



**KANAL
İSTANBUL
ASLA
YAPILMAMALI!**

Balgat Mah. 1421. Cad. No: 15 Çankaya / Ankara
(+90) 312 287 33 23 - (+90) 312 287 33 24

bilgi@yenidenrefahpartisi.org.tr

www.yenidenrefahpartisi.org.tr

Teknik Hazırlık & Baskı

Hermes Tanıtım Ofset Ltd. Şti.

Büyük Sanayi 1. Cad. No: 105 İskitler/ANKARA

T: 0312 341 01 97 F: 0312 341 01 98

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	5
“KANAL İSTANBUL” ASLA YAPILMAMALIDIR!	7
MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE TÜRKİYE'YE SAĞLADIĞI AVANTAJLAR	11
TRAKYA'DAKİ ASKERİ MAHZURLAR DÜŞÜNÜLDÜ MÜ?	17
İSTANBULA SU TAŞIYAN KAYNAKLAR HARAP OLACAK	19
BOĞAZLARDAN GEÇEN GEMİ SAYILARI HER YIL DÜŞMEKTEDİR	23
KANAL İSTANBUL ÜZERİNE YAPILACAK KÖPRÜLERİN	25
MALİYETLERİ HESAPLANDI MI?	
KANAL ALANINDAN HAFRİYAT YAPILACAK TOPRAĞIN NEREYE DÖKÜLECEĞİ	27
BELLİ DEĞİLDİR	
TÜRKİYE-AB TİCARET TRAFİĞİ ETKİLENEBİLİR	29

TUNA NEHRİNİN BÜTÜN KİRLİLİĞİ MARMARA DENİZİNE DOĞRU AKABİLİR.....	31
KANAL İSTANBUL, TÜRKİYE AKTİF DEPREM KUŞAĞI ÜZERİNDEDİR.	35
KANAL ALANINDAN GEÇEN YOL, SU, ELEKTRİK, DOĞALGAZ	37
MALİYETLERİ HESAPLANDI MI?	
YENİ HAVALİMANI ALTINDAKİ KÖMÜR SAHALARI ÇÖKEBİLİR	39
TRAKYA BÖLGESİNDEKİ YÜZEY SULARININ AZALMASI	41
HALKI YERALTI SULARINI KULLANMAYA SEVK ETMİŞTİR	
SONUÇ OLARAK.....	45
KAYNAKLAR.....	47

ÖNSÖZ

Kanal İstanbul projesi, ilk kez 2011 yılında dönemin Başbakanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklandı. Aradan geçen on yıl içinde üzerinde birçok söylenti-spekülasyon yayılan “Kanal İstanbul” gerçekten inşa edilmeli mi? Ülke için getirileri ve götürüleri nelerdir? Montrö sözleşmesine etkileri ne olacaktır? Askeri bakımdan Ülkemize ne gibi sıkıntılar oluşturabilir? İstanbul su kaynaklarına etkisi nedir? Deprem olursa Kanal çevresini nasıl etkiler? Tuna Nehrinin suları Marmara’ya karışırsa ne olur? Akıntılar Terkos (Durusu) gölünü Karadeniz ile birleştirebilir mi? Avrupa Birliği ile olan ticaretimizi nasıl etkiler? Kanaldan çıkarılacak hafriyat nereye dökülecek? Kanal üzerine inşa edilecek köprüler ve yan yolların maliyetleri hesaplandı mı? Bölgedeki nüfusa bile yetmeyen su kaynakları yeni göç dalgasından sonra su problemini arttırmayacak mı? Kanal yapımı sırasında tahrip edilecek, yol, elektrik, su, doğalgaz alt yapısının yeniden yapılması maliyeti hesaplandı mı?

Yukarıdaki sorulardan da görüleceği üzere cevabı bilinmeyen birçok soru bulunmaktadır. Partimiz Genel Başkan Yardımcısı ve Ar-Ge Başkanı Prof. Dr. Doğan AYDAL, bütün bu soruların cevaplarını tek tek inceleyerek bulmaya çalışmıştır. Dileğimiz Başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, bütün Hükümet yetkili ve konuyla ilgililerin, yazılanlara ön yargısız yaklaşarak, yapılacak büyük bir yanıltan dönmelelidir. 26.06.2021

Dr. Fatih ERBAKAN

Yeniden Refah Partisi

Genel Başkan

“KANAL İSTANBUL” ASLA YAPILMAMALIDIR!

Hükümetimizin ısrarla üzerinde durduğu ve zaman zaman ortaya atarak siyasetteki konuşmaları yönlendirdiği konulardan biri de İstanbul Kanal projesidir. Hükümetimiz bu projenin olmasını gerçekten istemekte midir, yoksa siyaseten sıkıştığı anlarda, konu saptırmak için mi bu projeyi tekraren öne atmaktadır bilmek mümkün değildir. Zira “**Kanal İstanbul**” adı altında bir proje hazırlandığını beyan ettikten bir zaman sonra Kanal İstanbul Projesinin yerini değiştirdiğini beyan edip başka bir Kanal güzergâhı vermektedir (Şekil 1 ve 2). Tek başına bu olay bile, Hükümetin konuya çok ciddi yaklaşmadığının bir kanıtıdır. Böylesine milyar dolarlık projelere bir günde karar verilemeyeceği gibi, proje bir günde de değiştirilemez. Ancak kabul etmek gerekir ki, Hükümet ne zaman bu projeye başlayacağını belirten bir hamle yapsa, muhalefet, her işini bırakıp, bu konuya laf yetiştirme-ye çalışmaktadır. Bu reaksiyoner siyasete, şahsım dâhil olmak üzere birçok bilim adamı da katkıda bulunmaktan geri kalmamıştır. Parti olarak siyasi duruşumuz, bu konuda biz de bir şeyler söyleyelim düşüncesinin çok ötesindedir. İstanbul’u su, deprem, askeri savunma stratejileri, ithalat, ihracat azalması, çevre, nüfus artışı bakımından önemli ölçüde etkileyecek bu projeyi incelemeli ve bilgiler ışığı altında yorum yapmalı ve tarihe not düşmeliyiz. Olayın bir de 1936’da imzalanan Montrö Boğazlar anlaşması gibi bir anlaşmayla ilişkilerinin olması, konuyu çok daha önemli bir hale getirmiştir.



Şekil 1: Yapılması Planlanan Kanal İstanbul ilk ve ikinci plan sonrası konumları.



Şekil 2: Kanal İstanbul, 3. Hava Limanı, Terkos gölü, Sazlıdere Barajı ve Küçük Çekmece gölünün detay konumu.

Her türlü siyasi hesabı bir kenara bırakarak bu konuyu araştırmak ve bir katkımız olacak ise bu konuda objektif-önyargısız değerlendirmelerde bulunmayı bir görev biliyoruz. Aşağıda gerekçeleriyle ortaya koyacağımız konular, işte bu endişelerden, yola çıkılarak hazırlanmıştır. Bu, KİTAPÇIK ölçeğindeki uzun basın bildirisine bu sebeple ihtiyaç duyulmuştur. Konu ülkemizin beka meselesidir.

Önce dilerseniz Uluslararası boyutları olması sebebiyle konunun Montrö anlaşmasıyla ilgili bölümünden başlamak istiyoruz. Bu bölümü bütün detaylarıyla açıklamalıyız ki, yapılması düşünülen İstanbul ve Çanakkale Kanallarıyla neler olabileceğini rahatlıkla ve önyargısız olarak görebilelim.

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE TÜRKİYE'YE SAĞLADIĞI AVANTAJLAR

Birçok okuyucu Lozan anlaşması ve Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Boğazlara tam sahip olduğumuzu düşünebilir. Ama bu gerçek değildir. Montrö anlaşması imzalanana kadar Boğazların Türkiye tarafından silahlandırılması yasak olduğu gibi, yönetimi de Milletler Topluluğuna bağlı “Uluslararası Kanal Komisyonu” tarafından sağlanmaktaydı. Askeri veya sivil trafik üzerinde de Türkiye olarak tek başımıza hiçbir kontrolümüz bulunmamaktaydı. Hatta Boğazın çevresindeki kara alanları da askerden arındırılmış bölgelerdi (Şekil 3).



