum tuz oranını, sıcaklığı ve oksijen oranını etkilemektedir

Karadeniz'den gelen kirlilik Marmara Denizi'ni etkilemektedir
Kanal İstanbul yapıldığında kirlilik yüklerinde aynı oranda artışlar olacaktır

Yıllar sonra alt tabakamın daha fazla oksijensiz kalması ve hidrojen sülfür üretiminin artması sonucunda **çürük yumurta kokusunun hâkim olacağı bir Marmara Denizi** oluşabilir.

KIYI DOLGUSUNUN DENİZLERE ETKİSİ

Su sirkülasyonunun doğal akışı etkilenecektir

Özellikle balıklar, bentik omurgasızlar ve algler etkilenecektir

Habitat kaybı ve habitat bölünmesi yaşanacaktır

Killi balçık içerikli olan malzemelerin doğrudan denize dökülmesi bulanıklık, oksijen azalması gibi çevresel sorunlar yaratabilecektir



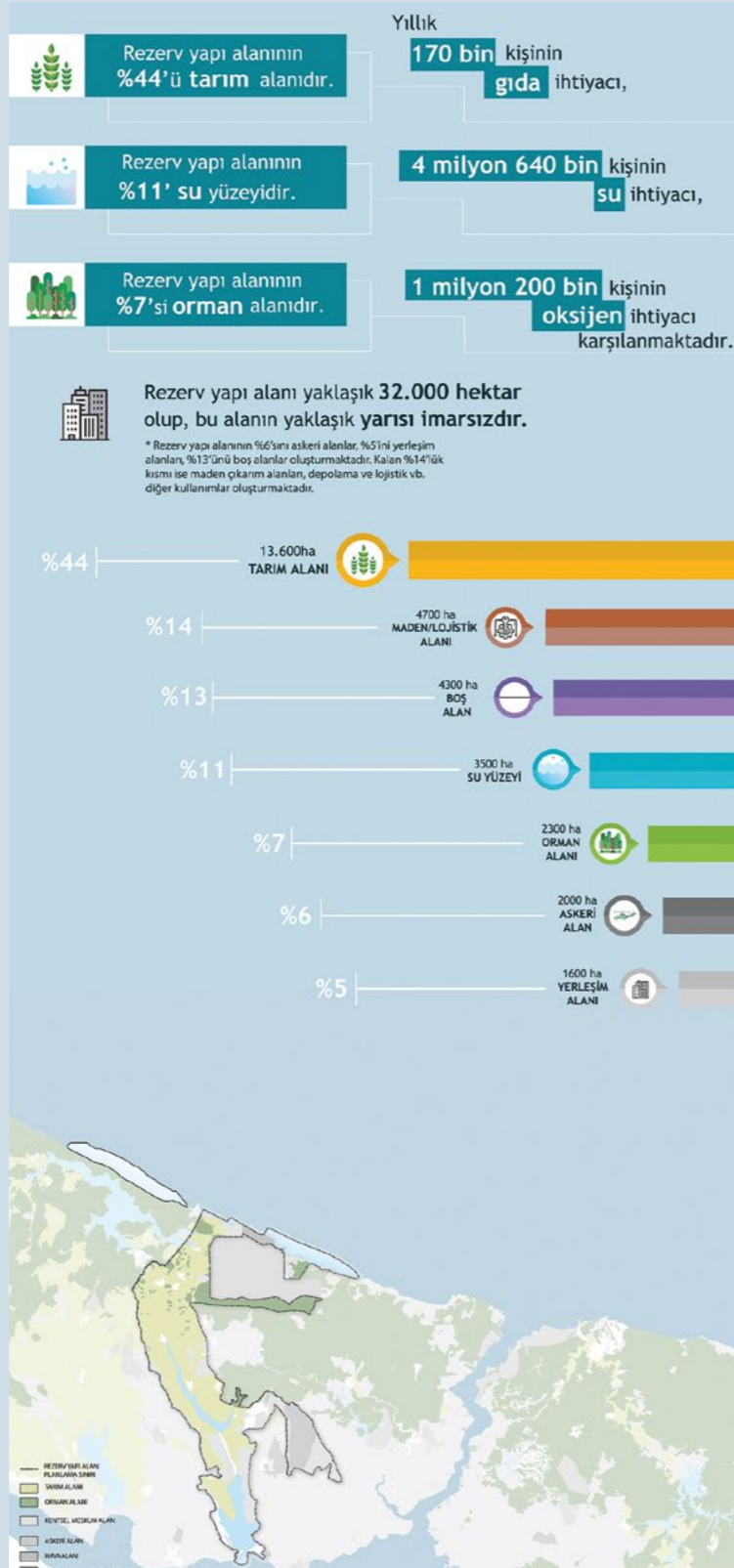
KARADENİZ

MARMARA DENİZİ

havza koruma kuşakları

- UZUN
- ORTA
- KISA
- MUTLAK

Toprak Arazi Kullanım Bilgileri



Toprak Temel Geçim Kaynakları



Toprak Kırsal Mahallelerin Sorunları

Eğitim Tesisi Yetersizliği

- Şamlar
- Yassıören
- Boyalık
- Baklalı
- Yeniköy
- Balaban
- Karaburun

