

## **AZ İZ M İLLET İM İZ;**

**Gelecek Partimizin Genel Başkanı Sayın Prof.Dr. Ahmet Davutoğlu'nun 25 Aralık 2019 günü basın toplantısında belirttiği üzere Kanal İstanbul projesiyle ilgili görüşlerimizi sizlerin yüce takdirlerine sunuyoruz.**

*Ülkemizin ve milletimizin geleceğini etkileyecek mahiyetteki bu projeye ilgili büyük kaygılarımız vardır. Raporumuzda yer alan kapsamlı veri ve değerlendirmeler bu kaygılarımızı teyit etmekte, derinleştirmektedir.*

*Kanal İstanbul Projesi;*

*Çevre, doğal ve yabani yaşam ve tarımdan, su kaynaklarımıza, afet ve acil durum yönetiminden, uzun vadeli güvenlik ve savunma stratejilerimize, şehircilikten mimariye kadar bütün hayati alanlarda geleceğimizi etkileyecektir.*

*Büyük maddi-manevi kaynakların tahsisi gerektiğinden sonraki nesillerimizin omuzlarına da büyük bir yük bindirecektir.*

*Projenin; ülkemizin iç ve dış şartları, çağdaş bilimin objektif verileri, en başta da öncelik taşıyan işsizliğe çözüm oluşturacak yüksek teknolojiye dayalı üretim, eğitim, sağlık başta olmak üzere çeşitli acil ihtiyaçlarımız dikkate alınmadan düşünüldüğü anlaşılmaktadır.*

*Düşünce aşamasındayken bile şiddetli bir toplumsal kutuplaşma doğurmuştur. Geleceğini etkileyecek bir projede her vatandaşımız yeterli bilgi ve söz sahibi olmalıdır. Dikte ettirilen değil, sadece bütün yönleriyle ortaya konulmuş, değerlendirilmiş ve sonuçta toplumun genelinde kabul görmüş bir proje "Millet Projesi" olarak kabul edilebilir ve gerçekleşmesi için kendisinden fedakarlık talep edilebilir.*

*Proje hakkında sivil toplumun, kurum ve kuruluşların, uzmanların görüşleri, itirazları ve farklı değerlendirmeleri dikkate alınmamakta, özgürce objektif kaygılarını kamuoyuna aktarma imkanı verilmemektedir. Bireyleri ve sivil toplumu demokrasinin temeli gören Gelecek Partisi için bu durum kabul edilemezdir.*

*Cumhuriyetimizin en büyük kazanımlarından biri olan Montrö Sözleşmesi'ni bölgesel ve uluslararası düzeyde tartışmalı hale getirerek, sonuçta bu Sözleşmeyle elde ettiğimiz egemenlik kazanımlarını erozyona uğratabilecek bir siyasi-hukuki ortamın doğması tehlikesi bulunmaktadır.*

*Dünya'nın en kritik bölgesinde bulunan ülkemizin ve gözbebeğimiz İstanbul'un; Kanal İstanbul projesinden güvenlik ve savunma boyutlarında olumsuz etkilenme ihtimali bu konudaki en büyük hassasiyetimizi oluşturmaktadır. İlgili makamlarımızın ve yetkililerimizin bu konudaki suskunlukları kabul edilemezdir.*

*Milletimizin geleceğine yönelik bu önemli konunun bütün yönleriyle tartışılması, bütün görüşlerin özgürce ve açıkça kamuoyuyla paylaşılması şarttır. Bu ortamın ilgililerce sağlanması da görev ve tarihi bir sorumluluktur.*

***Bu anlayışımızla;***

***Milletimize** Kanal İstanbul projesinin ülkemizin, çocuklarımızın, torunlarımızın ve sonraki nesillerimizin geleceği için hayati bir önem taşıdığını, bu nedenle Gelecek Partisi olarak sonuna kadar konunun takipçisi olacağımızı bildiriyoruz.*

***Bütün** yetkililere, kurum ve kuruluşlara projeye ilgili gerçekçi, objektif ve gerekirse siyasi baskılara göğüs geren görüşlerini iktidar, kamuoyu ve halkımızla paylaşma sorumluluklarını hatırlatıyor, nihai karar mercilerini yanılmanın veya suskunluğun millet ve tarih önünde mutlaka hesabı sorulacak bir sorumluluk anlamına geleceğini hatırlatıyoruz.*

***Ülkemizin** uzmanları, akademik çevreleri, sivil toplum güçleri başta olmak üzere bütün ilgili kesimlerine görüşlerini cesurca ortaya koymaları çağrısında bulunuyoruz.*

***Sayın Cumhurbaşkanı**na olumlu veya olumsuz bütün farklı görüşlerin serbestçe ortaya konulabildiği, bilimsel verilerin bütün yönleriyle tartışılabilirdiği, endişelere hassasiyet gösterildiği bir ortamın sağlanması,*

*Ve nihai aşamada yüce milletimize gidilerek son kararın halkımızın tercihine göre verilmesi çağrısında bulunuyoruz.*

*Gelecek Partisi milletimizin her kararına saygı duyacaktır.*

*Milletin iradesine göre projenin tekrar değerlendirilmesi, gerekirse durdurulması; bir siyasi erdem, milletimize ve geleceğimize saygı olacaktır.*

***Karar Milletimizin, Gelecek Hepimizindir.***

## **KANAL İSTANBUL PROJESİ HAKKINDA DEĞERLENDİRME**

İstanbul'da yapımı planlanan Kanal projesi; mahiyeti ve ülkemiz açısından geri dönüşü olmayacak şekilde oluşturacağı kentsel, çevresel, jeolojik, iklimsel, stratejik, ekonomik, güvenlik ve uluslararası ilişkiler bağlamında oluşturacağı etkiler göz önüne alındığında, siyasi tüm ön yargılardan uzak bir şekilde, konuyla ilgili tüm tarafların bilimsel ve nesnel kriterler çerçevesinde değerlendirmelerde bulunması ve varılacak sonuçlara toplumun da ikna edilerek onayına sunulması zaruri ölçekte bir yatırımdır.