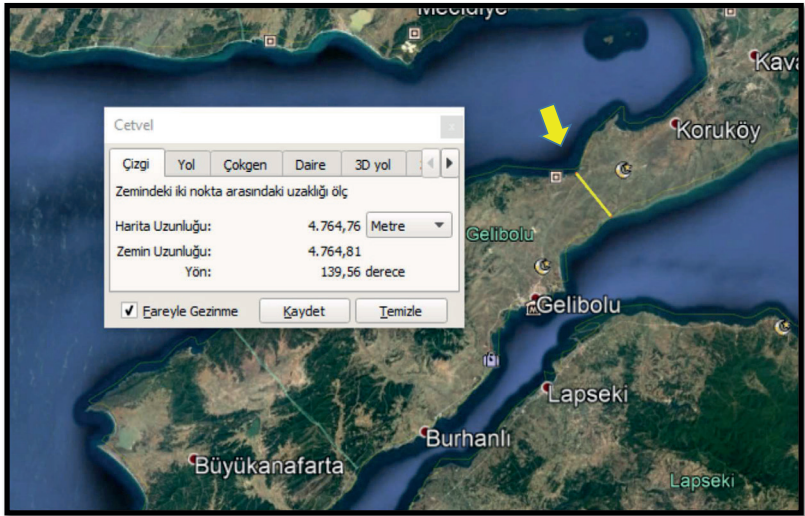
Şekil 3: Montrö sözleşmesi öncesinde, Lozan antlaşmasına göre asker bulunduramadığımız alanlar koyu gri olarak gösterilen alanlardı.

Ancak Dünya siyaseti çok değişkendir ve önemli olan karşınıza çıkan fırsatları değerlendirmektir. Bu fırsat 1930'lu yıllarda doğmuştur. Faşist İtalya Hükümeti Yunanistan'a ait Dodacanese, Kos, Leros ve Rodos adalarına çıkarma yapmış, Karadeniz'e ve Anadolu'ya çıkma hazırlığına başlamıştır. 1934-35'de İngilizleri sıkıntıya sokan Habeşistan krizi patlak vermiştir. Buna ek olarak Bulgarların da aşırı silahlanmaya başlaması Türkiye'yi harekete geçirmiş, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle, Dışişleri Bakanı Tefvik Rüştü Aras yeni bir Uluslararası toplantı talep etmiştir. Türkiye Çanakkale Boğazındaki kaleleri tahkim etmek istemekte ve Boğazların korunmasıyla ilgili yönetimin Türkiye'ye ait olmasını istemektedir. Siyasi şartlar Türkiye için çok müsaittir. İngiltere ve Fransa, yaklaşan İkinci Dünya harbini hissetmiş, Türkiye'nin Hitler ve Mussolini'nin etkisine girmesini istememişlerdir. İngiltere ve Fransa, ileride güçlenecek SSCB'nin Boğazları kullanarak Akdeniz'e inmesinin, ticari ve siyasi olarak uzun vadede kendi aleyhlerine olduğunun da farkındadırlar. Özellikle İngiltere, SSCB'nin Akdeniz'e inmesinin, Hindistan, Uzakdoğu ve Mısır'dan olan ticaretine zarar vereceğinin farkına varmıştır. Bu şartlar altında Türkiye'nin toplantı teklifinin arkasında durarak desteklemişler ve toplantının İsviçre'nin Montrö şehrinde düzenlenmesini sağlamışlardır. Toplantıya, Türkiye, İngiltere, Fransa, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, SSCB, Japonya, Avustralya ve Almanya katılmış, İtalya sert bir şekilde reddederek katılmamış, ABD ise hiç umursamayarak temsilci dahi göndermemiştir. **Sözleşme, 20 Temmuz 1936'da imzalanmış, 9 Kasım 1936'de yürürlüğe girmiş ve Boğazların yönetimi ve korunması belli kurallar getirilerek Türkiye'ye verilmiştir.**

Bu kurallar, bir taraftan SSCB'nin Akdeniz'e büyük bir Askeri güç götürmesini engellerken, diğer yandan Batılı büyük Devletlerin Karadeniz'e büyük bir güç halinde çıkmasını engellemektedir. Montrö sözleşmesinin, belki de en önemli kısmı budur! Uzlaşılan diğer maddelerin de Türkiye'nin lehine olduğu çok önemli bir anlaşmadır. Bu maddelere göre; **Boğazlardan geçen hiçbir gemi 10.000 tondan fazla olamaz; Toplam ağırlığı 15.000 tondan fazla olan dokuz silahlı-askeri gemi aynı anda geçemez; Karadeniz'de toplam ağırlığı 30.000 tondan fazla yabancı gemi aynı anda bulunamaz; Kıyıdaş olmayan yabancı bayraklı bir gemi 21 günden fazla Karadeniz'de kalamaz; Türkiye, Kıyıdaş**

bir ülke ile savaşa girdiğinde, savaşta olduğu ülkeye ait sivil ve askeri bütün gemilerin geçişini bile engelleyebilir. Karadeniz’e kıyısı bulunan ülkeler Karadeniz’de bulunduracakları gemileri, tonajlarıyla beraber, her yıl 1 Ocak-1 Temmuz arasında Türkiye Cumhuriyetine bildirecekler ve Türkiye’de bu bildirimleri Birleşmiş Milletlere iletecektir. Bu gemilerin toplam tonajı yukarıda belirtilen sınırları geçmeyecektir. Montrö sözleşmesine, sözleşmenin yapıldığı tarihte uçak gemisi olmadığından, Uçak gemileri ile ilgili bir madde konmamıştır. Ancak tonaj kısıtlaması sebebiyle geçmeleri zaten mümkün değildir.

İşte Türkiye için böylesine önemli maddeler içeren Montrö sözleşmesi, yılda bir milyar dolar, evet sadece bir milyar dolar kazanç hayali kurulan Kanal İstanbul projesi ile kadük-işlemez hale getirilecektir. Sayın Cumhurbaşkanının ifadelerine bakılırsa “Kanal İstanbul” sonrasında Marmara’dan Saroz körfezine açılacak “Kanal Çanakkale” de planları arasındadır. “Kanal İstanbul” ile ilgili ÇED Raporu’nun 1426. sayfasında (6. bölümünün 155. sayfasında) ‘Zincirbozan-Gelibolu mevkiinden Saroz Körfezi’ne bir kanal açılması tavsiye edilmiştir (Şekil 4).



Şekil 4: Saroz körfezine açılması planlanan Kanalın muhtemel yeri ve uzunluğu.

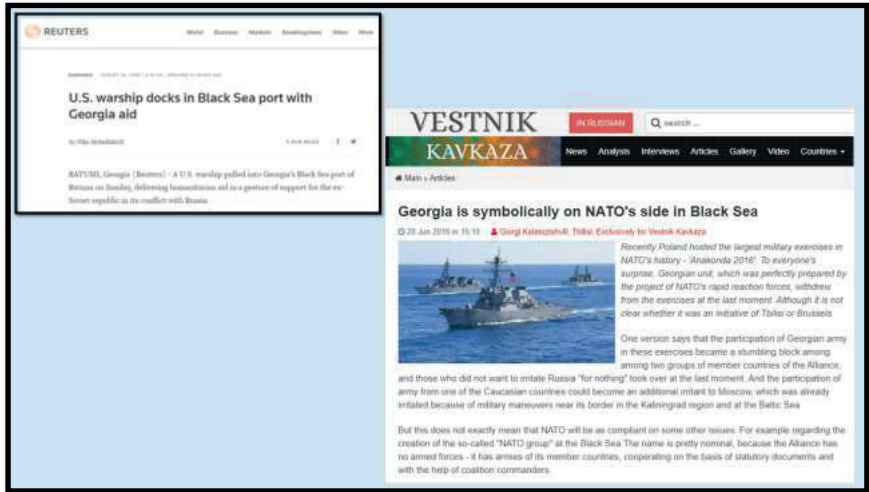
<https://tr.sputniknews.com/turkiye/202001021040953156-kanal-istanbulun-ced-raporunda-kanal-canakkale-onerisi/>

Bu Kanallar tamamlandığı takdirde ABD gemilerinin Karadeniz’e, Rusya gemilerinin Akdeniz’e inmesi kaçınılmaz olacaktır. Yaklaşık 45 km uzunluğunda ve 120 metre genişliğinde olması planlanan Kanal İstanbul’un derinliğinin 25 m olacağı ifade edilmektedir. Ancak ben şahsi olarak, Kanal İstanbul gerçekten yapılırsa, bu derinliğin 35 metreden fazla olacağını ve Uçak gemilerinin de geçmesinin kolaylaştırılacağını düşünenlerdenim. En ağır Bir uçak gemisinin sudaki dip derinliğinin 28 metre olduğu düşünülürse bu tahminimizin doğru olduğu düşünülebilir.