İmar Sorunu

- Sazlıbosna
- Dursunköy
- Yassıören
- Baklalı
- Tayakadın
- Yeniköy
- Balaban

Yetersiz Sağlık Hizmetleri

- Hacımaşlı
- Baklalı
- Tayakadın
- Balaban
- Karaburun

İşsizlik

- Şamlar
- Boyalık
- Baklalı
- Yeniköy

İçme Suyu Yetersizliği

- Hacımaşlı
- Yassıören
- Baklalı
- Tayakadın

Ulaşım Sorunları

- Yassıören
- Boyalık
- Baklalı
- Karaburun

Pazar Alanı Eksikliği

- Dursunköy
- Yassıören
- Boyalık
- Karaburun

Mera Alanlarının Bozulması

- Baklalı
- Tayakadın

Düşük Gelir

- Şamlar
- Tayakadın

Kanalizasyon Sorunu

- Tayakadın
- Balaban

Kısıtlı Ürün Çeşitliliği

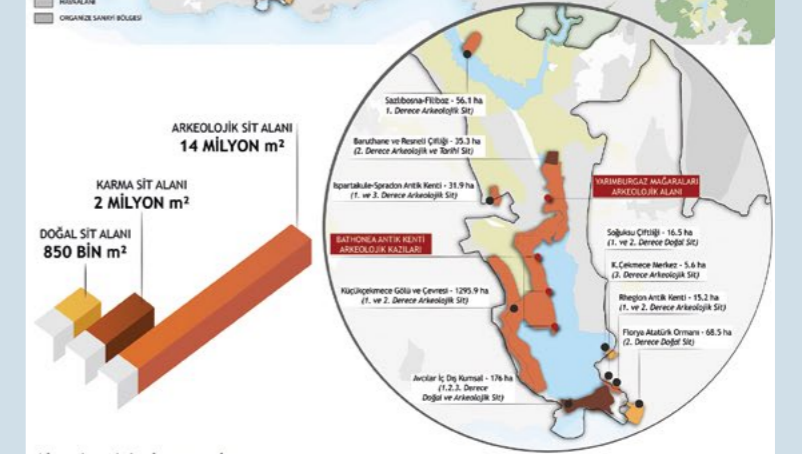
- Sazlıbosna

Tarımsal Üretimde Organizasyon Eksikliği

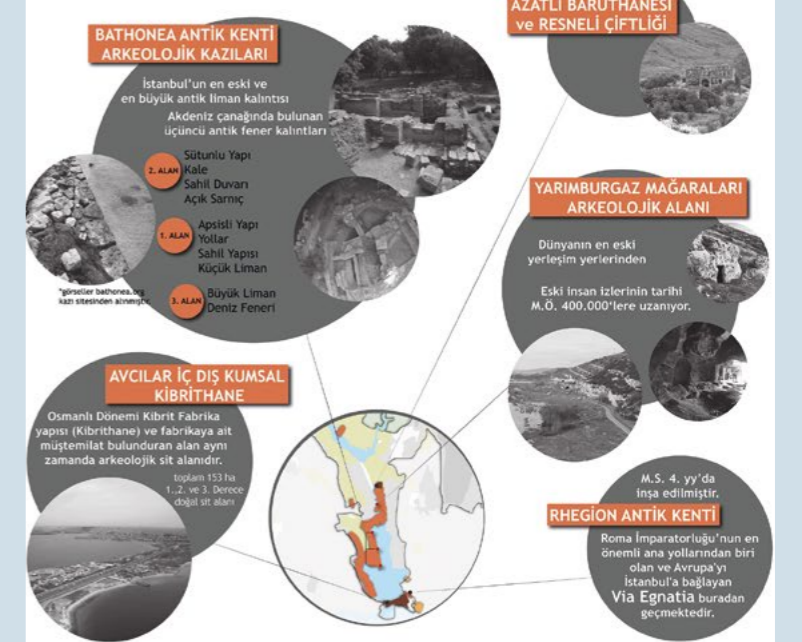
- Sazlıbosna



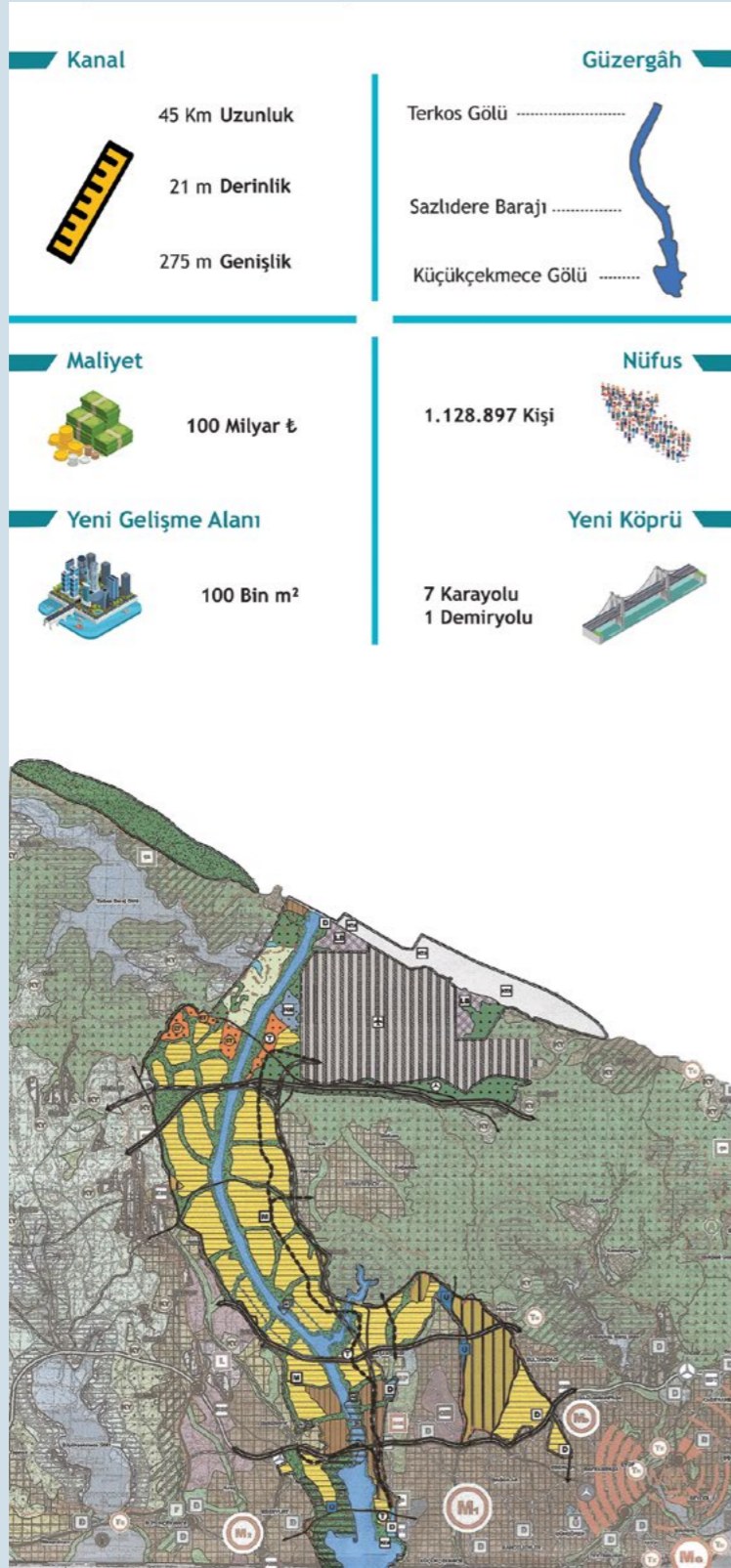
Tarih Küçük Çekmece Gölü ve Çevresi



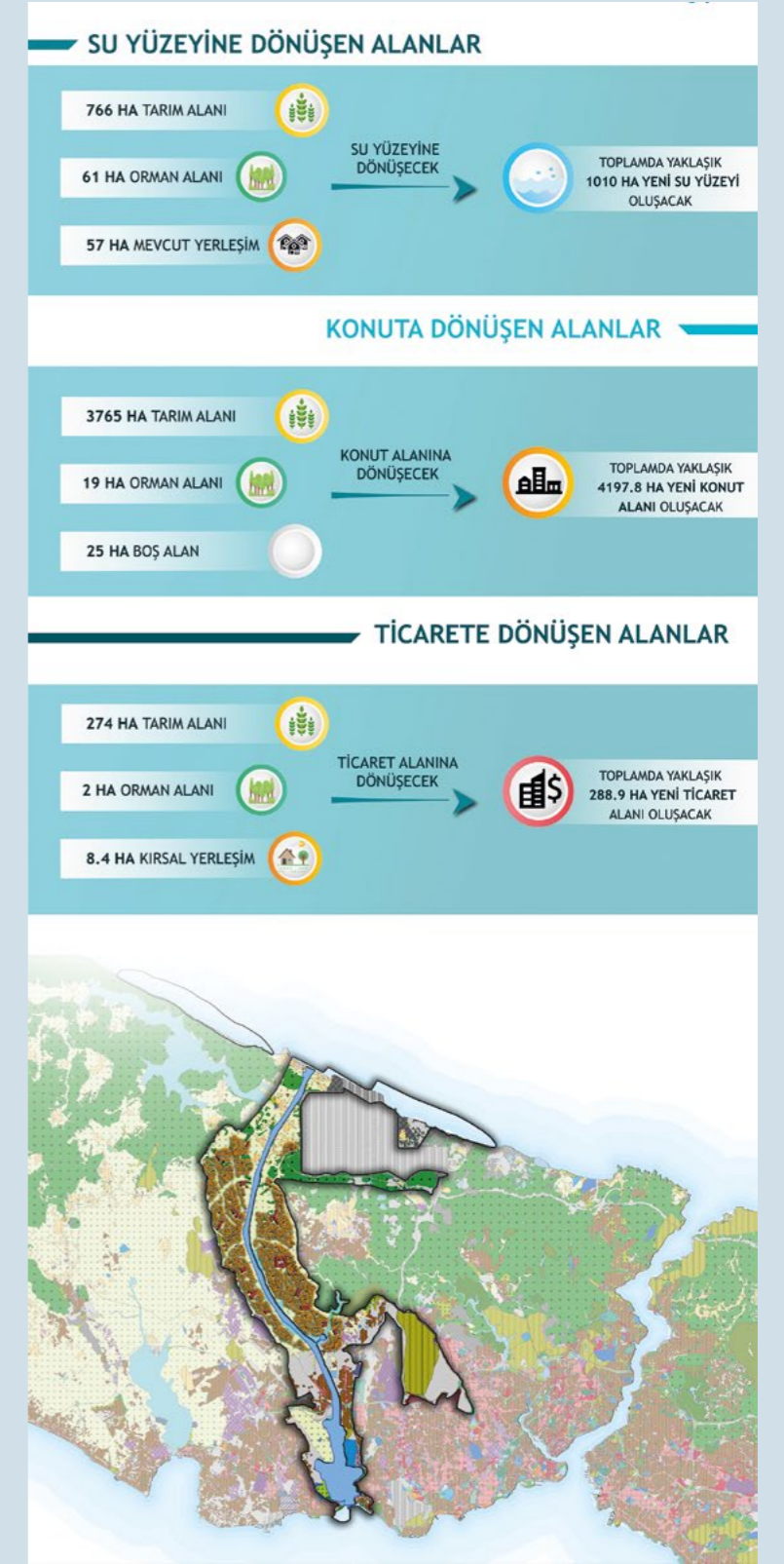
Alan içerisinde yer alan; Yarımburgaz Mağaraları (Dünyanın ilk yerleşim yerlerinden biri) Bathonea ve Spradon Antik Kenti gibi önemli arkeolojik alanlar olumsuz etkilenecek.



