

Kanal İstanbul Projesi ve Çılgın İstanbul Uydu Kent Projesi Üzerine Bütünleşik Fütz Analizi

Yrd.Doç.Dr. Ahmet FİDAN
Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğretim Üyesi
ahmet@ahmetfidan.com

ÖZET:

İstanbul projeleri ile ilgili yazılı ve görsel medyada çok tartışmalar ve konuşmalar oldu. Ancak geçen zaman içinde siyasal muhalefetin bile unutulmasına rağmen, mevcut iktidar partisi tarafından belirgin bir şekilde gündemde tutulan, ve çok yakın gelecekte temelleri atılacak bir projenin çevre açısından eksi ve artı dışsallıkları bir çok yönüyle ele alınmayı hak etmektedir.

Bu derece önemine rağmen bu konuda, dışı dokunur ölçekte proje üzerinde analitik ve sistematik anlamda tam olarak bütüncül bir değerlendirme yapıldığı söylenemez. Çalışmamızda, bu projeleri Kanal İstanbul Projesinden başlamak üzere Çılgın Uydu Kent Projesi birlikte değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, çılgın İstanbul, uydu kent, akıllı kent, mega proje, büyük proje, çevre, ulaşım, denizcilik, deniz taşımacılığı

1. Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Avrupa yakasında Karadeniz'den Marmara'ya Batı İstanbul cephesinde denizden denize bir ulaşım ve/veya taşımacılık amaçlı kanal açılması projesidir. Proje seçim sürecinde dile getirilmiş olsa bile, böylesi büyük projelerin konuşuluyor olması bile ilk elde önemli bir süreçtir. Bu süreç ve bu

projeler ilerleyen zamanlarda yine devam edecektir.

4. Proje dünyanın en büyük projeleri arasında olduğundan dolayı, ülke genelinde yüzde 15'lere varan istihdam açığının kapatılmasında Keynesyen bir bakışla önemli bir etken olacaktır. Üstelik projenin doğrudan kamu transfer harcaması şekliyle değil de, 'yap – işlet – devret' yöntemiyle, konsorsiyum aracılığıyla gerçekleştirilmesi planlanacağından dolayı ülke ekonomisine bir yük getirmeyeceği gibi, tam tersine piyasa canlılığı açısından önemli bir hareketlenme sağlayacaktır.

5. Proje, çevresel etki bakımından halihazırda Boğaz içinde çok büyük bir risk oluşturan petrol taşımacılığını üzerine çekeceğinden dolayı, dünya kültür mirası olan kentin öz merkezi daha iyi korunacaktır. Aynı şekilde kent içi su yolu ulaşımındaki tarifeler daha da sıklaştırılabilecektir.

6. Proje yap işlet devret yöntemiyle çok kısa bir zaman içinde kendisini amorti edecektir. Zira kanal geçişleri her halükarda ücrete tabi olacaktır.

7. Kanal çevresi çevre ve kent estetiği açısından başlı başına yepyeni kent mimarisi konseptlerini ortaya koyacaktır. Bu bölge dünyada belki de hiç benzeri görülmeyen yeni kent modellerini barındıracaktır.

8. Proje teslimi Cumhuriyetimizin 100. yılında gerçekleşeceğinden, böylesi devasa projelere sahip olması yönüyle, etkinlik ve nüfuz bakımından dünyanın ilk yirmi ülkesi arasında olması iyice tescillenecektir.

9. Boğaz içinin en büyük ve vazgeçilmez sorunu olan gemi taşımacılığı nedeniyle boğaz içi ve Kuzey ve Güney Marmara bölgelerini de içine alabilecek yüzer yollar ve/veya tüp yolların yapımı kolaylaşacaktır. En azından su yolu ile tamamlanacak şekilde kent içi ulaşımının içi içe geçmiş halkalar olarak tasarlanması daha da kolaylaşacaktır. Bu açıdan kanalın İstanbul yarımadalarının doğusuna değil de batısına inşa edilmesi bir başka avantajdır. Zira bu bölgelerdeki emlak istimlak maliyetleri ile halihazırdaki kent yerleşim alanlarını ortadan kaldıracabilecekti. Bu da büyük ek maliyetler doğuracaktı. Oysa ki halihazırdaki proje bölgesindeki gayrimenkulların ağırlıklı olarak iyeliği kamu mülkiyetine aittir. Bu da bir başka olumlu yöndür.

10. Proje, III. köprüyle de entegre edileceğinden, karayolu transit taşımacılığının su yolu transit taşımacılığı ile kombine edilmesi sağlanacaktır.