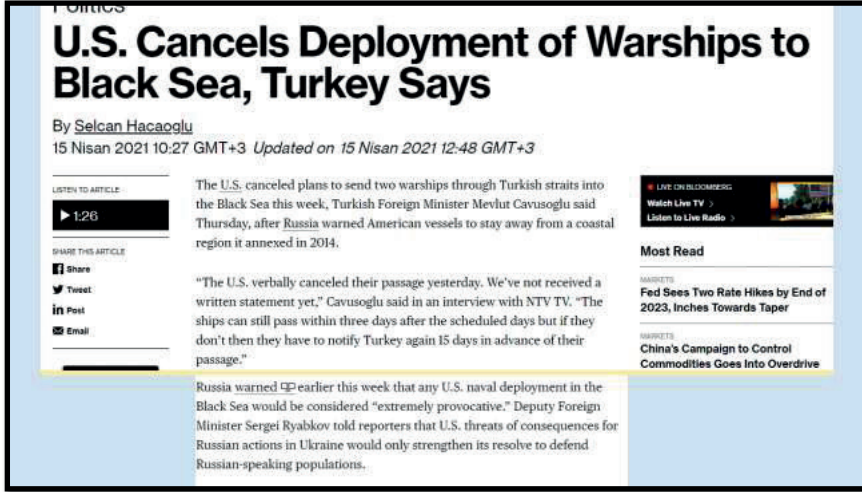
Özellikle, Rusya ve ABD’nin farklı hayalleri vardır. ABD, bu kanallardan büyük tonajlı gemi geçirerek Karadeniz’e yerleşme hayalleri kurmaktadır. Odessa limanına demirleyeceği bir uçak gemisiyle, Rusya’dan Batılı ülkelere yöneltilecek uzun menzilli füzeleri Rusya topraklarında vurmanın hesapları içindedir. 2008 yılında Gürcistan’a yardım gemileri göndermesi, 2016 yılına Polonya’da yapılan NATO tatbikatlarında Gürcistan’ı sembolik olarak da olsa Karadeniz savunma planına katması, bu emellerinin işaretleridir ve bu durum Rusya’yı çok rahatsız etmiştir. Kanal açıldıktan sonra Karadeniz’de bir NATO tatbikatı düzenlendiğinde ve/veya problem çıktığında, Türkiye’nin hangi tarafta olacağı bellidir. ABD uçak gemileri ve veya büyük ölçekli savaş gemileri Karadeniz’e çıktığı andan itibaren Rusya ile karşı karşıya kalmamız an meselesi olacaktır. Bir başka sınır ve ticaret komşumuz daha her an elimizden kayıp gidebilir durumda olacak ve Türkiye tamamen yalnızlığa itilmiş olacaktır. Yaklaşık 85 yıldır olay çıkmayan Karadeniz’de Filler dövüşecek, çayırırlar ezilecektir (Şekil 5, 6 ve 7).



Şekil 5: Tuna nehri çıkışı ve Odessa limanı ile İstanbul'un konumlarını gösteren uydü görüntüsü.



Şekil 6: ABD'nin 2008 yılında Gürcistan'a yardım haberi ile 2016 yılında Polonya'da düzenlenen NATO tatbikatında Gürcistan'ın Karadeniz'de NATO saflarında bulunduğunu gösteren haber.

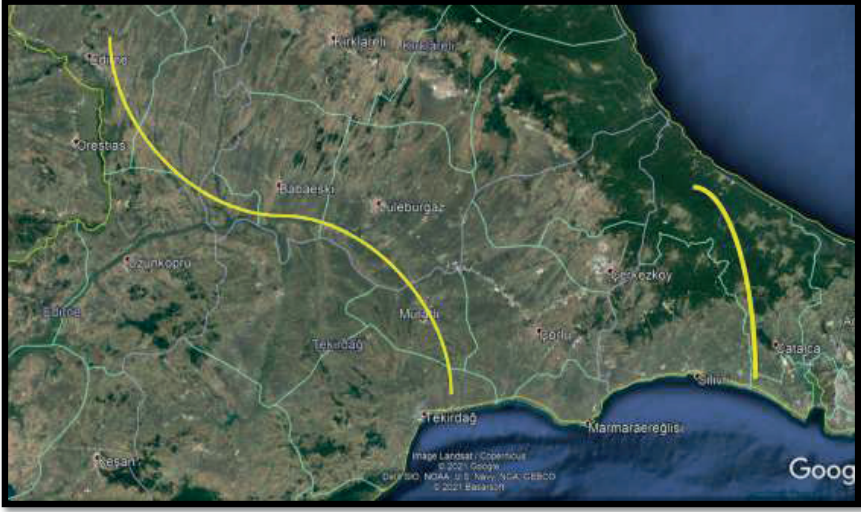


Şekil 7: Karadeniz'e her ABD savaş gemisi geçişinde Rusya'nın rahatsız olduğunu belirten haberlerden biri.

Rusya ise büyük tonajlı askeri gemiler ve Uçak gemileriyle Akdeniz'e inmenin, gerekirse Süveyş Kanalı'nı tıkanmanın, silah gücünü, özellikle petrol ve doğalgaz alanlarında siyasi güce çevirmenin hayalini kurmaktadır. İşte, Türkiye, farkında olarak veya olmayarak, böylesine tehlikeli bir savaş oyununun fitilini ateşlemek üzeredir. Kanal İstanbul gerçekleşse bile Kazancın yıllık en fazla bir milyar dolar olacağı Ulaştırma eski Bakanı tarafından açıklanmıştır. Yani Turizm gelirlerimizin kırkta biri kadar bir gelire koca bölgeyi mahvedeceğimizin yanı sıra, Ülkeyi siyaseten bilinmezler içine sürükleyeceğiz. Değer mi? El insaf!

TRAKYA'DAKİ ASKERİ MAHZURLAR DÜŞÜNÜLDÜ MÜ?