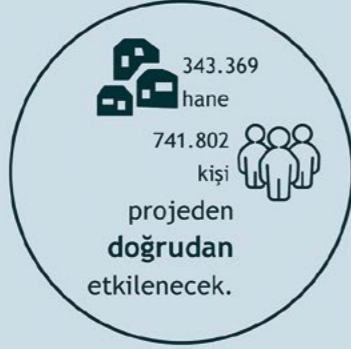
Genel Bilgiler Proje Genel Bilgileri



Genel Bilgiler Arazi Değişimi



Çevresel Sorunlar Çevresel Sorunlar ve Genel Bilgiler

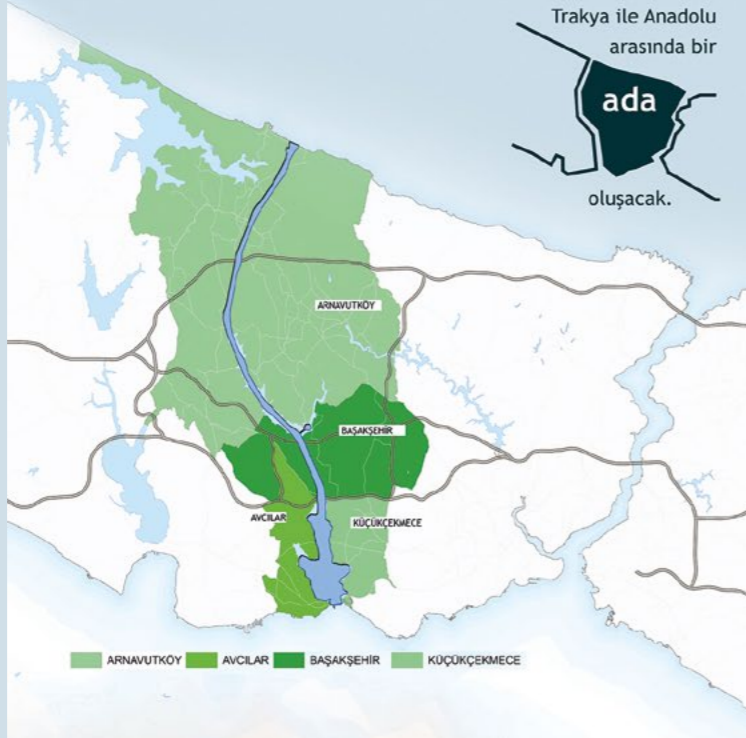


3,4 milyon yeni yolculuk oluşacak.
trafik yaklaşık **%10** artacak.
yoğunlaşan trafik; yol güvenliğini azaltacak kaza risklerini artıracak gürültü ve hava kirliliğini artıracak



1.128.897 yeni nüfus öngörülse de (6 adet BEŞİKTAŞ, 5 adet BAKIRKÖY ilçesi büyüklüğüne eş) İstanbul'un ortalama nüfus yoğunluğu göz önünde bulundurulduğunda bu sayının **2.500.000** kişiye kadar çıkması mümkün olabilecek.

doğa tahribatı
tarım ve hayvancılık sektöründe istihdamın azalmasına sektörün zayıflamasına neden olacak.