İstanbul tüm dünyanın gıpta ile baktığı, derin tarihi, coğrafi ve kültürel değerlere sahip, Türkiye'nin gözbebeği şehridir. Bu şehrin dokusunda oluşturulacak değişikliklerin gerekli olan zamanı harcamadan kaçınmayarak çok detaylı değerlendirilmesi, hangi yönde etkileri olacağına ilişkin şüpheler bulunan konularda adım atarken ise çok dikkatli davranılması gerekmektedir. Özellikle Kanal İstanbul gibi bir projede hatalardan geri dönüş de mümkün olmayacağından, bu projede çok daha dikkatli ve detaylı çalışmalar yapılması gerekmektedir.

İlk defa 2011 yılında gündeme getirilmesine rağmen, belirtilen tarihten günümüze kadar geçen uzun sürede projenin hazırlanma safhaları, bu safhaların bilimselliği ve nesnelliği, fizibilitesi ve gerçekleştirilme şekillerine ilişkin olarak kamuoyu hiç bir şekilde bilgilendirilmemiş olup, şu anda toplumun önemli bir kısmı çok önemli konularda tatmin edici cevapları bulmakta zorlanmaktadır. Oysa geçtiğimiz süreçlerde yer alan tüm kişilerin ve kurumların konunun tarafı olan tüm bilim adamları ve sivil toplum kuruluşlarının defalarca ve uzun sürelerde toplantı, konferans vb. oturumlarda bir araya gelmeleri, kamuoyuna açık bir şekilde karşılıklı olarak bilimsel ve teknik değerlendirmeleri yapmaları ve tüm tereddütleri ortadan kaldırmaları gerekmekte idi.

Son günlerde tüm mecralardaki tartışmalardan da net olarak anlaşıldığı gibi;

- Ülkenin ihtiyaçları göz önüne alındığında projenin önceliği ve neden ihtiyaç hissedildiği, ülkemize katkısının ne olacağı,
- Projenin hazırlanma safhalarının bilimselliği ve nesnelliği,
- Yapım-ihale-finansman süreçleri ve kullanılacak finansmanın hangi yollarla ve ne kadar sürede geri döneceği,
- İstanbul gibi bir mega kentte oluşturacağı ilave nüfus artışının, yaşam standartları ve tüm altyapılar üzerindeki etkisi,
- Mevcut barajlar, yer altı ve yer üstü su havzaları, yaban hayatına, flora ve faunaya etkisi,
- İstanbul gibi başta deprem olmak üzere çeşitli afetlere maruz kalabilen bir ilde afet yönetimi açısından oluşturacağı etkiler,

- Güvenlik ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş anlaşmalarından biri olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi üzerindeki etkileri

hususlarında olumlu katkıdan ziyade bilakis olumsuzluk oluşturacağı yönünde kamuoyunda ihmal edilemeyecek ölçüde kanaat ve endişeler bulunmaktadır.

Aşağıda detaylı olarak açıklandığı üzere Partimizin görüş ve kanaatleri de bu yöndedir.

### ***I- Projenin Gerekliliği***

Projede Kanal;

- yaklaşık 45 km uzunluğunda,
- yüzeyde 360 m, tabanda 275 m genişliğinde,
- 20,75 m derinliğinde planlanmıştır.

Geçirilmesi öngörülen gemilerin su çekimi 17 m olarak planlanmıştır. Hafriyat hacmi ise yaklaşık 1,156 milyar m<sup>3</sup>'dür.

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi trafiği resmi kayıtlara göre giderek azalmaktadır. 2002-2007 arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen uğraksız gemi trafiği artarken, BTC Boru Hattının açılmasıyla 2007'de 56 bin 606 olan gemi sayısı, 2018'de 44 bine düşmüştür. Tamamlanan TANAP ve TÜRKAİM boru hatları, Rusya, Kafkasya ve Türk Cumhuriyetlerindeki petrol ve doğalgazın batı piyasalarına nakliyle ilgili muhtemel yeni boru hatlarının inşası ve Akdeniz başta olmak üzere yeni keşiflerle sürekli artan dünyadaki büyük çaplı yeni rezerv alanlarındaki petrol ve doğalgazın piyasaya sürülmesi ile birlikte, önümüzdeki yıllarda boğaz trafiğinde artma değil azalma olacaktır.

Öte yandan, İstanbul Boğazı'nda bugüne kadar 3 önemli tanker yangını olmuştur.