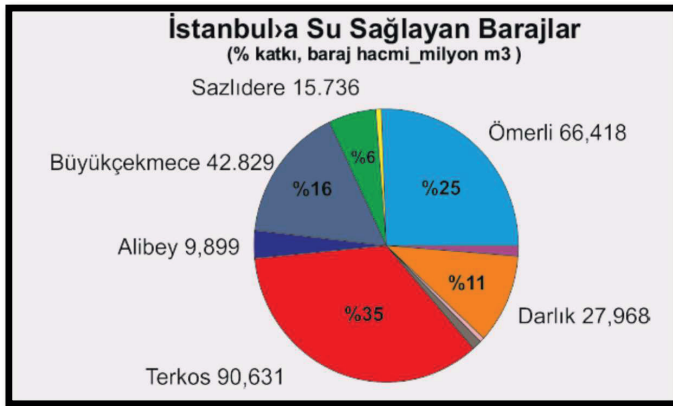
Kanal İstanbul'u planlayanların Askeri Birliklere de danışmadığı, dahi olsa bile dikkate almadığı görülmektedir. Ülkemizin Trakya tarafından gelecek tehlikelere karşı zaafa uğrayacağı çok net bir şekilde gözükmektedir. Batı'dan gelecek saldırılara karşı ilk savunma hattımız Tekirdağ-Babaeski Edirne- hattıdır. İkinci Savunma hattımız ise, Kanal İstanbul'un batısında kalan ve Mareşal Fevzi Çakmak'a atfen, "Çakmak" hattı olarak adlandırılan hattır. Bu hat, Çatalca'yı merkez alan yay şeklinde bir hattır ve Kanal İstanbul'un batısında kalmaktadır (Şekil 8). Bu hatlar, İstanbul'da konuşlu Birinci Ordu tarafından desteklenirler. NATO'da bulunmamız sebebiyle bu planlarımızı başta Yunanistan olmak üzere bütün Batılı ülkeler bilmektedir. Bu savunma hattını Kanal İstanbul'un doğusuna çektiğimiz takdirde, Trakya bütünüyle savunulamaz zayıf karnımız olacaktır. Bazı arkadaşlar ile yapılan fikir alışverişlerinde, birçok kişi "artık savunma hattının önemi yok, savaşta her şey uçaklar ile hallediliyor" gibi iyi düşünülmemiş cümleleri de maalesef söylemektedir. **Uçaklar tahribat yapar belki ama savaşı Kara Kuvvetleri kazanır veya kaybeder.** Bu gerçeği hiç unutmamamız gerekir. Kanal İstanbul'un üzerine inşa edileceği söylenen köprüler de bu bakımdan iki tarafı keskin bıçaklar gibidir. Ordu Batıya ilerlemek istediğinde bu muhtemel köprüler tahrip edilirse tıkanıp kalırız.



Şekil 8: Türkiye'nin Trakya'daki savunma hatları. İlk hat Edirne-Babaeski-Tekirdağ hattı; ikinci hat Çatalca batısında ÇAKMAK hattı olarak adlandırılan hattır.

İSTANBUL'A SU TAŞIYAN KAYNAKLAR HARAP OLACAK

Bu Kanalın yapılmasının karar sürecinde çok dikkat edilmesi gereken konulardan biri de, İstanbul'a su sağlayan kaynakların tahrip edilip edilmeyeceği sorusudur. İstanbul'un su ihtiyacının %60-63'ünü karşılayan kaynaklar "Kanal İstanbul" Projesinin bulunduğu bölgededir (Şekil 9). Şekil incelendiğinde bu durum rahatlıkla görülebilir. Bir şehre su sağlayan kaynakların %60 oranında tahrip edilmesinin, o şehri öldürmeyle aynı anlama geldiğini en sade vatandaş dahi anlayabilir. Terkos gölü ile Karadeniz arasındaki kumlu bölge, Sayın Ü. Kuyumcuoğlu tarafından yapılan araştırma sırasında, 1979- 1982 yılları arasındaki üç yıl içinde, kuvvetli kuzey rüzgârları sebebiyle, 40 metre azalmış ve göl ile Karadeniz arasındaki mesafe 140 metreye düşmüştür. Kanal açıldığı zaman, Karadeniz'den Kanala doğru oluşacak akıntılar, bu aradaki kumlu araziye de kanala doğru taşıyacak ve sonuçta Terkos gölü Karadeniz ile birleşecektir. Bu çok önemli bir temiz su gölünün kaybına yol açacaktır. (Şekil 10, 11).



Şekil 9: İstanbul'a su sağlayan barajlar ve su katkıları

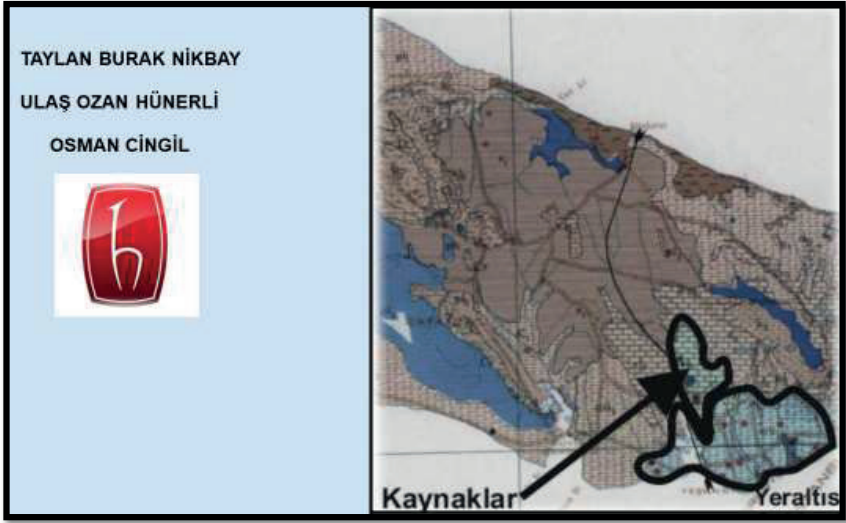


Şekil 10: İstanbul ve Çevresi Jeolojik haritası

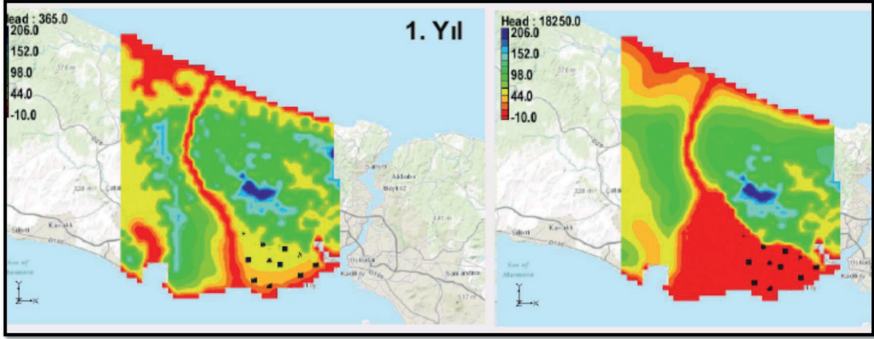


Şekil 11: Terkos gölü ile Karadeniz arasındaki kumluk arazinin azaldığını gösteren Üner Kuyumcuoğlu'na ait Master tezi.

Sazlıdere Barajını tamamen yok edecek olan Kanal, Marmara’ya yaklaşırken tatlı su kaynakları içeren kireçtaşı kayalarının bulunduğu bölgeden de geçecektir. Kısa zaman sonra tahrip edilen, kırıklar oluşturulan kireçtaşı formasyonu içindeki tatlı sular da Kanal içindeki tuzlu suyla karışarak Marmara’ya doğru akacaktır. Bu konuda Hacettepe Üniversitesi öğretim görevlilerinden Taylan Burak Nikbay, Ulaş Ozan Hünerli ve Osman Cingil adlı araştırmacılar USGS-ModFLOW Programı kullanarak Kanalın geçeceği bölgedeki kireçtaşlarında bulunan suların Marmara denizine akış şeklini modellemişlerdir. Şekilde kırmızı renkler suların yayılımını ve akış yönünü temsil etmektedir (Şekil 12 ve 13). Bu olay ile kireçtaşları içinde bulunan tatlı su kaynakları da yok edilmiş olacaktır.



Şekil 12: Hacettepe Üniversitesinde yapılan bir çalışma.



Şekil 13: Hacettepe Üniversitesi Öğretim görevlileri tarafından yapılan ve Tuzlu suyla tatlı suyun karışacağını gösteren çalışma

BOĞAZLARDAN GEÇEN GEMİ SAYILARI HER YIL DÜŞMEKTEDİR

Hükümetimizin en önemli gerekçelerinden biri, İstanbul Boğazından geçişlerin çok arttığı bunun zaman içinde İstanbul’da çok büyük tehlikelere yol açacağı yönünde olmuştur. İstanbul boğazından geçen gemi sayılarına bakıldığında Hükümetin bu gerekçesinin doğru olmadığı, bu rakamın her geçen yıl daha da düştüğü belirlenmiştir. Geçen gemilerin tonajların artmış veya azalmış olması başka bir tartışmadır. Gemi trafiği azalmıştır ve azalmaya da devam etmektedir. Boğazlardan geçiş yapan gemilerin sayısı 2007 yılında 106.519 iken bu rakam her yıl azalarak 83.000 seviyelerine kadar düşmüştür. Bu rakamlar İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçen toplam gemi sayısıdır. Sadece İstanbul Boğazından geçen gemi sayısı ise 2006 yılında 54 bin 880 iken, 2018 yılına gelindiğinde bu rakam her yıl kademeli olarak azalıp 2020 yılında 38404’e düşmüştür (Şekil 14).