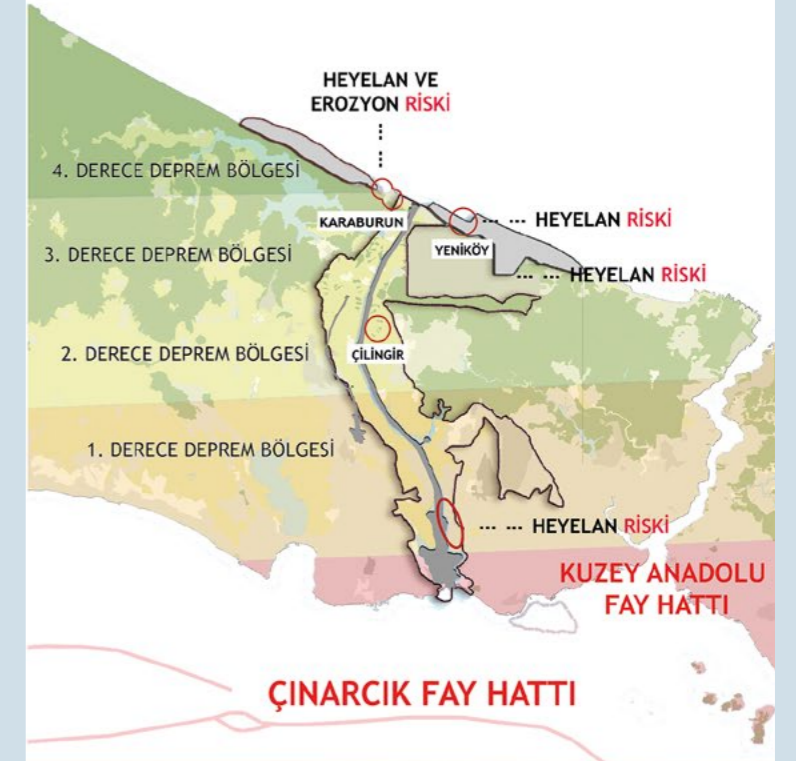


Çevresel Sorunlar Afet Riski

ALAN, 1., 2. VE 3. DERECE DEPREM BÖLGELERİNDE KALİYOR

YAKLAŞIK 11 KM MESAFEDEN KUZAY ANADOLU FAY HATTI

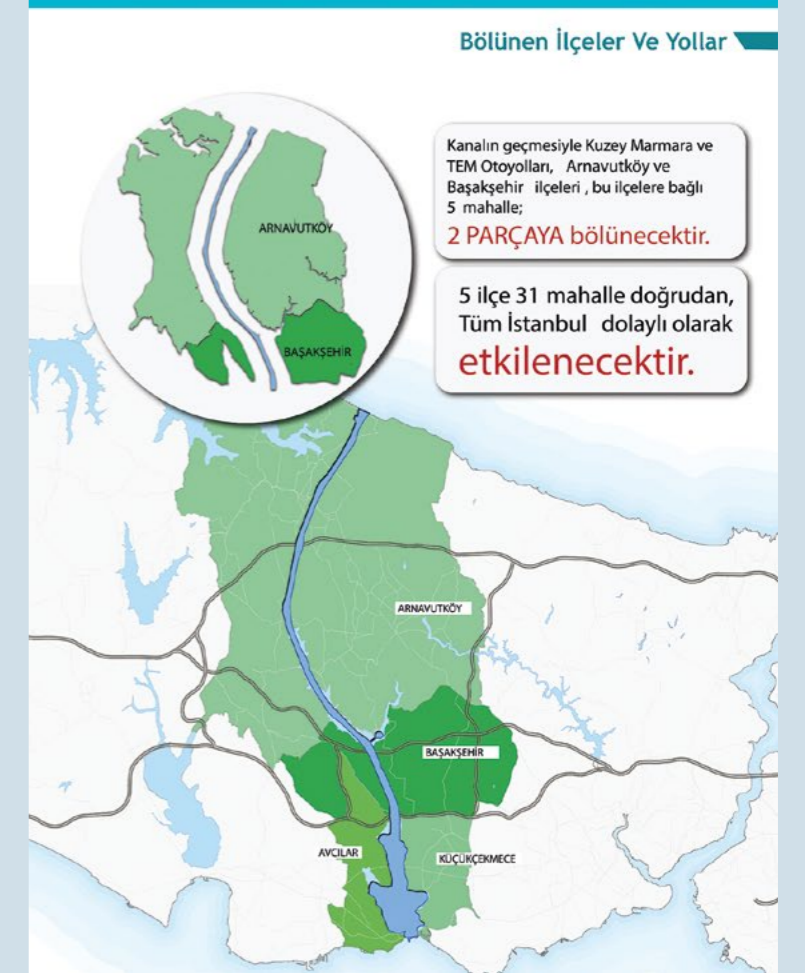
30 KM MESAFEDEN ÇINARCİK FAY HATTI GEÇİYOR