- 14.12.1960'da Yunan bayraklı gemi World Harmony ile Yugoslav petrol tanker Peter Zoranic çarpışmış ve yanmıştır.
- 14.11.1979'da Rumen tankeri "Independenta", Karadeniz yönünden gelen Yunan kosteri Evriali ile çarpışmıştır. Tanker Haydarpaşa dalgakıranı açığında yanmıştır.
- 13 Mart 1994'te Kıbrıs Rum Bayraklı Nassia adlı ham petrol yüklü tanker ile Marmara Denizi'nden Karadeniz'e çıkmakta olan aynı ülke bayraklı Shipbroker adlı kuru yük gemisi, Boğazın Hamsi Limanı-Filburnu hattında çarpışmış ve yanmıştır.

Ancak, Boğazda alınan üç etkili tedbir sonucunda 1994 yılından beri yangınlı kaza olmamıştır;

- İstanbul Boğazında 1994 tanker yangını kazasından beri 200 metreden daha uzun tankerler dolu veya boş olduğuna bakılmaksızın gece geçirilmemektedir. Gündüz geçtiğinde de bu tankere 1 veya 2 römorkör eşlik etmektedir. Son dönemde LPG gemileri için 200 metrelik uzunluk 150 metreye düşürülmüştür. Ayrıca belirli büyüklük ve türdeki gemilere kılavuz kaptanlık hizmeti verilmektedir.

- İstanbul Boğazı'nda Marmaray denizaltı tüneli yapılırken, gemilerin geçişi tek şeride indirilmiştir. Marmaray bittiği halde gemi geçişi çift şeride dönüştürülmemiştir. Bu sebeple gemiler Boğaz'da karşılaştırılmadıklarından çarpışma riski çok düşmüştür.
- Gemilerin geçiş trafiği, Gemi Trafik Hizmetleri sistemi ile yönetilmektedir.

Dolayısıyla hem trafik sayısı açısından hem de kaza bakımından boğazlardan geçişi tehdit eden bir husus bulunmamaktadır. Ayrıca, inşası planlanan kanal hem derinlik hem de genişlik bakımından boğazdan daha düşük ebatlarda olduğu için buradaki muhtemel kaza riski boğazdan daha fazladır. Ayrıca Kanalda oluşacak kazalarda darlık sebebiyle kanalın uzun süre kapalı olma riski de mevcuttur.

ÇED Raporunda Kanaldaki akıntı hızının İstanbul Boğazındaki 2 m/sn akıntı hızına yakın olacağı belirtilmekle birlikte, karşılıklı akıntı bulunan ve çok sayıda kıvrım ve karşı cephelere çarparak yön değiştiren ve hız kaybeden, her bir noktasında onlarca vektörel hareketin bileşimi sonucu oluşan İstanbul Boğazı akıntısı ile, büyük çaplı olarak tek yönlü ve kesintisiz oval bir yapıya sahip olacak Kanal akıntısı hızının nasıl yakın değerlerde olacağı hususu hidrodinamik modellemeler hususunda tereddütler oluşturmaktadır. Akıntı hızı dar yapısı nedeniyle Kanaldaki trafiğin gerçekleştirilebilmesi için büyük önem arz etmekte olup, bu modellemenin bilim insanlarınca çok detaylı olarak incelenmesi gerekmektedir.

## ***II-Ekonomik Değerlendirme***

Montrö Sözleşmesi'ne göre, gemi şirketlerinin ve kaptanlarının İstanbul Kanalını kullanmaya zorlanmaları mümkün değildir. Sağlanacak avantajlarla tercihleri yönlendirilebilir.

Bugün için İstanbul Boğazı'ndan geçmek için bekleme süresi; gemiler için 21 saat, tankerler için 30 saattir. Bu bekleme sürecinde gemilerin transit geçişleri gümrük yönünden bozulmadığı için gemiler ikmal yaparak, Türkiye'ye ilave döviz kazandırmaktadırlar.

Şu anki makul bekleme süreleri göz önüne alındığında avantaj sağlanacak tek husus maliyette indirim yapılması olacaktır. Böylelikle daha fazla değil daha az gelir elde edilmesine neden olunacaktır.

İstanbul Boğazı'ndan geçen uğraksız gemilerden, Fener ve Seyir Yardımcıları ücreti, Sağlık Resmi ve kılavuz alanlardan Kılavuzluk ve eskort römorkör ücreti alınmakta, yıllık ortalama 110 milyon Dolar gelir elde edilmektedir. Kanal İstanbul'dan geçiş ücreti, maliyeti hesaba katıldığında bu rakamın çok üstüne çıkmalıdır. Bu durumda da zaten makul bekleme yapan hiç bir gemi Kanal'ı tercih etmeyecektir.

Bu durumda 75 ila 110 Milyar Liralık maliyetlerden söz edilen projenin Kanal geçişlerinden tahsil edilecek tutarlarla geri ödenmesi mümkün görülmemektedir. Bilinmezliklerin çokluğu dolayısıyla ilave maliyetlerin ne olacağı tahmin edilemediği için, bu projenin maliyeti bu kadar geniş bir aralıkta tahmin edilmekte, bitinceye kadar da kimse gerçek rakamı

söyleyemeyecektir. Hatta tamamlandıktan sonra oluşacak etkilerin yok edilmesi için dahi bu gündün öngörülemez harcamaların yapılması gündeme gelecektir.

