

KANAL İSTANBUL

POLİTİKA NOTU • HAZİRAN 2021



“GÜNDEMDE OLAN AÇILIŞ TAM OLARAK NEDİR?”

İlk olarak 1994 Yerel Seçimlerinde Ecevit tarafından mega proje olarak lansmanı yapılan, 2011 yılında Erdoğan’ın tarih vermesiyle yaklaşık 10 yıldır iktidarından muhalefetine, akademiden basın dünyasına kadar ülke gündemini meşgul eden **“Kanal İstanbul”** 26 Haziran 2021 günü üzerinden geçecek köprülerden birinin açılışıyla ilk somut adım olarak iktidarın ısrarını ortaya koyacak.

“Kuzey Marmara Otoyolu Projesi Başakşehir-Bahçeşehir-Nakkaş Kesim-08 işi” kapsamında zaten yapılacak olan Sazlıdere Geçiş Köprüsü, Kanal İstanbul’a göre optimize edilerek 1618 mt uzunluğunda gergin eğik askılı köprü olarak imal edilecek. Bu manada yapımına başlanan tam olarak Kanal İstanbul Projesi değil, Kanal sebebiyle proje hacimsel değerleri büyütülen ve yapılması ihtiyaç olan bir köprüdür.

İSTANBUL BİR İNADIN KURBANİ MI OLACAK?

Bugüne kadar farklı mecralar tarafından proje teknik açıdan incelenerek; lojistik, finans-

man, kentleşme açısından, çevresel, ekonomik ve sosyolojik etkileri açısından, güvenlik ve uluslararası antlaşmalar açısından, deprem, afet, hafriyat, orman, tarım, doğal hayat, hidroloji gibi ekoloji disiplinleri açısından değerlendirilmiş lehte ve aleyhte onlarca rapor yazılarak sürece etki edilmişti. Bu raporlara çeşitli platformlardan ve aşağıdaki linklerden ulaşmak mümkündür.

Bu raporlarda Kanal İstanbul’un yapılması durumunda denizlerdeki ekosistemin bozulacağı, su kaynaklarına zarar verilerek susuzluk yaşanacağı, deprem riskinin tetikleneceği, İstanbul’un doğasının uzun yıllar belki geri dönülemeyecek kadar tahrip edileceği net ortaya konulmuştur. Ak Parti iktidarı ise bu yaklaşımların tam aksine Kanal İstanbul projesinin herhangi bir olumsuz etkisinin olmayacağını beyan ederek bu projeye başlamıştır. Bütün endişelere ve tepkilere rağmen iktidarın bu projeye başlamış olmasından dolayı bu politika notunda daha önce dile getirilen hususlardan ziyade konunun farklı bir boyutu ele alınacaktır.

Bu politika notunda Sn. Erdoğan’ın doğrudan şahsiyle bu kadar özdeşleştirilerek etkisi büyük bir projenin kişiselleştirilmesi, ekonomik açıdan güçlü olmayan bir dönemde halkın ön-

**GÜNDE ORTALAMA 140
GEMİ GEÇMEKTEDİR. YILDA
ORTALAMA 50 BİN GEMİ
GEÇMEKTEDİR. EMNİYETLİ
GEÇİŞ RAKAMI YILLIK 25
BİN ADET 2050 YILINDA
GEÇMESİ ÖNGÖRÜLEN GEMİ
SAYISI 78 BİN ADET/YIL
2070 YILINDA GEÇMESİ
ÖNGÖRÜLEN GEMİ SAYISI
86 BİN ADET/YIL**

celiklerine rağmen gerçekleştirilecek olması ve diğer konularda yeterince çalışmanın kamuya sunulması sebebiyle projenin teknik ve tabii açılardan mümkün olduğu, yapısal etkileri açısından bir mahsur olmadığı(!) varsayılarak sadece ekonomik ve sosyolojik etkileri açısından genel değerlendirmeler yapacağız.

KANAL İSTANBUL NEDİR?