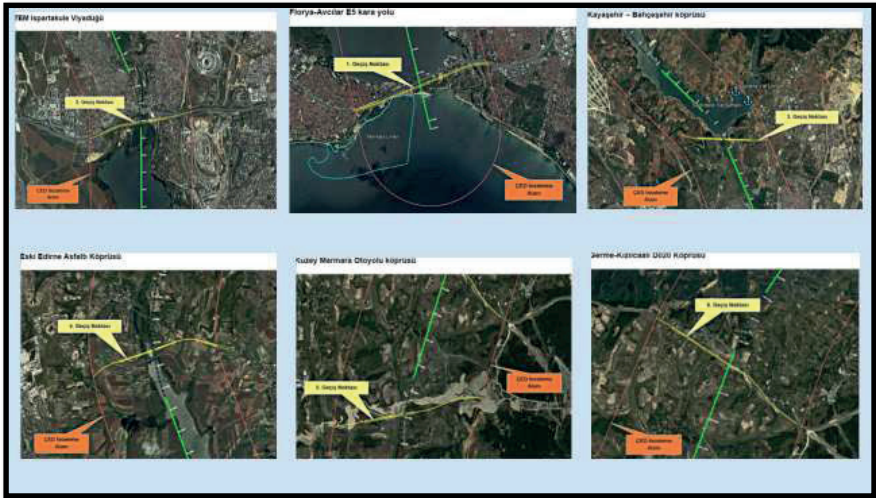
Şekil 14: Çanakkale ve İstanbul Boğazından geçen gemi sayılarındaki azalışı gösteren grafik.

Gemi trafiğinin azalmasının ana sebebi, boğazlardan geçen doğalgaz, petrol ve yan ürünlerini taşıyan gemi sayılarındaki azalmadır. Ülkelerarası doğalgaz ve/veya petrol boru hatlarının sayısı arttıkça gemiyle taşımacılığın azalması da kaçınılmaz olacaktır. 2020 verilerine baktığımızda, İstanbul Boğazı'ndan 2020 yılında geçen gemilerden yaklaşık 6500 tanesi, LNG, LPG ve ham petrol taşıyan tankerlerdir.

Kanal açılrsa bile, Kanal'dan daha geniş, daha derin ve BEDAVA olan İstanbul boğazı dururken, yabancı ticaret gemilerinin Kanal İstanbul'dan geçip, üstüne bir de para vereceğini düşünmek, biraz hayal ötesi bir hesap gibi görünmektedir. Görüleceği üzere AKP Hükümetinin bu konudaki tezleri doğru değildir.

KANAL İSTANBUL ÜZERİNE YAPILACAK KÖPRÜLERİN MALİYETLERİ HESAPLANDI MI?

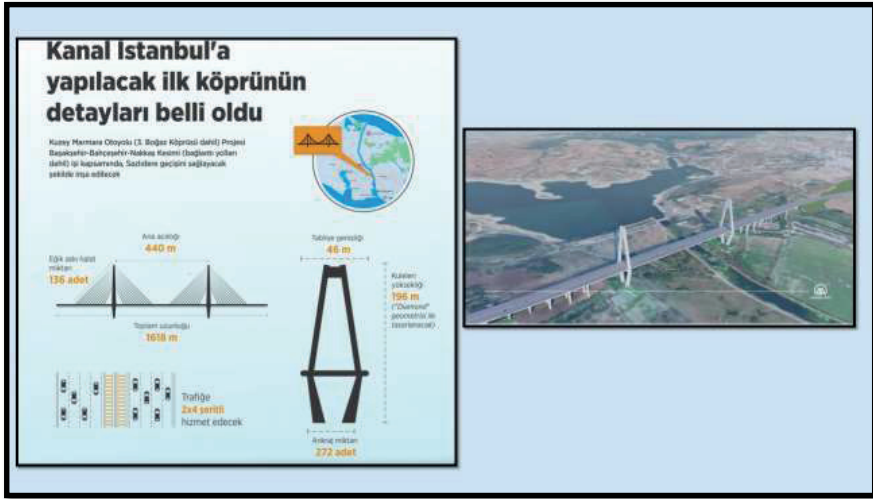
Kanal İstanbul'un maliyeti düşünülürken hiç hesaplanmayan veya önemsenmeyen maliyetlerden biri de, Kanal üzerinde yapılması planlanan on bir köprünün maliyetidir. Basına servis edilen resimlerdeki köprü sayısının 3, 6 ve 11 arasında sürekli olarak değiştirildiği bilinmektedir. Bu dahi, Hükümetin olaya ne kadar gayri ciddi yaklaşıldığının bir işaretidir (Şekil 15). Sadece köprü maliyeti değil, yan yolların da maliyeti bilinmemektedir.



Şekil 15: Servis edilen ÇED raporlarına göre altı köprünün lokasyonu.

Bir kanaldan gemiler geçecek ise, bu köprüler, tıpkı İstanbul Boğazı üzerindeki köprüler gibi asma köprü olmak mecburiyetindedir. Kanal genişliği en az 120 metre olarak düşünüldüğünden, gemi geçince kaldırılabilir köprüler şeklinde yapılması mümkün gibi gözükse de, ucuz ve kolay yapılamayacaktır. Köprüler hangi şekilde yapılırsa yapılsın, bu köprülerin savunması için de her köprünün iki yanında askeri önlemler alınmak mecburiyetinde kalınacaktır. Bütün bunların maliyetinin Kanal maliyetini geçmesi beklenilebilir.

Kanal İstanbul'un temellerini atıyoruz reklamıyla Sayın Cumhurbaşkanımızın temelini attığı Köprü, esasında Kuzey Marmara Otoyolu-Yavuz Sultan Selim Köprüsü ana güzergâhının Başakşehir-Bahçeşehir-Nakkaştepe kesimi ve bağlantı yollarının üçüncü bir yapısı olarak, Sazlıdere Barajı üzerinde yapılması zaten gündemde olan bir köprü idi. Bu köprünün temel atma töreninin, "Kanal İstanbul"un temel atma töreni şeklinde takdim edilmesi de ayrıca çok manidardır. Bu durum, Hükümet tarafından servis edilen şekiller ve açıklamalarda da belirtilmektedir (Şekil 16).



Şekil 16: Hükümet tarafından servis edilen ve Temeli atılan köprünün konumu ve açıklaması.

KANAL ALANINDAN HAFRİYAT YAPILACAK TOPRAĞIN NEREYE DÖKÜLECEĞİ BELLİ DEĞİLDİR

Kanal boyunun en az 45000 metre, eninin en az 120 metre ve derinliğinin 35 metre olacağı düşünüldüğünde, ortaya yaklaşık 189 milyon metre-küp hacim çıkar. Bu hacmi ortalama 3 yoğunluk ile çarparsak 567 milyon ton hafriyat çıkar. Hafriyat kamyonlarının 40 ton ortalama ile çalışacağı varsayıldığında 14 milyon 180 bin Kamyon/sefere ihtiyaç olacaktır. Kanal Kazı işlemlerinin en az dört yıl süreceği ve yaklaşık 14 milyon kamyon hafriyat-toprak yükünün sağa, sola taşınacağı düşünüldüğünde, ortaya çıkacak kirliliği tahmin etmek bile zordur. Çevrede yapılacak yollardaki hafriyat da bu hesaba dâhil edilirse, olay içinden çıkılamayacak boyutlara ulaşacaktır. Basında çıkan çeşitli yayınlarda hafriyat miktarının 1,1 milyar metre-küp olacağı da ifade edilmektedir. Bu durumda hafriyat yapılacak toprak miktarı yaklaşık 3.3 milyar ton olacaktır. Bu toprakların taşınması ise 82 milyon500 bin kamyon yükü demektir. Esas soru ise şudur; Bu kadar toprak nereye dökülecektir? Marmara Denizi içinde ADA yapma fikrinden şimdilik vazgeçmiş oldukları yönünde beyanatlar da bulunmaktadır.