O halde proje geri dönüşlerinin ne ile, ne şekilde ve kaç yılda karşılanacağı hususu büyük bir soru işareti olarak karşımıza çıkmakta olup, kamuoyu bu konuda tatmin edilememiş ve proje çeşitli spekülasyonlara açık hale gelmiştir. Dolayısıyla bölgede arsa sahipliğinin ve oluşacak rantların dağıtımının tartışmaların temelinde oturması gayet normaldir. Şeffaflık ve hesap verebilirlik ilkeleri çerçevesinde konunun yetkililer tarafından net bir şekilde açıklanması gerekmektedir.

2011 yılında ilan edilen projenin hemen müteakip yıllarda güzergahı belirlenmesine rağmen, neden bu bilginin kamuoyu ile paylaşılmadığı ve bölgedeki arsa sahipliklerinin fiyatları çok derinden etkileyecek bu bilgiden mahrum şekilde gerçekleşmesine sebep olduğu hususunun da kamuoyuna açıklanması gerekmektedir.

Öte yandan, projenin geri dönüş finansmanının temelini oluşturacağı açıkça gözükün bölgede oluşturulacak yeni rantlar ile yine üst gelir grubuna hitap edecek olup, proje mevcut gelir dağılımındaki bozukluğu daha da artırıcı bir mahiyet kazanacaktır.

### ***III-Deniz Etkileşimleri***

İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'den Marmara'ya üst akıntı, Marmara'dan Karadeniz'e ise dip akıntısı bulunmaktadır. Üst akıntı yüzeyden dibe doğru yaklaşık 20 m'lik bir katmanda etkilidir. Akıntıların temel iki sebebi iki deniz çanağı arasındaki yükseklik ve yoğunluk farkıdır.

Kanalın derinliği yaklaşık 21 m olacağı için derindeki dip akıntı yoluyla Marmara'dan Karadeniz'e su geçişi azalacak; bununla birlikte Karadeniz'den Marmara'ya üst akıntı ile taşınan su miktarı artacak ve Karadeniz'in su bilançosunda azalma olacaktır. Marmara'nın ise tuzluluk, oksijen, kirlilik dengeleri daha da bozulacaktır. Konuyla ilgili önemsenmeyecek sayıdaki bilim insanı, Kanalın gerçekleştirileceği bölgede Tuna Nehrinin yıllardır taşıdığı kirli sular nedeniyle adeta ölü deniz haline gelen Karadenizin bu bölgedeki suların Marmara'ya taşınacağını ve yıllar içinde Marmara denizindeki canlılığın yok olarak ölü bir deniz haline gelme riskinin çok yüksek olduğunu, eski Haliç'te olduğu gibi sülfür üreteceğini belirtmektedir.

Ayrıca oluşacak seviye farkı değişimi ve ikinci bir bağlantının İstanbul Boğazı'ndaki akıntı rejimini nasıl etkileyeceği de bilinmemektedir. Bu dengenin bozulması halinde binlerce yıllık oluşum çerçevesinde Marmara ile Karadeniz arasında adeta bir regülatör gibi karşılıklı bir akıntı oluşturan İstanbul Boğazı da tehlike altına girmiş olacaktır. Bu hususun uzun yıllara sari deniz hidrodinamiği ve akım ölçümleri ile tespiti zorunlu olmakla birlikte, bu ölçümler bir ön fikir verse dahi, yıllar içindeki değişimin nasıl olacağını bilinmezliği yine de ortadan kalkmayacaktır.

#### **IV-Su Kaynaklarına Etkisi**

İlk bakışta diğer faktörleri göz ardı ederek sadece yapım ve kamulaştırma maliyetlerini düşürmek amacıyla belirlendiği şüphelerini kuvvetlendiren güzergah nedeniyle İstanbul'un mevsimsel olarak 19-26 günlük su ihtiyacını tek başına karşılamakta olan ve 55 Milyon m<sup>3</sup> yıllık verime, yaklaşık 90 Milyon m<sup>3</sup> depolama kapasitesine sahip Sazlıdere Barajı yok edilmektedir.

Güzergah Terkos gölü içmesuyu havzasından geçmektedir. Terkos Gölü, 142 Milyon m<sup>3</sup> yıllık verimi ile İstanbul'un en önemli su kaynaklarından biridir. Kanal'ın Karadeniz giriş ağzı, Terkos gölünün güney doğusunda kalmaktadır. Terkos Gölü, kanalın inşası ile birlikte gölün güney doğu doğrultusundaki havzasından gelecek yağmur sularını alamayacağından, Kanal'ın ebatlar ve derinlik göz önüne alındığında dolaylı olarak Terkos havzası açısından da risk teşkil etme potansiyeline sahip olduğu bilinmektedir. Terkos'un İstanbul için Istranca projesinin ana depolama alanı da olduğu gözönüne alındığında, Terkos rezervuarını riske edecek oluşumlardan kesinlikle kaçınılması gerekmektedir. Terkos Gölü ile Karadeniz arasındaki sahil bandı nispeten kumul bir jeolojik yapıya sahip olduğundan, bilim insanlarınca Kanal'ın açılması ile oluşabilecek kanal akımının bu sahil bandına etkisinin tetkik edilmesinin zorunluluğu dile getirilmektedir. Sahil bandı boyunca gerekli önlemler alınmazsa Terkos Gölü de yok olmakla karşı karşıya kalacaktır.