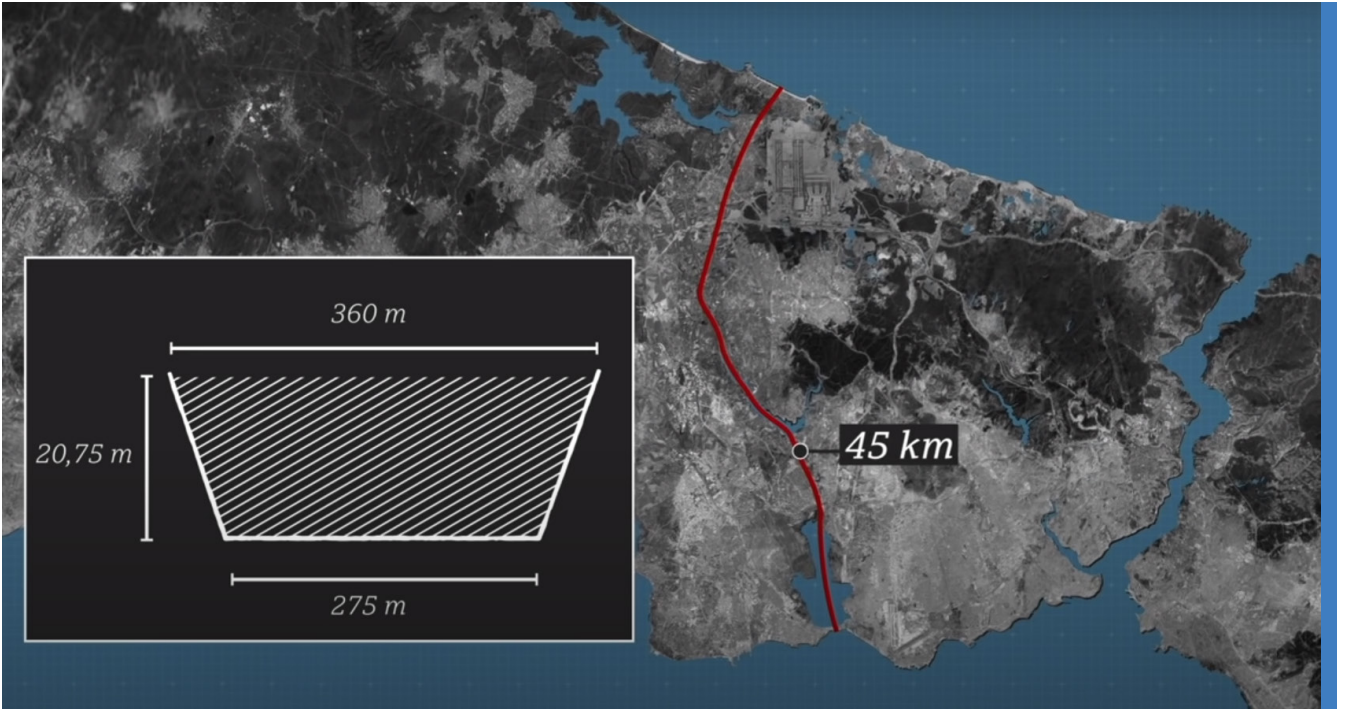
İktisadi ve sosyal etkiler açısından (fayda-maliyet analizi) bakıldığında, kamudan toplanan kaynaklarla gerçekleştirilmesi düşünülen bir proje değerlendirilirken öncelikle bu projenin getirileri ve götürülerinin masaya yatırılması gerekmektedir.

Kanal İstanbul yalnız bir transit su geçişi projesi değil İstanbul'un geleceğini değiştirecek büyük bir kentsel projedir.

Kanal İstanbul Projesi ile ilgili ana amaç, mevcut gemi trafiğinin, İstanbul Boğazı'nın yanı sıra oluşturulacak bir kanal ile gelecekteki seyir sayısı ve gemi özelliklerindeki değişimler de dikkate alınarak Karadeniz - Marmara geçişinin hızlı, güvenli ve ekonomik olarak sağlanması, İstanbul Boğaziçi'ndeki yoğun gemi geçiş trafiğinden kaynaklanan çok yönlü sorunların çözülmesidir.

GETİRİSİ NE OLUR?

Ulaşım sektöründe hiçbir lüks atıl kalmaz, tamamlandığı sürece mutlaka kullanılır. Ancak Kanal İstanbul maliyetini kurtaracak kadar geliri olmadığı sürece her zaman sorgulanacaktır.





Tarihte kanallar zaman ve yol tasarrufu sağlamak için yapılmıştır. Panama ve Süveyş Kanalı gibi örnekler, kat edilen mesafeyi ortalama 15 bin kilometre kısaltarak hem zaman hem para tasarrufu sağlamıştır.

Ancak Kanal İstanbul'un var olan bir sorunu doğrudan çözmesi söz konusu olmadığı gibi bu kadar masrafa ve riske karşılık geliri ve maliyetini karşılaması konusunda da tereddütler mevcuttur. Boğazdan geçen taşıtların taşımacılık maliyetlerini azaltmayacağı, taşıtların Kanal İstanbul'dan geçmeye zorlanamayacağı gerçeğiyle kanaldan geçişin yeterince tercih edilmemesi halinde kendi kendini ödemesinin yıllar alacağı bilinmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre gemiler, İstanbul Boğazı'ndan ücretsiz geçiş hakkına sahip oldukları için, kanalı kullanmaya zorlanamaz.