TÜRKİYE-AB TİCARET TRAFİĞİ ETKİLENEBİLİR

Yapılacağı beyan edilen bu köprülerin Türkiye- Avrupa Ticaret trafiğini de yavaşlatabileceği düşünülmektedir. Bilindiği gibi Türkiye AB ile olan toplam ticaret hacmi, 2020 yılında yaklaşık 143 milyar dolardır (Şekil 17). Kanal İstanbul'un yapım süresinde (en az on yıl) ve sonrasında AB ile olan ticaretimizi önemli ölçüde yavaşlayacaktır. Bu zararlar da düşünülmemiştir. Kanal'ın bittiği günden sonra da, Geliş-gidiş yönünde, her iki istikamette de yük taşıyan yüzbinlerce araç belli köprülerden geçmeye mahkûm edilecek, trafik oldukça yavaşlayacak, yeni geçiş paraları sebebiyle maliyet artacaktır. Anadolu'dan gelecek kamyon ve tırlar Yavuz Sultan Selim köprüsüne yönlendirileceğinden bir müddet sonra, bu hat, bu yükü taşıyamaz hale gelecektir. İpek yolu sebebiyle Çin'den gelen tren de Avrupa'ya gitmek için bu hattı kullanacağından, Kanal üzerinde yapılacak köprülerin bütün bu yükleri taşıyacak kapasite, yükseklik ve güçte olması gerekecektir. Dolayısıyla Kanal maliyeti söylenen rakamların da çok çok üzerinde olacaktır.



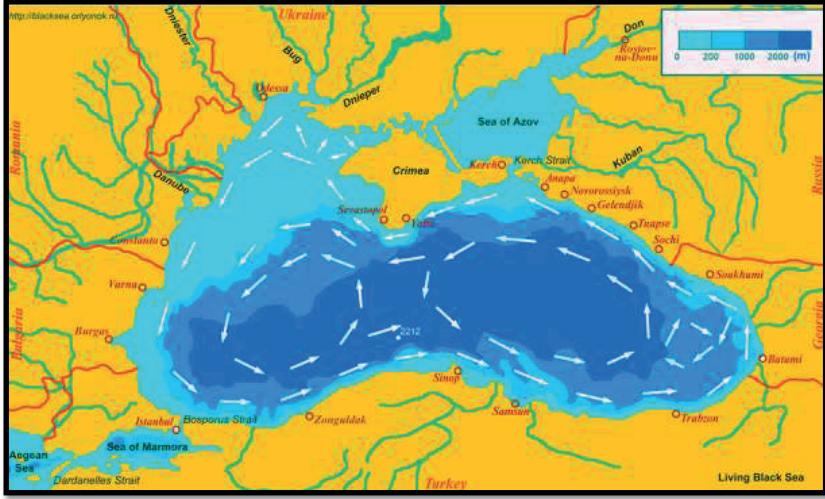
Şekil 17: AB ile ticaret hacmimizi gösteren grafik

TUNA NEHRİNİN BÜTÜN KİRLİLİĞİ MARMARA DENİZİNE DOĞRU AKABİLİR

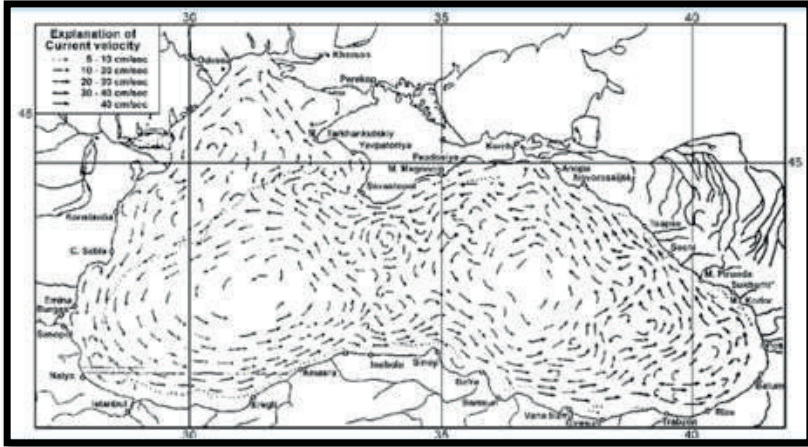
On ülkeyi geçerek Karadeniz’e ulaşan Tuna nehrinin, bu ülkelerin bütün sanayi kirliliklerini Karadeniz’e taşıdığı bilinmektedir. Tuna nehrindeki tehlikeleri beş ana bölümde sınıflandırılmaktadır; Bunlar; Endüstri atıkları, İlaç sanayi atıkları, Sırbistan, Romanya ve Bulgaristan Lağım atıkları, Tarım ilaçları, siyanür atıkları ve balıkların midelerinden çıkarılacak kadar çok fazlalaşan, 5mm ve daha düşük boyutlu Mikro plastiklerdir. Monsanto tarım ilacı firmasının Macaristan ve Romanya ile yaptığı tarım ilacı anlaşmalarından sonra, bu kirliliğin çok daha artması sürpriz olmayacaktır.

İstanbul Boğazında dipten giden akıntılar ile üstten giden akıntılar ters yönlüdür. Üsteki akıntılar Marmara denizi yönünde, dip akıntılar ise Karadeniz istikameti yönündedir.

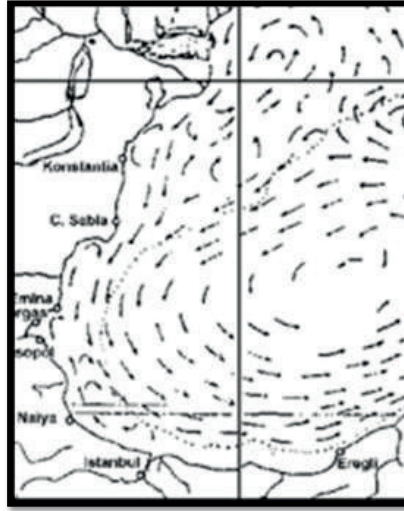
Kanal İstanbul’un Karadeniz’e ağız kısmı açıldıktan sonra, Karadeniz-Marmara arasındaki akış tek yönlü olarak Marmara denizine doğru olacaktır. Kanal İstanbul’da, Kanal derinliği en fazla 35 metre olacağından iki yönlü akıntı olmayacağı ve akıntının Karadeniz’den Marmara’ya doğru olacağı bilinmektedir. Zira Karadeniz su seviyesi Marmara’dan yüksektir. Tuna nehrinin Karadeniz’deki ağız kısmındaki akıntılar da İstanbul Kanalı’na doğrudur. Kanal İstanbul’a doğru akmayıp İstanbul boğazına doğru yönelen akıntılar da maalesef KUMKÖY taraflarındaki çıkıntı sebebiyle geri dönüp, tekrar Kanal İstanbul açıklığına doğru yönelecektir. Bu durumda Tuna’nın Karadeniz’e boşalttığı pisliklerin önemli bir kısmının Marmara’ya akacağı anlamına gelmektedir (Şekil 18, 19, 20 ve 21). Bugünlerde Marmara Denizinin başına bela olan Müsilaj’ın binlerce katını ve farklı birçok hastalığı görmemiz ve Marmara balıklarına veda etmemiz sadece zaman meselesidir.