11. Bölgede kanal boyu vadi etkisinden dolayı oluşabilecek kuvvetli hakim rüzgarlar ile yine kanal kenarlarına rüzgar enerjisi için büyük enerji tribünleri kurulabilecektir.

1.2. Kanal İstanbul Projesinin Eksileri

1. Projenin artıları bölümünde 1. maddede dile getirdiğimiz "gereklilik" açısından olaya baktığımızda, projenin gerekli ve önemli bir proje olduğunu dile getirmiştik ancak HAYATİ DERECEDE ÖNEMLİ VE ÇOK GEREKLİ bir proje olmadığını da dile getirmiştik. Kentiçi ulaşımın İstanbul'un en büyük sorunu olduğu muhakkaktır. Bunun yanında dünya mirası olan antik kentin korunmasının risklerden arındırılması da bir gerekliliktir. Ancak bu sorunların ve gerekliliklerin ortadan kaldırılması için Kanal İstanbul projesi mecburi veya tek çözüm değildir, bu proje kadar büyük olmasa da bizzat bu sorunların çözümü, çok daha ucuz ve çok daha kısa zamanda bitirilebilecek başkaca projelerle gerçekleştirilebilecektir.

2. Proje, halihazırda İstanbul aleyhine olan Türkiye kentleşme eğilimleri veya yönelimlerini daha da tetikleyecek ve diğer kentlerden İstanbul'a olan nüfus akını daha da artacak, bu da bağımlılık ve refah seviyesinin ülke coğrafyasına dengeli olarak dağılmasını engelleyecektir.

3. Proje ilk etapta çok ciddi bir istihdam açığı eritme potası olarak görülse de, projenin sabit ve üretime yönelik bir yönü olmaması nedeniyle sürekli bir istihdam sağlayamayacaktır. Bu açıdan Kanal İstanbul Projesi, kısa ve orta vadede işsizlik sorununun hafifletse de nihai çözüm olamayacaktır.

4. Proje yapımı sürecinde Kuzey Anadolu fay hattının kırılması /zedelenmesi (kesilmesi) nedeniyle Büyük İstanbul Depreminin tetiklenmesi veya yönünün değişmesi veya büyüklüğünün ve şiddetinin artmasına neden olabilecektir. Ancak bu kanalın geçeceği güzergahın nihai olarak belirlenmesi durumunda kestirilebilecektir. Aksi takdirde proje Kuzey Anadolu fay hattında ortaya çıkan ve birikmiş olan enerji birikiminin daha kolay boşaltılmasına neden olabileceğinden dolayı olumlu bir sonuç ta doğurabilir. Ancak şunu söylemeliyiz ki, en kötü ihtimalle yüzde 9 büyüklüğünde bir deprem vukuunda kanalın iç ve dış güvenliği, olası taşkın alanları son derece iyi hesaplanmalıdır.

5. Çevresel Etki Bakımından projenin artıları babında ele aldığımız faktörler, Kuzeybatı Marmara Bölgesi'ndeki flora ve faunada besin zincirininin kırılmasına neden olabilecektir. Kanal yapımı için ortadan kaldırılması gereken yeşil örtü nedeniyle ve de bölgede ortaya çıkabilecek vadi etkisiyle iklim değişebilecek ve hakim rüzgar yönündeki değişim nedeniyle zincirleme olarak başkaca olası ekolojik olumsuzluklar ortaya çıkabilecektir.

6. Böylesi büyük bir projenin Marmara bölgesine (İstanbul) inşa edilmesi gayri menkul değerlerinin İstanbul lehine daha da artıracaktır. Bu ve bunun gibi projeler ülke toprakları üzerindeki bozuk olan gayrimenkul değerlerinin daha da bozulmasına neden olacaktır.

7. Kanal genişliğinin dünyanın dönüş yönüne göre kayma nedeniyle artabileceği dikkate alınmalıdır. Aksi takdirde kanal üzerine inşa edilecek köprülerin kanal genişliğindeki daralmaya karşı yeterince esnek yapılmalıdır. Burada bahsini ettiğimiz konu, dünyanın saat yönünde dönmesi nedeniyle var olan kıta birleşimleri ve iç denizlerdeki (Marmara ve Ege denizi gibi) çöküntünün kanal için de öngörülmesidir.