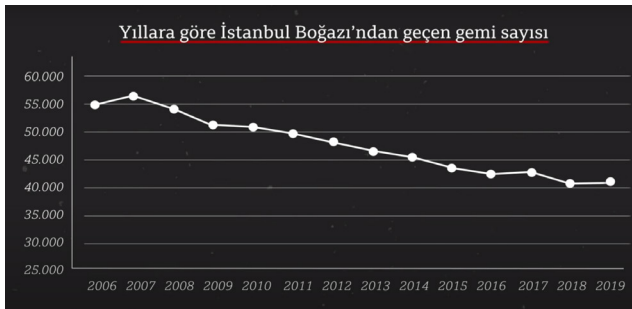
Gemilerin geçmediği bir kanal yapımı için harcanacak milyarlarca liranın geri dönüşünün nasıl sağlanacağı sorusuna cevap olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanını tarafından son fizibilite çalışmalarında göre 600-700 milyon dolar civarında gelir beklentisi olduğu beyan edilmiştir.

BİR SONRAKİ ADIM GELİBOLU KANALI MI?

İstanbul Boğazı uluslararası bir boğazdır. Ve yapılacak olan kanal da hem bir anlaşmanın konusunu oluşturması açısından, hem uluslararası deniz ulaşımı için kullanılacağından, hem de coğrafi konumu açısından uluslararası bir kanal olarak kabul görecektir.

Bunun anlamı kanala dair belirlenecek hukukun Türkiye'nin kendi iç hukukuna yönelik yapacağı kanunlarla belirlenmesinin mümkün olmayacağıdır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi Çanakkale Boğaz – Marmara Denizi – İstanbul Boğazını bir bütün halde kapsamakta olduğundan yalnızca İstanbul Boğazına alternatif oluşturmanın tek başına yeterli olmayacağı aşikârdır. Kanaatimizce Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tartışmaya açılacağı hakkında gündemdeki tartışmaların bu açıdan yersiz olduğunu düşünmekle birlikte sonraki adımın ABD ve NATO'nun talepleri doğrultusunda Gelibolu Kanalı mı olacağı akla gelmektedir.



Yıllara göre geçen taşıt sayısı azalmakta ancak toplam yük miktarı artmaktadır.

Zira hem kanaldan hem boğazdan geçerek bekleme yapmadan güya zamandan tasarruf sağlayacak gemiler Çanakkale boğazında darboğaz oluşturmayacak mıdır? Kanal İstanbul'dan geçerek İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiye fark atan gemi Çanakkale Boğazı'nda yine birbirini bekleyecekse neden kanala para ödesin?

KANAL İSTANBUL HALKIMIZIN SIRTINA BİR YÜKTÜR!

Erdoğan'ın krediyle büyüme mirasının birer parçası olan yeni havalimanı gibi diğer projelerin maliyetlerini gölgede bırakabilecek ölçekte büyük bir proje olan Kanal İstanbul Ülkemizin toplam yatırım bütçesinin %11'ini oluşturmaktadır. Aslında derin bir kriz yaşadığımız ekonomik açıdan ayaklarımızın yere basmadığı bir dönemde bölgeler arası gelişmişlik farkını artıracak olması sebebiyle, bu bütçenin diğer bölgelere aktarılacak dengenin sağlanması daha doğru olacaktır.

Maliyeti konusunda çeşitli rakamlar telaffuz edilmiş olsa bile şuan için en az 140 milyar TL sadece kanal ve donatıları için harcanması kaçınılmazdır. Projenin en iyi senaryoda 7 yılda bitirilmesi planlanmakta ancak bu tür mega projelerin öngörülemez sebeplerle uzaması ve 10 yılda bitirilmesi muhtemeldir. Aradan geçen zaman, ilave işler, altyapı deplase işleri, dolaylı masraflar ve 1. Ordunun batıya yer değiştirmesi gibi sonradan yapılacak tesis ve harcamalarla bütçede bir karadelik oluşturması ya da müşteri garantili yapılması durumunda garanti ödemeleriyle halkın sırtına yeni bir yük olarak dönecektir.

Kanal İstanbul yapılırken ya da yapıldıktan sonra Türkiye ekonomik açıdan güçlü ise iyi bir silah, ekonomik açıdan telafisi zor bir duruma düştüyseniz hiçbir işe yaramayan bir koz olarak kalır. Aynı zamanda bu süreçte projeye sağlanacak finansman payı; daha verimli birçok yatırım için kaynak teminini de engelleyecektir.