Şekil 18: Karadeniz'deki ANA akıntı yönleri



Şekil 19: Karadeniz'deki DETAY akıntı yönleri



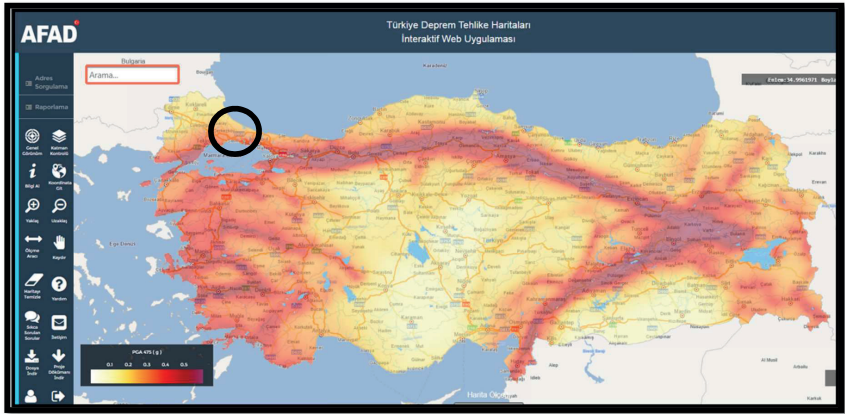
Şekil 20: Kanal İstanbul Karadeniz çıkısındaki DETAY akıntı yönleri



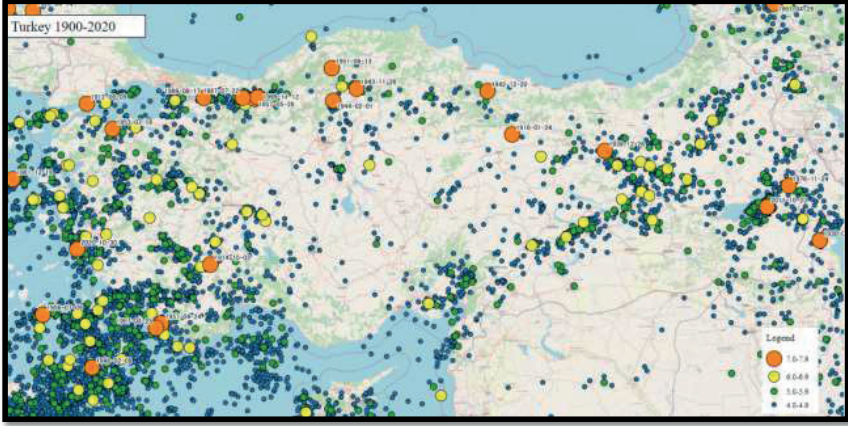
Şekil 21: Kumköy civarının uydu görüntüsü

KANAL İSTANBUL, TÜRKİYE AKTİF DEPREM KUŞAĞI ÜZERİNDEDİR

Kanal İstanbul'un geçeceği bölgenin aktif deprem kuşağında olması da ayrı ve büyük bir problem olarak karşımızda durmaktadır. Bir de kanal kazılarak daha gevşek, kayabilir hale getirilen ortam, ilk önemli depremde Kanalı tamamen kullanılamaz hale getirebilir. Zira kanal kazılarak ortam daha dirençsiz hale getirilmiş olacaktır. Trakya'da veya Marmara Fay hattında dört şiddetinde oluşacak bir depremin bile, Kanal hattında en az beş şiddetinde bir deprem oluşturacağı bütün deprem uzmanlarınca kabul edilmektedir. Son 120 yıl içinde Kanal yapılacak alanda oluşan deprem sayısı ve büyüklüklerine bakılarak da bu durum rahatlıkla görülebilir. (Şekil 22, 23).



Şekil 22: AFAD tarafından yayınlanan Türkiye Aktif Deprem kuşağı ve Kanal'ın yapılacağı konunun yakınlığını gösteren harita.



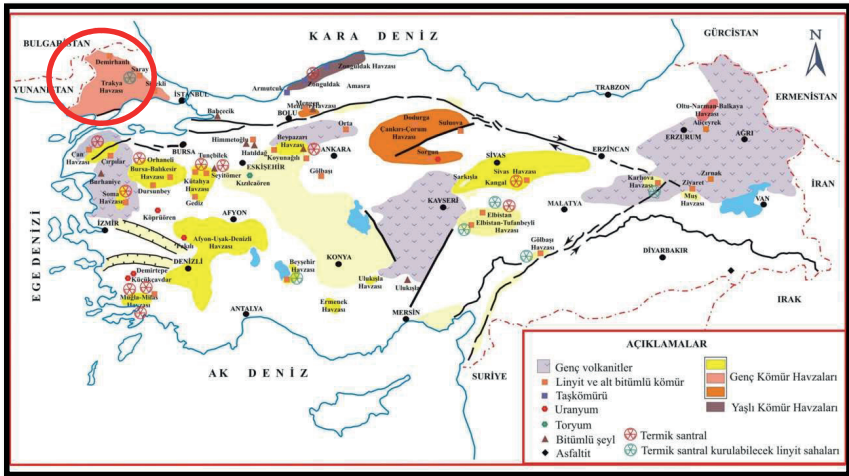
Şekil 23: Türkiye’de 1900-2020 yılları arasında gerçekleşen depremlerin odak noktaları ve büyüklüklerini gösteren harita.

KANAL ALANINDAN GEÇEN YOL, SU, ELEKTRİK, DOĞALGAZ MALİYETLERİ HESAPLANDI MI?

Kanal açılırken kanal çevresinde bulunan bütün yollar, elektrik, su, doğalgaz hatları tahrip olacaktır. Tahrip edilen bu hizmetlerin Devlete ve şahıslara yol açacağı yan maliyetler de mutlaka hesaplanmalıdır. Aksayan ve/veya üretimi duracak sanayi kuruluşlarının zararı tahmin edilemeyecek boyutlara ulaşabilir.

YENİ HAVALİMANI ALTINDAKİ KÖMÜR SAHALARI ÇÖKEBİLİR

Şimdilik gözükmeyen, çok da telaffuz edilmeyen bir diğer problem de İstanbul'un yeni hava Limanı batı sınırı ile Kanal İstanbul arasındaki mesafenin sadece 800 metre olmasıdır. İstanbul Hava limanının yer seçiminde de maalesef özen gösterilmemiştir. Bu alan, Trakya Çerkezköy Linyit havzası bilinen kömür havzalarından biridir. Hava alanının bir kısmı bölgede işlenmiş kömür ocaklarının üzerine denk gelmektedir. Hiçbir şey olmasa, Kanal açılmasa bile bu kömür havzasında çökmeler olması muhtemeldir. Kanal yapılırsa, çöken bu bölgelerin Kanal İstanbul'a doğru kayması kaçınılmaz olacaktır (Şekil 24). Zaman içinde, İstanbul Havalimanının Kanal'a yakın kısmının altının boşalması da gerçekleşecektir. Bu da yeni yapılan havalimanı için büyük bir risk teşkil edebilir.



Şekil 24: Trakya'daki Kömür havzasının konumunu gösteren harita.

TRAKYA BÖLGESİNDEKİ YÜZEY SULARININ AZALMASI HALKI YERALTI SULARINI KULLANMAYA SEVK ETMİŞTİR

Trakya’bölgesinde kalan üç ilimiz ile İstanbul ilimiz birlikte incelendiğinde kişi başı kullanılan sular ile yeraltından çekilen suların İstanbul’da ve Edirne’de azaldığı, kişisel günlük kullanılan su miktarı bakımından da İstanbul ve Tekirdağ’da düşüşler olduğu görülmektedir. İstanbul ve Edirne’de yeraltından çekilen su miktarlarının yaklaşık %50 oranında azaldığına özellikle dikkat edilmelidir. Bu bölgeye gelecek yeni bir nüfus dalgası bölgeyi içinden çıkılamayacak bir su darlığı içine sokacaktır (Şekil 25).

İller	2002 Kişi Başı Su Kullanım Miktarı (litre/kişi-gün)	2018 Kişi Başı Su Kullanım Miktarı (litre/kişi-gün)	Kişi Başı Su Kullanım Miktarı Değişimi (%)	2002 Yeraltı suyu (1000 m3/yıl)	2018 Yeraltı suyu (1000 m3/yıl)	Çekilen Yeraltı Suyu Değişim Miktarı (%)
Edirne	207	214	3,38	9525	5295	-44,41
İstanbul	195	189	-3,08	21406	11223	-47,57
Kırklareli	160	199	24,38	11150	15496	38,98
Tekirdağ	216	186	-13,89	35734	59089	65,36

Şekil 25: İstanbul ve Edirne’de yeraltından çekilen suyun 2002-2018 yılları arasında yaklaşık %50 azaldığını gösteren tablo. Aynı tabloda İstanbul ve Tekirdağ’da kişisel kullanılan su miktarlarının da azaldığı görülmektedir.