Çevresel Sorunlar Hafriyat



Çevresel Sorunlar Ulaşım



100 Milyar TL ile
Yaşanabilir
İstanbul
Sosyal ve
Kentsel Hizmetler

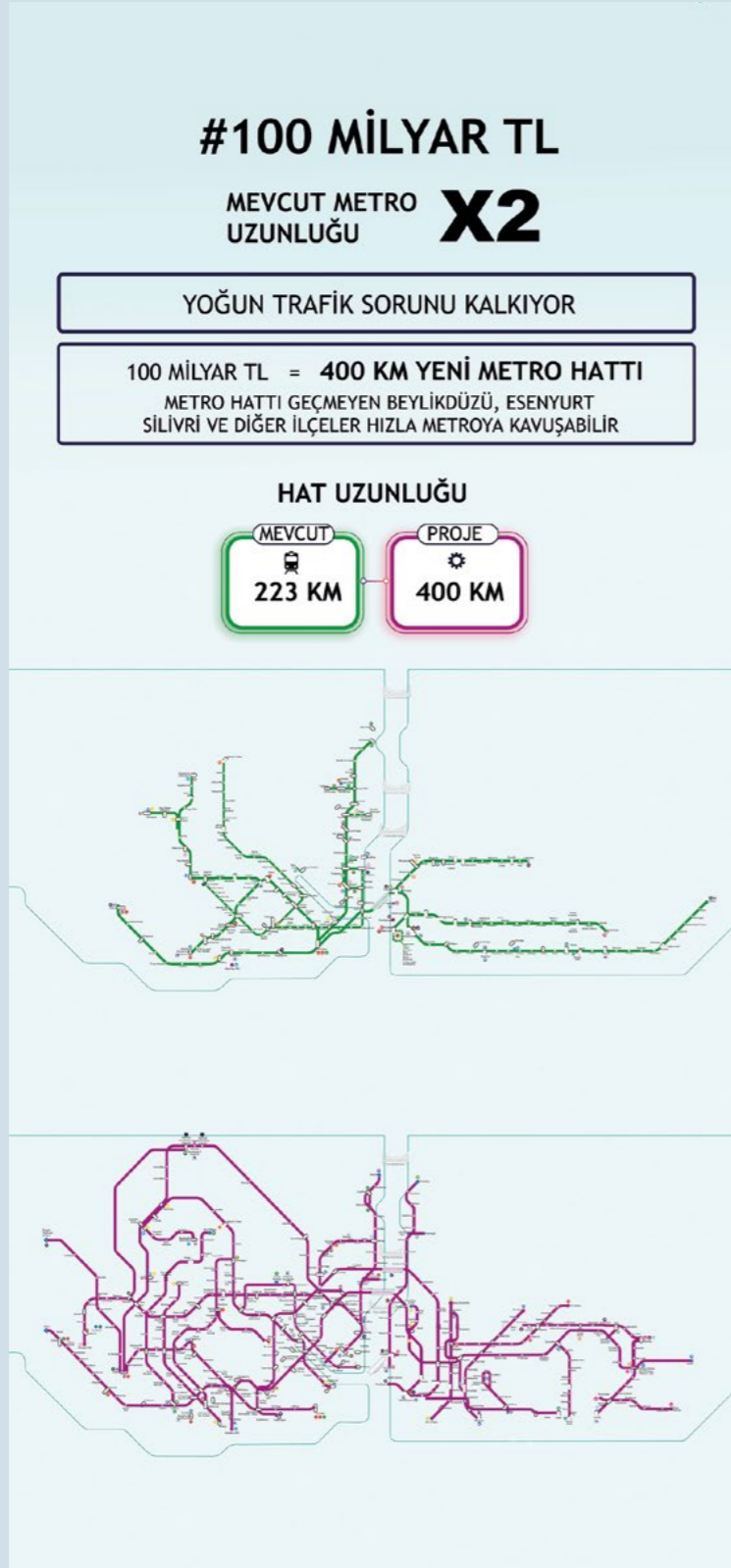


100 Milyar TL
ile Yaşanabilir
İstanbul
Kentsel
Dönüşüm

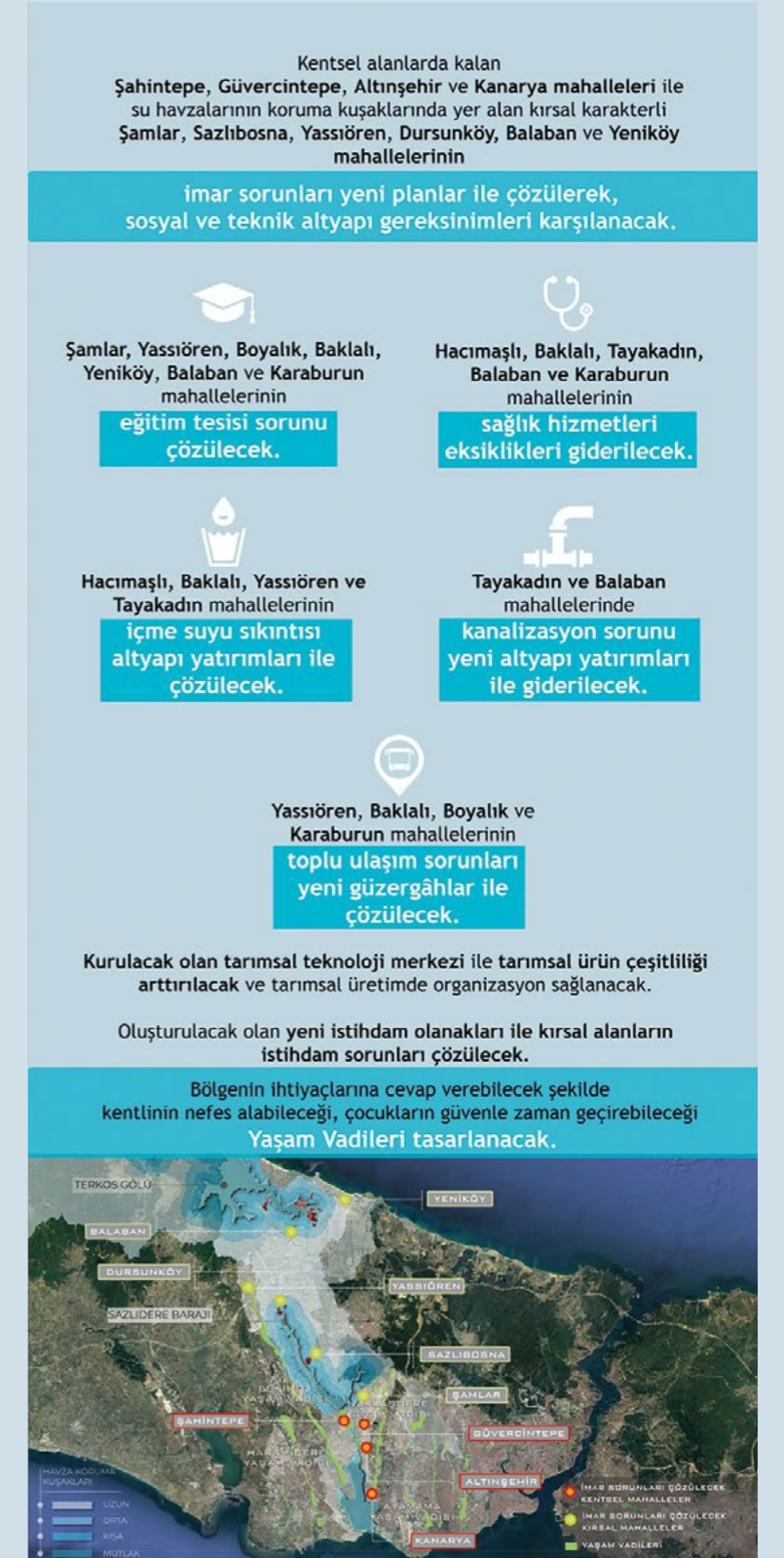
BÜTÜN İSTANBUL'UN KENTSEL DÖNÜŞÜM SORUNU ÇÖZÜLEBİLİR



100 Milyar TL ile Yaşanabilir İstanbul Ulaşım



Yeşil Kalkınma Koridoru Yaşanabilir Yerleşmeler



Yeşil Kalkınma Koridoru Yerel Ekonomik Kalkınma

TARIMSAL
ÜRETİMDE
HASSAS
TARIM
UYGULAMALARI
BENİMSENECEK

BÖYLELİKLE,
GÜBRE VE İLAÇ GİBİ KİMYASAL GİDERLER AZALTILACAK.
ÇEVRE KİRLİLİĞİ AZALACAK.
YÜKSEK MİKTARDA VE KALİTELİ ÜRÜNLER YETİŞECEK.
İŞLETME VE YETİŞTİRİCİLİK İÇİN DAHA ETKİN BİR
BİLGİ AKIŞI SAĞLANACAK.



Yeşil Kalkınma Koridoru Turizm



Yürüyüş güzergahları ile **doğa turizmi** canlandırılacaktır.

Balaban ve **Yassıören** mahallerinde **glamping turizmi** yapılacaktır.

Yarımburgaz Mağaraları yıllık **1 milyon** turist hedefiyle turizme kazandırılacaktır.

Küçükçekmece Gölü'nün batısında **su sporları merkezi** inşa edilecektir.



Yeniköy ve **Karaburun** mahallerinde **kıyı turizmi**

balıkçılık

Balaban mahallesinde **su sporları**

yapılacaktır.

Kırsal alanlarda markalaşmayı desteklemek üzere **Baklalı** mahallesinde

etkinlikler ve **festivaller**

düzenlenecektir.

**Yeşil Kalkınma
Koridoru**
Yeşil Kalkınma
Koridoru
Tüm Öneriler