İSTANBUL'UN ANKAPARK'I OLURSA?

Muhalefet partilerinin de projeye karşı çıktığını, proje devam ederken Ak Parti'nin ya da Erdoğan'ın seçimi kaybetmesi halinde inşaatın da yarım kalacağı ihtimalleri; böylesine

KANAL PROJESİ İLE YAKLAŞIK 4 YIL İÇİNDE, 1,1 MİLYAR M³ SEVİYESİNDE, YANI GÜNGÖREN, ESENLER VE BAĞCILAR İLÇELERİNİN TOPLAMINI 10 KATLI APARTMAN YÜKSEKLİĞİNDE TOPRAKLA ÖRTEBİLECEK DÜZEYDE BİR HAFRİYAT ORTAYA ÇIKACAKTIR. KAZIDAN ÇIKACAK HAFRİYATIN KALDIRILMASI VE TAŞINMASI BEDELİ BUGÜNKÜ FİYATLAR İLE YAKLAŞIK 32 MİLYAR TL TUTMAKTADIR.

uzun sürecek ve halkın tamamının mutabakatı olmayan bir proje için düşünülmesi gereken noktalardan birisidir.

Kanal İstanbul Projesi Yalnızca Bir Su Kanalı Projesi Değil, Büyük Ölçekli Bir Emlak ve Rant Projesidir.

Bu tür tehlikeli yük taşımacılığı yapan vasıtaların intikaline tahsis edilen geçiş yolları, riskleri azaltmak adına yerleşim yerlerinden uzakta inşa edilir ya da bu kanalların etrafında daha sonradan yerleşim dokuları oluşması için tedbirler alınır. Oysa İstanbul için düşünülen suyunun her iki yanına inşa edilmek istenen 1.5 milyon potansiyel nüfuslu yeni imar alanlarına manzara olmaktan başka bir fonksiyonu olmayacağı, gündeme geldiği günden bu yana projenin sunulma biçiminden açıkça anlaşılmaktadır. Kanal İstanbul projesi, üst gelir grubuna tahsis edilmek üzere hazırlanmış büyük ölçekli bir emlak ve rant projesidir. Açılacak imar alanları ile birlikte ortalama bir metropol ilçesinden 4 tane oluşmaktadır.

GÖÇ YÖNETİMİ Mİ? GÜÇ YÖNETİMİ Mİ?

Proje sonucunda oluşacak yeni nüfusun nereden geleceği önem kazanmaktadır. Şayet



İstanbul dışından göç alacak olması zaten yönetilemez hale gelen İstanbul'un 70 yıllık başarısız göç yönetimine yeni bir yük getirecektir. İstanbul'un içinden nüfus transferi yaşaması ise, olası depreme hazırlık sebebiyle İstanbul için kaçınılmaz hale gelen yapı rezervinin yenilenmesi, kentsel dönüşüm ve şehrin yeni gereklere göre yeniden planlanması gibi konularda rahatlatacak bir durum gibi gözükse de; deplase edilen popülasyonun yerine diğer illerden yeni göç hareketleri kontrol altına alınmadığı sürece İstanbul'a yapılan her mega proje gibi sadece göçü ve yükü artıracaktır.

Kanal İstanbul Devasa Bir Lüks Konut Projesidir.

İstanbul Kanalı olarak bir ulaşım projesi olabilirdi ama **Kanal İstanbul** adıyla ancak devasa



bir lüks konut projesidir. Kanal İstanbul sadece yerel bir yatırım değil, 25 milyon insanın yaşadığı bir alanı etkilemektedir. Kanalın yapılması ile birlikte 8 milyon (gelecekte 10 milyon) nüfusun yaşayacağı 30 km x 36 km ebatlarında yeni bir ada oluşturulmuş olacaktır.

Oluşan ada ile birlikte köprü ve tüneller 3 taraf arasındaki sirkülasyonu taşımaya yeterli mi? Kanal ile Boğaz arasında kalacak adada tüm dış lojistiğin ve trafiğin iki taraftan birkaç köprüye bağımlı kalması zafiyet oluşturmaz mı? Adadaki milyonlarca kişinin herhangi bir doğal felaket veya olağanüstü durumda tahliyesi nasıl sağlanır?

453 milyon metrekareye kurulması planlanan "Yeni Şehir"'in 30 milyon metrekaresini Kanal İstanbul oluşturmaktadır. Diğer alanlar 78 milyon metrekare ile havaalanı, 33 milyon metrekare ile İspartakule ve Bahçeşehir, 108 milyon metrekare ile yollar, 167 milyon metrekare ile imar parselleri ve 37 milyon metrekare ise yeşil alanlara ayrılmıştır.