MONTRÖ SÖZLEŞMESİNDE GEÇİŞ ÜCRETLERİ NEDİR?

Montrö sözleşmesiyle elde edilen birçok avantaja ek olarak, Montrö sözleşmesine göre boğazlardan geçen gemiler ton başına 1 Altın Frank (= 22 Ayar 65,5 miligram altın) ödeyeceklerdir. O dönemde bu değer 1,2 TL'ye eşdeğerti. Bu bedel üç gerekçeyle ödenecekti. Bunlardan ilki, Boğazlar boyunca var olan 54 Fenerin bakım, koruma ve yenilenmesi ile ilgilidir ve bu masrafları Türkiye üstlenecektir. Kaza geçiren gemilere yardım için hazır kurtarma gemi ve personel bulunduracaktık (Tahlisiye) ve Salgınları önlemek için Sağlık kontrolleri yapacak ekipler bulunduracaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri anlaşılmaz bir şekilde, bu geçiş değerini uzun yıllar değıştirmeden sabit tuttular. Sayın Bülent Ulusu'nun Başbakan olduğı 1982 yılına kadar kur sabit kaldı. Başbakan'ın arzusuyla yeniden değerleme ile altın Frank'ın dolar karşılığı bulundu ve değerleme dolar üzerinden yapılnca, geçiş ücretleri yaklaşık on misline çıktı. İlgili bütün ülkeler isyan ettiler ve Montrö'yü tartışmaya açtılar. Sonuçta, Dimyat'a pirinç almaya giderken evdeki bulgurdan olduk ve Bakanlar kurulunun 6138 sayılı kararıyla, Altın Frank bedelinin %75'lik bölümünü almamaya karar verdik (Şekil 26). Bu bedel sonraki uygulamalarda dolar olarak alınmaya başlanmıştır. Bu arada itiraz eden ülkeler özellikle Boğazlarda geçiş güvenliğini sağlayamadığımız yönünde şikâyetle bulunmuşlardı.

YABANCI TİCARET GEMİLERİNE UYGULANAN FENERLER VE TAHSİLİYE ÜCRETLERİ

A-FENERLER	Döviz	KEGM Fener ve Tahlisiye Ücret Tarifesi	
		800 N.Tona Kadar	800 N.Tondan Fazlası
1-Transit Seferler			
Gidiş-Dönüş	\$	0,338646	0,169323
2-Çanakkale Boğazı'ndan			
Giriş	\$	0,216	0,108
Çıkış	\$	0,216	0,108
3-İstanbul Boğazı'ndan			
Giriş	\$	0,216	0,108
Çıkış	\$	0,216	0,108
4-Liman veya İşkelelere			
Giriş	\$	0,192	0,096
Çıkış	\$	0,192	0,096

B-TAHSİLİYE	Döviz	Beher
		Net Ton İçin
1-Transit Seferler		
Gidiş-Dönüş	\$	0,08063
2-İstanbul Boğazı'ndan		
Giriş	\$	0,108
Çıkış	\$	0,108

Şekil 26: Boğazlardan geçen gemilerden alınan ücretlerin detayları.

ÖZELLİKLE DİKKAT ETMEMİZ GEREKEN HUSUS; GEÇİŞ GÜVENLİĞİ

Montrö sözleşmesinde Ülkemizin taahhütlerinin başında geçiş güvenliği gelmektedir. Ülkemizin sorumlu olduğu ve Boğazlarımızda bulunan ve gemilerin geçişlerinde çok önemi olan 54 Fenerin bakımı ve aydınlatma gücünün artırımı ile yakından ilgilenmelidir. VTS sistemi acilen yenilenmeli (Radar Simülasyonlu Geçiş), Radar takip sistemimiz güçlendirilerek, kaza ihtimali en aza indirilmelidir. Özellikle İstanbul İlimizdeki çevre ışıkları sebebiyle, Fener ışıklarının, şehir ışıklarının çok olması sebebiyle az görüldüğü yolundaki şikâyetler dikkate alınmalı ve gereği yapılmalıdır. LED türü ışıklandırma çalışmaları yapılmalıdır. 1 Mayıs 1997’de Kıyı Emniyeti ve Gemi kurtarma Genel Müdürlüğünün kurulması çok olumlu olmuştur. Ancak, sorumlu olduğumuz tahlisiye hizmetleri (Kaza olduğundaki kurtarma hizmetleri) ile ilgili olarak görevlendirilen araçlar yenilenmeli, personel eğitimi üst düzeye çıkarılmalıdır. Ayrıca sorumlu olduğumuz sağlık hizmetlerimizde de eksiklik olmamalıdır.

SONUÇ OLARAK

Bütün yukarıda detaylandırılan hususlar bir arada değerlendirildiğinde Kanal İstanbul projesinin yapılmayacağına inananlardanız. Bizim gördüğümüz mahzurları başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere aklı çalışan her Devlet adamının gördüğüne de eminiz. Ama gelin, bir de kendimize dü-rüst olalım, her “Kanal İstanbul” lafı geçtiğinde başta Ana muhalefet Partisi CHP olmak üzere bütün muhalifler, Suriye’yi, Libya’yı, Kıbrıs’ı, İsrail’i, Filistin’i, ekonomiyi, hayat pahalılığını, satılan Devlet kurumlarını, azalan ihracatı, dışa mahkûm edilen tarım ve hayvancılığı, enerjide her yıl dış ül-kelere bağımızın daha çok artışını, mafya bağlantılı işleri ve daha birçok şeyi belli aralıklarla unuttu mu, unutmadı mı? Belki de istenen buydu!

KAYNAKLAR

- http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf
- <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/second-u-s-aid-ship-bound-for-georgia-passes-turkish-straits-9735332>
- <https://stars.library.ucf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1411&context=honortheses>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Georgia%E2%80%93NATO_relations
- <https://www.haberler.com/turkiye-nin-de-katilimiyla-gurcistan-da-na-to-12283097-haberi/>
- <https://www.milliyet.com.tr/gundem/turkiye-nato-gurcistan-ortak-egitim-ve-tatbikatina-katilacak-2840789>
- https://tr.wikipedia.org/wiki/Kanal_%C4%B0stanbul
- <https://tr.wikipedia.org/wiki/Durug%C3%B6l>
- <http://yunus.hacettepe.edu.tr/~nozyurt/UlasTaylanOsman.pdf>
- <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/TEZ/19715.pdf>
- Neuman Black Sea Current Map
- https://www.researchgate.net/figure/General-surface-circulation-after-Neumann-1942-source-Balkas-et-al-UNEP-1990_fig15_256807349
- TÜİK SU VE YERALTI SUYU VERİLERİ
- <https://tr.sputniknews.com/turkiye/202001021040953156-kanal-istanbulun-ced-raporunda-kanal-canakkale-onerisi/>
- <https://www.milliyet.com.tr/dunya/abd-savas-gemisi-tatbikat-icin-gurcistan-da-6424208>

- https://en.wikipedia.org/wiki/Nimitz-class_aircraft_carrier
- <https://evdenhaberler.com/kanal-istanbul-projesi-kopruler-adalar-guzergah-li-manlar-ne-zaman-bitecek-kac-kisi-calisacak/>
- <https://www.emlak365.com/emlak-haberleri/kanal-istanbul-projesi-guzergahi-uzerinde-8-kopru-ve-3-metro-hatti-h77529.html>
- <https://www.sozcu.com.tr/2021/yazarlar/cigdem-toker/kanal-istanbulda-hangi-ihale-6467342/>
- <https://www.yeniprojeler.com/emlak/kanal-istanbula-6-kopru-yapilacak>