ÇED Raporuna göre, Terkos Gölünün de projeye ters yönlü bir etkisi bulunmaktadır. Tam dolulukta Gölün su seviyesi Kanalın seviyesinden 4 m yüksek olduğu için, bu durumda Göl sularının Kanalı basmaması için de sınır boyunca ilave beton bariyerler yapım zorunluluğu bulunmaktadır.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında, Kanal'ın geçeceği kara güzergâhı boyunca tuzlu su akımı zemin boşluklarını dolduracağından, yeraltısuyu açısından, Kanal'ın kara güzergâhı boyunca hem dipten hem de kenarlardan sızdırmazlığının sağlanacağı bir projelendirmenin yapılması zorunludur. Özellikle Küçükçekmece gölü ile Sazlıdere barajı arasının kireçtaşından oluştuğu bilindiğinden, sızmalar açısından en riskli bölgeyi de burası oluşturmaktadır. Çatlaklara beton enjeksiyonunun bu problemi önleyeceği kanaatinin aksine, Kanalın dip ve kenarlarının boydan boya betonarme yapılması gerektiğini dile getiren görüşler bulunmaktadır. Bunun da maliyet üzerine etkisi kamuoyunun takdirindedir.

Projenin mevcut yer altı su kaynaklarına etkisi açısından, detaylı ve çok sayıda sondajla yer altı su bağlantılarının tespit edilmesi, kanalla bu bağlantıların asla kesilmemesi gerekmektedir. Aksi takdirde ada haline gelecek bölge çöl haline geleceği gibi, tüm İstanbul'un hem yeraltı suları hemde mevcut ve potansiyel su kaynakları yok edilerek yaşanılması mümkün olmayan bir şehir haline gelme riski olduğu görüşleri hakim hale gelmiştir ve bu tereddütlerin bilimsel olarak açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

## **V-Çevresel etkiler**

Çevrenin korunması gelecek nesillere ve doğaya karşı sorumluluğumuz olup, kamusal sorumluluğun çerçevesi ise Anayasamız, Çevre Kanunu ve Türk Ceza Kanunu ile çizilmiştir. Bu yöndeki suçlar için hapis cezaları dahi öngörülmüştür.

Küçükçekmece Gölü dünyadaki en önemli su toplama havzası ve sulak alanlardan birisidir. Gölün, Ramsar Kriterlerine haiz bir sulak alan olduğu bilinmekte iken, Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği ile sadece “ulusal öneme haiz sulak alan” ilan edilmiştir. Ulusal öneme haiz edilmesi dahi bu alanın yok edilemeyeceğini göstermektedir. Sulak alanların işlevsellik ve fonksiyonu çok önemlidir. Yeryüzündeki biyolojik çeşitliliğin en önemli alanlarından biridir. Açık hava laboratuvarlarıdır. Yeryüzünde tropikal ormanlardan sonra en çok oksijen üreten, yeraltı su kaynaklarını besleyen en önemli alanlardandır. Ekolojik dengenin en önemli bileşenlerindedir. Küçükçekmece Gölü ayrıca kuzey-güney kuş göç yolları üzerindedir. Göçmen kuşların dinlendikleri, enerji depoladıkları, beslendikleri ve üredikleri en önemli alanlardan biridir. Bu proje ile göl yok edilerek deniz suyu ile doldurulacak, kanal güzergahı boyunca İstanbul'un doğası, çevre ve ekosisteminin zarar görmesi; tarihi, coğrafi, topoğrafik, jeolojik, ekolojik ve peyzaj bütünlüğünün bozulması kaçınılmaz olacaktır.

Çıkacak hafriyatın bertaraf edilmesi de başlı başına büyük bir sorun teşkil etmektedir. Söz konusu hafriyatların Karadeniz'e taşınması öngörülmektedir. Bu durum deniz ekosistemini olumsuz etkileyecektir. Olası bir depremde dolgunun kopma riski de gözönüne alınmalıdır.

Çevresel Etki Değerlendirme Raporu'na (ÇED) göre 35.7 milyon m<sup>2</sup> kuru tarım alanı, 2.64 milyon m<sup>2</sup> ormanlık alan, 4.45 milyon m<sup>2</sup> fundalık, 5 milyon m<sup>2</sup> mera, 7.43 milyon m<sup>2</sup> göl, 4.47 milyon m<sup>2</sup> çayırılık alan yok edilecektir. Toprak en önemli doğal kaynaklardan biridir ve 1 cm kalınlığındaki toprağın oluşması için bölgenin özelliğine göre 500 ila 3000 yıl gibi bir süreye ihtiyaç vardır. Ülkemizin tereddütlere açık bir proje uğruna yok edilecek bir karış toprağı olamaz.

Bu özellikte ve bu büyüklükteki bir yatırıma ÇED olumlu kararı alınabilmesi için çok daha detaylı, kapsamlı ve hassas çalışmaların yapılması gerekir.