8. Kanal içinde ortaya çıkacak yüzey akıntısı ve dip akıntısının ortaya çıkarabileceği sorunlar öngörülmelidir. Olası taşkın durumuna karşı, Kuzey Marmara kıyılarındaki kanal civarındaki yerleşmeler en kötü ihtimal bile dikkate alınarak planlanmalıdır. Aksi takdirde çok büyük çaplı felaketler kaçınılmaz olacaktır.

2. Çılgın Uydu Kent Projesi Üzerine Kısa Panaroma:

Doktora tezini Kentiçi Ulaşım Hizmetlerinin Yönetimi ve Entegrasyonu konusunda hazırlarken, örnek kütle olarak İstanbul Metropolitan Alanını almıştım. Görünüşte örnek alınacak kütle, İstanbul Büyükşehir Belediyesi kent sınırları gibi olsada ben o günden bu günleri sezinleyerek İstanbul kentiçi ulaşım yönetimi ve/veya otoritesi için bütün bir Marmara bölgesini ele almıştım. Zira 2000'li yıllarda zaten İstanbul'un er geç EKÜMENOPOLİS olacağı belliydi. Bu nedenle İstanbul'a öngörülecek ulaşım otoritesi bütün bir Marmara bölgesini kapsamalıydı. Gerçi, 2005 yılında çoktan değişen yeni Belediye Kanunu ile İstanbul ve İzmit'in kent sınırı ile siyasi sınırı üst üste gelmiş ya da eşitlenmişti.

Bir taraftan da yine o yıllarda dönemin İstanbul

Büyükşehir Belediye başkanı sayın Tayyip ERDOĞAN, İstanbul'a vize uygulamasıyla ilgili demeçler veriyordu. Bizler de yine gazete köşelerinde bu talebin haklı ama mantıksız olduğunu dile getiriyorduk. Öte yandan İstanbul Tüp Geçit projesi ve temelleri yeni atılıyordu. Yine o yıllar, tüp geçidin sadece raylı ulaşım ile sınırlı kalmasının itirazını ve hatta isyanını gazete manşetlerine taşıyordum. Bir taraftan da İstanbul'un lineer ulaşım sisteminin ring (halka) şekline dönüştürülememesinin üzüntüsü içindeydim. Daha sonraları

söz konusu ulaşım sistemi için dünya çapında bir mimar olan sevgili hocam ve adaşım, Prof.Dr. Ahmet Vefik ALP'in Mega Kente iç içe geçmiş ringler çizdiğini gördüğümde çok mutlu olacaktım. Bu mutluluğum 2010'lu yılların başında II. İstanbul Tüp Geçit Projesinin konuşulmasıyla daha da artmıştı

İstanbul için düşündüğüm hatta hazırladığım Ulaşım Yönetimi Otoritesi modeline özel ve özerk ama güçlü, katılımcı ama kıvrak bir yönetimi hazırlarken raylı sistemi ve su yolu ulaşımını kentçi ulaşımın en önemli ögesi haline getirmiş olmanın mutluluğunu yaşıyordum.



3. Kuzey Bölgesinde Asya Avrupa Yakası için İki Ayrı Uydu Kent

Çılgın proje, bu günlerin en sıcak haberleri arasında. Çılgın İstanbul Projesi aslında tek bir parçadan oluşmamakta. Bunlar arasında (Asya Avrupa yakası olmak üzere) kentin kuzey bölgesine kurulacak iki ayrı uydu kent projesi sadece bir tanesi. Biz bu yazıyla sadece uydu kent kısmını irdedeceğiz. İrdememiz Kent

ve Kentleşme Anabilim Dalı disiplini kapsamında genel boyutta olacaktır. Önceliği FÜTZ (Fırsat, Üstünlük, Tehdit, Zaaf) Analizine vermek gerekirdi. Bu noktaları abartmaksızın 5'er maddede hülasa etmeyi uygun gördüm.

4. Çılgın Uydu Kent Projesi İçin FÜTZ Analizi:

4.1. Fırsatları

1. Çılgın İstanbul Uydu Kent Projesi, halihazırdaki İstanbul kentinin çeperinde, ona uydu olabilecek uzaklıkta, ülkenin en büyük enerji, ulaşım, ticaret ve sanayi bölgelerine yakın olduğundan dolayı kentin inşa edilmesinden kitlesel anlamda yönetimine kadar son derece önemli fırsatlar sunmaktadır.