Kanal İstanbul, Çatalca Yarımadası üzerindeki tek proje de değildir. Yeni havaalanı, yeni Boğaz köprüsü ve bağlantı yolları, öngörülen liman ve kurulacak yeni yerleşim alanlarıyla, neredeyse yarımadanın tamamının yakın ge-

lecekte nitelik değiştirmesi söz konusudur.

Daha önce bu model ile yapılan projeler olan Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve Yeni Havalimanı gibi projelerin kamu bütçesine olan zararı gün geçtikçe görölmektedir. Kanal İstanbul'un da bu modelle yapılacak olması gelir elde edilmesini bir kenara bırakın ülke ekonomisine büyük zararlar yol açacağı öngörülmektedir.

KANAL İSTANBUL İÇİN VAZGEÇTİKLERİMİZ NELERDİR?

Kanal İstanbul'a ayrılacak bütçe ile;

- Üretime dayalı yeni projeler geliştirilerek yoksulluk azaltılabilir.
- Tarım reformu, istihdam reformu, marif reformu, adalet reformu, yerleşim reformu gibi yapısal reformlar süratle başlatılabilir, güçlü bir şekilde sürdürülebilir.
- Toplumsal yardımlar ve destekler genişletilebilir.
- Tarım reformuyla gıda sorunu köklü bir şekilde çözülebilir.
- İstihdam reformuyla kaynaklarımız kıymetlerimiz haline gelebilir.
- Eğitim-Öğretim reformuyla geleceğin Türkiye'si inşa edilebilir.
- Adalet reformuyla yargı hızlandırılabilir, koşullar insanileştirilebilir.
- Kentsel dönüşüm projeleri hızlandırılabilir.

Kanal İstanbul'a ayrılacak bütçe ile sadece Araştırma ve Geliştirme yatırımları 10 kat arttırılabilir. Böylece Türkiye; İlaç, Savunma ve Tarım Endüstrilerinde devler ligine yükselebilir. Bunun sonucunda milyonlarca vatandaşımıza yeni iş kapısı açılmış olur ve alım gücü artar, geçim derdi ve gelecek kaygısı son bulabilir.

Kanal İstanbul bir anlayışın ürünüdür, bu anlayış Türkiye'nin üreten ve bağımsız bir ülke olmasını değil, tüketen ve dışa bağımlı bir ülke olmasını hedeflemektedir. Bugünkü yönetim insana, teknolojiye, ar-geye ve doğaya yatırım yapmak yerine; betona, kaçak yapıya, ranta ve talana yatırımı gözetmektedir. 20 yıldır gelinen nokta ortadadır. Maalesef Türkiye, tüketim

kültürünün esiri ve dışa bağımlı bir ülke konumuna getirilmiştir. Bugün kriz haline gelen yüksek enflasyon, işsizlik oranları, cari açık ve bütçe açığı gibi makroekonomik istikrarsızlıklar Türkiye'nin bu anlayıştan uzaklaşarak yeni bir yola yönelmesini zorunlu hale getirmektedir.

SONUÇ

"Yap, işlet, garantini al, keyfine bak, işine gelince hurdasını bırak" anlayışına dayanan ve faiz lobilerinin ekmeğine yağ sürecektir. Kanal İstanbul projesinden derhal vaz geçilmelidir.

Geri dönüşü olmayan ve telafisi güç sorunları tetikleyebilecek olan bu lüks proje için ayrılacak kaynağın Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yapısal reformlara yönlendirilmelidir. Sosyo-ekonomik, politik ve teknolojik açıdan yaşamakta olduğumuz tarihi dönüşüm noktasında bu kaynak israf edilmemelidir.

KONU HAKKINDAKİ DİĞER ÇALIŞMALARA AİT LİNKLER

Saadet Partisi İstanbul İl Başkanlığı

<https://saadetistanbul.org.tr/upload/file/2ef318d59be1960fda307c06d94a3cbc.pdf>

T.C Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı – CİB Kanal İstanbul Bilgilendirme Platformu

<https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr>

Kanal İstanbul ÇED Raporu

<https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi – İBB Kanal İstanbul Kamu Bilgilendirme Platformu

<https://kanal.istanbul/>

Diğer Raporlar

<https://kanal.istanbul/yayinlar/>

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (World Wide Fund for Nature)

https://www.wwf.org.tr/kampanyalarimiz/kanal_istanbul__ne_pahasna/

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (World Wide Fund for Nature)

https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/yakanalyaistanbulpdf_duzeltimi.pdf