ÇED prosedürü uygulanırken bilimsel ve teknik çalışmaların yanı sıra en önemli gerekliliklerden birisi, özellikle çevreye yönelik Sivil Toplum Kuruluşlarının, çevre ve doğa koruma dernek ve vakıflarının ve yerel halkın mutlak katılımı ve görüşü gerekmektedir. Bu aşamada ayrıca bütün paydaşların, kamu ve yerel kurum ve kuruluşların uygun görüşü alınır. Bu projedeki en önemli paydaş yerel yönetimlerdir. Ayrıca Tarım ve Orman Bakanlığı ve İSKİ başta olmak üzere, konuyla ilgili kurum ve kuruluşların gerçek görüşlerinin hangi yönde olduğu hususu da büyük soru işaretlerini barındırmaktadır. Hükümet ve ilgili tüm Bakanlık ve kurumlar bu yönde tatmin edici gerekçelerle kamuoyuna aydınlatıcı bilgi



vermekle yükümlüdürler. Toplumsal olarak bu ölçekte olumsuz görüşün bulunduğu bir proje için Bakanlıkça kolaylıkla ÇED olumlu kararı alınmaz.

ÇED süreçlerinden sorumlu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, projenin gerçekleştirilmesinde önemli roller üstlendiği için, tarafsız bir şekilde yürütülmesi gereken ÇED süreçlerinde tarafsızlığını yitirmiş gözükmektedir. Böylesine büyük boyutlu çevresel riskler içeren bir projeye ÇED Olumlu Kararı veren Bakanlığın, bundan sonra hiçbir projeye olumsuz karar verme yetkisi ve yeterliliği olamaz.

### ***VI-Şehircilik Açısından Etkileri***

Zaten çok ağır bir trafik ve altyapı baskısı altındaki İstanbul'a yeni bir yerleşim cazibesi oluşturacak ve nüfus artışını hızlandıracak proje İstanbul açısından büyük sorunlar içermektedir. Ayrıca artan nüfusla orantılı çevresel problemler de büyüyecektir.

İstanbul Boğazı nedeniyle geçişlerde yaşanan sıkıntılara yeni bir darboğaz daha ilave edilecek; karayolu, demiryolu, metro, içme suyu ve atık su, arıtma, doğalgaz, enerji, iletişim vb. çok sayıdaki hattın geçişi hem pahalı hem de uzun süreçler olacaktır.

Mevcut hatların devre dışı bırakılması da ayrı bir kaynak israfıdır. Mevcut isale hatları, kara ve demiryolları, barajlar, içme suyu ve atık su arıtma tesisleri gibi çok sayıda kullanılmakta olan mevcut altyapı tesisi devre dışında kalacak, bunların yerine yenileri yapılmak zorunda kalınacaktır. Türkiye gibi tasarruf açığı büyük ve yapılması gereken yatırım ihtiyacının çok fazla olduğu bir ülkede, bu kadar mevcut yapının kullanılamaz hale getirilerek, yerlerine yenilerinin yapılması zorunluluğunu oluşturacak projeye neden ihtiyaç duyulduğu anlaşılamamaktadır.

Ayrıca İstanbul gibi tarihi bir şehirde sıkça karşılaşılan tarihi dokular nedeniyle bu tür projeler için öngörülemeyen engellerin de sıkça ortaya çıktığı malumdur.

Bölgedeki şahıslara ait arsalarla ilgili kamulaştırma problemleri yaşanabileceğinden binlerce kamulaştırma davası ihtimal dahilindedir.

### ***VII-Afet ve Acil Durum Yönetimi***

Türkiye Afet Müdahale Planı'na göre (TAMP) Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illeri İstanbul ile destek illerdir. İstanbul'un bu illerle anakara bağlantısının zayıflatılması ve bir ada bölgesinin oluşturulması afet ve acil durum yönetimi planlaması açısından büyük bir risktir.

Bu konuda toplumla ve bilim adamlarıyla yapılmış hangi çalışmaların bulunduğu, AFAD'ın konuyla ilgili çalışmalarının neler olduğu, bunların hangi bilim adamları ve uzmanlar tarafından, ne zaman hazırlandığı açıkça kamuoyu ile paylaşılmak zorundadır.

Afet ve acil durum yönetimi gibi toplumun eğitiminin esas olduğu ve İstanbul mevzu bahis olduğunda, konuyla ilgili her türlü kararın topluma dayalı afet risk yönetimi çerçevesinde paylaşılması gerektiği hususu da göz önüne alındığında konunun önemi daha da öne çıkmaktadır.

### ***VIII-Montrö Boğazlar Sözleşmesine Etkisi/Güvenlik Boyutu***

Osmanlı Devleti'nin boğazları tam denetiminde tuttuğu klasik dönemden itibaren boğazların statüsü konusu devletin geleceğiyle adeta kader bağlantısı içinde olmuş, bilhassa Rusya, İngiltere gibi komşu ve küresel güçlerle ilişkilerinin en önemli faktörlerinden birini teşkil etmiş, Osmanlı devletinin 19.yy.'dan itibaren zayıflama dönemiyle birlikte yine başta Rusya, İngiltere veya diğer ülkelerle yapılan ikili/çok taraflı anlaşmalar ise tarihsel olarak boğazlar üzerindeki denetim ve yetkimizi aşındıran bir seyir izlemiştir. Lozan Anlaşması da yaklaşık 1,5 asırdır gelişen bu genel gidişatın dışında kalamamıştır. Bu dönemde egemenlik alanımız daralmıştır. (Boğazlar Komisyonu)

Lozan Anlaşmasının getirdiği egemenlik boşluğu; dönemin özel küresel şartlarından da yararlanan Türkiye'nin girişimleriyle başlayan uzun bir süreç sonunda 1936'da imzalanan Montrö Anlaşması'yla giderilmiştir. Anlaşmada trafiğe dair çeşitli düzenlemeler öngörülmüşse de en önemli yönü şüphesiz savaş gemileriyle ilgili düzenlemelerdir.