2. Projenin bizzat kendisi, deprem kuşağında bulunan kadim ama çürük olan İstanbul Kentinin yeni ve güçlü olan Yeni İstanbul kentsel alanına yönelmelerine neden olacak, böylece çok yakın

gelecekte kuvvetle muhtemel beklenen İSTANBUL DEPREMİNDE can ve mal kaybının ciddi oranda azalmasına neden olacaktır. Bir taraftan halihazırdaki İstanbul'un I. derece deprem bölgesinde en hayati risk kapsamında görülürken, buna karşılık bir taraftan da, kentin deprem yönüyle en risksiz alanına bu şehrin kurulacak olması önemli bir başka fırsattır.

3. Çılgın İstanbul uydukent projesi, İstanbul kentinin kentiçi ulaşım sorununun daha kolay çözümü için de bir başka fırsat oluşturacaktır. Zira, halihazırdaki kadim İstanbul'un tarihi dokusu ve geri dönüşü/tafisi olmayan mimari yapısı kent kozasında operasyon yapmayı zorlaştırmaktaydı. Bu da kronik sorunların çözümünün önünü bloke etmekteydi. Oysa ki, kentin kuzey doğu ve batı alanların yapılacak uydu kentler hem bakir alanlar olduğundan operasyon yapmayı kolaylaştıracak, hem de lineer olan ulaşım aksının ring olarak tamamlanması için ZORUNLULUK haline gelecektir.

4. İstanbul, alışılmış tarihi yapısıyla EKÜMENOPOLİS adayı olma açısından rüştünü ispat etmiş bir kentimizdir. Bu projelerle İstanbul'un Marmara Bölgesi Kapsamında Ekümenopolis olabilmesi, şans veya olasılık durumundan gerçeklik durumuna dönüşecektir.

5. Proje İstanbul'un kuzeyinde düşünüldüğünden dolayı, Karadeniz Sahili boyunca geliştirilecek kentsel alan, bütün bir kentin Doğu-Batı, Kuzey-Güney ulaşımının hem raylı ulaşım sistemiyle hem de özellikle SUYOLU (DENİZYOLU) ulaşım sistemiyle takviyesine ve hatta entegrasyonuna imkan verebilecektir.

4.2. Üstünlükleri

1. Müstakbel Uydukent, üretim ve tüketim ana noktalarına, büyük organize sanayi bölgelerine yakın olduğundan dolayı projenin maliyeti son derece düşük olacak, bu da projenin bir an önce tamamlanması açısından bir üstünlük sağlayacaktır.

2. Uydukent, Metropolen bölgede, (müstakbel ekümenopolis alanında İzmit ve Adapazarı havzasında projesi başlamış bulunan Tenopark bölgesine yakın olduğundan dolayı projenin (SİBER/AKILLI KENTİN) uygulanabilirliğini çok daha kolaylaştıracaktır.

3. Uydukent projesinin Marmara Bölgesinde bulunması, ve Kentin Kuzeyinde Akıllı Siber bir kentin varolması kültürel, sportif uluslararası programların Türkiye'de yapılabilmesi açısından

önemli bir üstünlük halini alacaktır. Aynı şekilde bu haliyle "öğrenen kentler" kapsamında dünyada öncü bir proje olacaktır.

4. Böylesi mega / çılgın projenin inşasının başlangıcının siyasal açıdan Tek Parti iktidarı döneminde gerçekleşecek olması da projenin uygulanabilirliği açısından bir başka üstünlük noktasıdır.

5. Uydükent'in ağırlıklı olarak sahil bandında kurulacak olması kent estetiği açısından önceden kurgulanabilecek en güzel makroform alternatiflerini veya konseptlerini içinde barındırabilecektir.

Çılgın (İstanbul) projesi için politik elbiseyi ve duygusallığı her ne pahasına olursa olsun çıkarmış olmak gerek. Zira bu sadece insanların konut, yerleşim ve sosyal ihtiyaçları açısından bir durum değil aynı zamanda Avrupa ve Asyanın kombinasyonu için DÜNYA MEDENİYETİNİN DE KADERİNİ ETKİLEYECEK BİR DURUMDUR. Akliselim ve sağduyu bu konuda en lazım olan başat olgudur.

Genel Sonuç:

Her halükarda çılgın projenin en başat olanı olan "Kanal İstanbul" projesinde olumlu ve olumsuz faktörlerin birlikte ele alınarak etüd edilmesi ülke menfaatleri açısından son derece önemlidir. Yapılan veya yapılacak bir projeye ne istemezükçü mantıkla "tukaka" deme lüksümüz ne de nasıl olsa hükümet yapıyor, ne yaparsa doğru yapar ve bir bildiği vardır mantığıyla "bodoslama" atlamak lüksümüz olmamalıdır.