Montrö Anlaşması 1800'lü yıllardan bu yana Boğazlar üzerinde egemenlik ve denetimimizin en azami noktaya ulaştığı noktadır. Montrö'nün herhangi bir şekilde tartışmalı hale gelmesi gibi bir durum sonrasında doğabilecek yeni uluslararası siyasi ortam ülkemiz için daha olumlu olmayacaktır.

Bugün ülkemiz için boğazların hukuki statüsüne dair Montrö Anlaşması'nın önemi tartışmasıdır. Cumhuriyetimiz'in en büyük kazanımlarındadır. Montrö Anlaşması'nın uluslararası düzeyde tartışmalı hale gelmesi, Türkiye'nin uluslararası baskılara muhatap olması gibi bir durum, bir nevi pandoranın kutusunun açılması, bugüne kadar ülkemiz lehine oluşmuş dengenin sorgulanır hale gelmesi sonucunu doğuracaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizini bir bütün olarak içeren Montrö Anlaşmasında yeni bir geçiş oluşturulması "şartların değişmesi" olarak ele alınıp yeni bir konferans düzenlenmesine yönelik talepleri gündeme getirebileceği gibi, Kanal İstanbul'un statüsünün ulusal iç su yolu olacağı yönündeki bazı görüşlerin, başta kıyıdaş ülkeler olmak üzere uluslararası düzeyde tartışmaların önünü açacağından tereddüt duymaktayız.

Özetle;

- Bir uluslararası hukuk sorunu doğacak, Kanal İstanbul'un Montrö sistemiyle bağlantısı ve Montrö'ye dahil mi, değil mi sorusu ciddi bir meseleye dönüşecektir.
- Montrö sistemi yeni kanal için geçerli olmayacaksa, mevcut sistemle ilgili bazı sıkıntıları olan ülkeler de sınırlamalardan kurtulmuş olacaklardır.

- Montrö'nün değiştirilmesine veya yeni bir uluslararası sistemin kabulüne yönelik baskıların artması senaryosu ise; Türkiye'nin önüne şimdiden öngörülemeyen, hatta Montrö'nün gerisine götürme riski taşıyabilecek yeni sorunları önümüze getirebilecektir.

Herhalukarda Kanal İstanbul'un uluslararası düzeyde bir siyasi-hukuk meselesine dönüşmesinin yolu açılacaktır. Uluslararası bir boyuta taşınması ise Türkiye'nin mevcut konjonktürde hiç tercih etmemesi gerekli bir durumdur. Karşısında çok güçlü bir cephe bulabilecektir.

Kanal İstanbul, İstanbul şehrimizi bir ada bölgesine hapsedecektir. Bunun gerek ülkemizin genel savunması, gerek bölgenin ve İstanbul'un savunması, güvenliği bakımından riskler, hatta stratejik ve uzun vadeli yıkıcı sorunlar doğurması muhtemeldir.

Ülkemiz Karadeniz'de deniz güvenliğine büyük önem vermekte, bölgesel sahiplenmeyi ilke görmekte, bu anlayışla bölgesel katkılarla düzenlenen deniz güvenliğini önemle savunmakta, Montrö'nün hükümlerine uyumu bu bakımdan temel ve vazgeçilmez kabul etmektedir.

Bütün bu hassasiyetleri, Türkiye'ye, 1999 yılından itibaren, BM'nin deniz emniyeti, çevre korunması, güvenliği Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yürütme organı olan Konsey'de etkin bir üyelikle temsil imkanı vermiş, küresel bir saygınlık da kazandırmıştır. Bu çerçevede Kanal İstanbul hakkında, bölgesel ve uluslararası tepki ve değerlendirmelerin yeterince istişare edilip edilmediği hususu büyük önem taşımaktadır. Kamuoyumuz bu konuda aydınlatılmalıdır.

## **IX-SONUÇ**

Bu projenin gerekliliği, önceliği, kentsel, çevresel, iklimsel, jeolojik, stratejik, ekonomik, güvenlik ve uluslararası ilişkilerimize etkileri, hazırlanma aşamalarının bilimselliği ve nesnelliği ile uygulama safha ve şekilleri bakımından hem geniş bir halk kesimi hem de partimiz tatmin olmamıştır.

Çevre atalarımızdan devraldığımız harcanacak bir miras değil, korunması, geliştirilmesi ve gelecek nesillere devredilmesi gereken bir emanettir. ÇED süreçlerinin nasıl işletildiği hususu tereddütlerle doludur. Ayrıca çalışmaların içeriği ve yöntemi ne olursa olsun, projenin özellikle Marmara denizi ve yer altı su kaynakları gibi konulara etkisinin ne olacağı hususu yine de soru işaretlerini taşımaya devam edecektir.