Bütün bu projelerin hep birlikte uygulanmasının da kendi içinde olumlu ve olumsuz yönleri fırsat ve tehditleri bulunmaktadır. Ne var ki, I. ve II. yazımızda dile getirdiğimiz noktaların proje yürütücüleri tarafından dikkate alınacağını umut ediyoruz. Zaten bunların dikkate alınmaması düşünülemez.

Kanal İstanbul projesinde ve çılgın uydükent projesinde dile getirdiğimiz fırsat ve üstünlükler ile tehdit ve zorluklar dikkate alınarak yüzyıllarca varlığını sürdürecektir projelerin sağlıklı ve güvenli bir şekilde tamamlanması ve hayatiyetini devam ettirmesi herkesin özenle istediği bir durumdur.

KAYNAKÇA & REFERANS DİZİNİ

- Akkaya, M. Ali (2014), Kıyı Alanlarındaki “İmar Planı Revizyonu”na Hukuki Yaklaşım, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Akkaya, M. Ali ve Doğan, E., (2005), **Kıyı Yönetiminin Ekonomik Araçlarından “Kıyı Vergisi-Kıyı Koruma Katkı Payı”nın Analizi**, Türkiye Kıyıları 05 Sempozyumu, KAY05, Muğla.
- Akkaya, M. Ali, (2002). **Kıyı Yapılarında ÇED Uygulamaları, Türkiye Kıyıları** İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- Aşan, C., ve Akkaya, M. Ali (2014). **“Kıyı Alanlarındaki Kentsel Rantın “Kamu Yararı” Amaçlı Kullanımına İlişkin Değerlendirmeler”** 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Demirkıran, M., (2007). **“Türk Boğazları’ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 22.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı”**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
- Doğan E., ve Akkaya, M. Ali (2005). **Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım**, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- DSP, (1994), **"Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi"**, DSP 1994 Seçim Broşürü.
- Ece, J., Nur (2013).**“Montrö Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul”**, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) , Rapor No. 155, 2013..
- Ertürk, T.,(2014), **“Kanal İstanbul Düşmanlık Projesi”** Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Fidan, A. (2011) **Çılgın İstanbul Projesi Üzerine Fütz Analizi II**, Yazarportal Türkiye İnteraktif Köşe Yazarı Gazetesi ve Yazar Portalı 03 Mayıs 2011
- Fidan, A. (2011) **Kanal İstanbul ve Çılgın İstanbul’un Lamı ve Cimi**, AhmetFidan Kişisel Resmi Web Sitesi 28 Nisan 2011
- <http://www.bilgiagi.net/cilgin-istanbul-projesi-uzerine-futz-analizi-ii/52912/>
- Güngör S., Akkaya, M. Ali., (2002). **Türk Boğazları Ve Geçiş, Türkiye Kıyıları 02-** İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.

- Küçükakça, E., ve Akkaya, M. Ali, (2014), **İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik ve Hukuki Analizi**, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Önem Y, (1990), "**İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum** TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi, Yıl: 1990, Sayı:46, s. 32-48.
- Öymen, O., (2014), "**Kanal İstanbul Projesinin Dış Politika ve Uluslararası Hukuk Boyutu**", Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Özbek, D.,(2014). **Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi**, "Hukuki, Kentsel Ve Ekolojik Yönleriyle Kanal İstanbul Çalıştayı: 28 Ocak 2014, İstanbul.
- Radek K., (2014), "**Petrol Işığında Boğazlar Meselesi**" Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Saydam, C., (2014), "**Çılgın Proje Nedir? Neden Olamaz**", Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Selman Ö., (2014). **Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi**, Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt: 10, Sayı: 38, ss.119-153, 2014
- Topsoy, F.,(2012). "**Türk Boğazları'nın Mevcut Hukuki Statüsü Işığında Alternatif Kanal Tartışmaları: Hukuki Yaklaşım**", Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 1, Sayı. 1, 2012, s. 44-45.
- Topsoy, F.,(2013). "**Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve peratörlerinin Hukuki Statüsü**", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 12, Sayı. 1-2, 2013, s. 907.
- Tuncer H., (2014), "**Dünden Bugüne Boğazların Durumu ve Montrö Sözleşmesi**",
- Vank, M., (1998). Deniz, "**Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları**", Ankara Barosu Dergisi, Cilt. 1, Sayı. 6, 1998. URL: <http://www.ibb.gov.tr/kanalistanbul.html>