Montrö Anlaşması gereği Türkiye'nin İstanbul Boğazı geçişlerini iddia edildiğinin aksine zorla yönlendirme yetkisi yoktur. Ancak cazip hale getirilebilir ki bu da fiyat indirimi demektir. Fiyat indirimi ise hem ülkemize girecek dövizin azalmasına neden olacak hem de Kanalın fizibilitesini daha da kötü hale getirecektir. Çünkü gerçekleştirilen boru hatları ile boğaz geçişlerinde trafik azaldığı ve ileride muhtemel ilave boru hatları ile geçişler daha da

azalacağı için zaten bekleme süreleri makul ölçülerde olan gemilerin bekleme süreleri daha da azalacaktır.

Tasarruf oranı düşük olduğu için büyümesini dış tasarruflarla finanse eden, işsizlik oranı %14, genç işsizlik oranı %27,4 gibi çok yüksek değerlere çıkmış, işgücüne katılım oranının %53,9 olduğu, üretim yelpazesinin hızla değiştiği dünyada yüksek teknolojili ürün ihracatının toplam ihracat içindeki payının sadece %3,5, orta-yüksek teknolojili ürün ihracatının ise %36,4 olduğu bir Türkiye'de bu kadar büyük bir kaynağı, hem üretim hem de istihdam oluşturacak teknolojik seviyesi yüksek yatırımlara, eğitime, bilime, sağlığa harcamak yerine böylesine bir yatırıma harcama lüksü yoktur. Projenin izah edilebilmiş makul bir ekonomik getirisi görülmediği gibi, bu kadar büyük bir finansman yükünün geri dönüşünün nasıl sağlanacağı da belirsizliklerle doludur. Bu geri dönüşler temin edilse dahi bu tutarlar ülke içi kaynaklardan elde edilecektir ve bu kaynaklar sonuç olarak diğer alanlar yerine buraya aktarılmış olacaktır.

Kanal İstanbul Birleşmiş Milletler'in 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nde yer alan:

- Sürdürülebilir Şehir ve Yaşam Alanları
- Sudaki Yaşam
- Karasal Yaşam
- Hedefler için ortaklıklar (merkezi, yerel, toplum, STK, akademi vb işbirlikleri)

başlıklarına da aykırıdır.

Projenin İstanbul gibi bir mega kente şehircilik açısından getireceği yükler aşikardır. Ayrıca, mevcut altyapıların kullanılamaz hale getirilecek, bunların yerine yenileri yapılacaktır. İlave olarak çok büyük miktarda yeni altyapı yatırımları ihtiyacı oluşturulmaktadır. Bu kadar kaynağın israfını mazur gösterecek hiç bir makul gerekçe görülememektedir.

İstanbul'un mevcut su kaynaklarında tahribatlar yapılmakta, yer altı su kaynakları tehlikeye atılmakta, doğal denge, yaban hayatı, sulak alan, orman, tarım arazisi ve mera yok edilmektedir.

Deprem başta olmak üzere her türlü afete açık bir bölgede, afet yönetimini zorlaştıran adımlar atılmaktadır. Bölgenin afet ve acil durumlara maruz kalma riski gözönüne alındığında, olası afet ve acil durumlara karşı hazırlık, planlama, zarar azaltma, müdahale ve iyileştirme süreçleriyle ilgili hangi analiz ve çalışmaların yapıldığı bilinmemektedir.

Projenin güvenlik ve savunma politikamız ve Montrö Anlaşmasının ülkemize kazandırdığı yetkiler çerçevesinde ilgili makamlarca hangi hassasiyetlerle değerlendirildiği ve hangi sonuca varıldığı bilinmemektedir.

Projenin siyasi bir kavga ve kutuplaşma unsuru olmaya doğru evrildiğini de üzülenlerle müşahade etmekteyiz. Siyasi iktidardan beklentimiz yapıldıktan sonra asala geri dönüşü olmayacak, hangi açıdan bakılırsa bakılsın olumsuzlukları kazandıracaklarından çok daha

büyük olan bu projeden vazgeçmesidir. Akıl, bilim ve vicdan bunu göstermektedir. Bu kadar geniş sorular içeren bir projeden dönülmesi zaafiyet değil, siyasi bir erdemdir!

Demokratik toplumlarda çoğulculuk ve katılımcılık esastır ve her bir bireyin toplumsal konularda fikri önem arz etmektedir. Topluma dayalı, merkezden yerele şeffaf, hesap verebilir, vatandaşın karar verme süreçlerine dahil olduğu yönetim anlayışımız çerçevesinde; Parti Programımızın “Şehircilik: Umranın Çağdaş Yorumu” bölümünde “toplumun büyük kısmını etkileyecek projelerin halk oyuna sunulmasını” temel bir prensip olarak görüyoruz.

Projeden vazgeçilmemesi halinde, Buradan hareketle böylesine büyük etkileri olacak bir projenin Türkiye çapında, en azından İstanbul halkının görüşünü alacak halk oylamasına götürülmesini zaruri addediyoruz. Öte yandan bizden sonraki tüm nesilleri de etkileyecek bir projeye bizim karar verme yetkimizin olup olmadığı da ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konudur.

Ayrıca, geçirmekte olduğumuz süreçler İstanbul’un geleceğine yönelik zaafiyetleri de göz önüne sermekte olup, bu şehre yönelik bir Koruma Kanunu’nun gerekliliğinin her geçen gün daha da önemli hale geldiğini üzümlere görüyoruz.

Kamuoyuna saygıyla arz olunur.