



# Kanal İstanbul: Patronların kâr hırsı

**Röportaj:** *Sedat Durel, 27 Ocak*

*Sevgili dostumuz Hakan Tekin ile Kanal İstanbul'un Türkiye, İstanbul ve biz işçilere ne gibi zararlar verebileceğini konuştuk. B Sınıfı İş Güvenliği Uzmanı olan Hakan, TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi İSİG Komisyonu üyesi. Hakan aynı zamanda TMMOB Çevre Mühendisleri Odası'nda mücadele veren demokrat çevre mühendisleri dostlarımızla beraber ÇMO İstanbul Şubesi 12. Dönem YK adayı.*

**İşçi Cephesi:** Hakan, uzunca bir zamandır Kanal İstanbul ile ilgili olarak kapsamlı bir rapor hazırlamak için çalışıyorsunuz. Rapor hazırlama fikri Kanal İstanbul'un ÇED raporunun yayımlanması ile başladı. Öncelikle okurlarımıza ÇED nedir diye kısa bir bilgi verebilir misin?

**Hakan Tekin:** ÇED, gerçekleştirilmesi planlanan bir projenin çevreye olabilecek olumsuz etkilerinin önceden belirlenmesi ve

önlenmesi veya bu etkilerin çevreye zarar vermeyecek ölçüde minimize edilmesi amacıyla hazırlanan, proje için seçilen yer ve teknoloji alternatiflerinin de değerlendirildiği projenin uygulanmasından kontrolüne kadar alınacak tedbirlerin sıralandığı tüm çalışmaları içerir. Bu süreç Çevre Kanunu kapsamında çıkarılmış Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği hükümlerince yürütülmektedir. Söz konusu yönetmeliğin EK1 ve Ek2 listeleri bulunmakta. Çevreye birinci derecede kirletici etkisi olabilecek bir proje EK1, ikinci derecede kirletici etkisi olabilecek bir proje ise EK2’de yer alıyor gibi düşünülebilir. EK1 listesinde yer alan bir yatırımcı firma ÇED için bakanlığa başvuruyor. EK2’de yer alıyorsa valiliğe başvurup “ÇED gerekli değildir” kararı alması gerekir veya tekrar ÇED sürecinin başlama durumu söz konusudur. Her iki ihtimalde de “ÇED olumlu” kararı alınması gerekiyor. Yani “ÇED olumlu” veya “ÇED gerekli değildir” kararı olmadıkça herhangi bir yatırıma başlanamaz. “ÇED Olumlu” kararında 7 yıl içerisinde, “ÇED Gerekli Değildir” kararında ise 5 yıl içerisinde o projeye başlanması gerekiyor.

**İC: ÇED raporlarının hazırlanması da uygulanması da yönetmeliği de baştan sonra zaten sorunlu. Ancak Kanal İstanbul’un ÇED dosyası yayımlandıktan hemen sonra geri çekildi. Aslında çok sorunlu bile olsa bir projenin olmadığını, İstanbul’un kazma kürek körleme kazılacağını söyleyebilir miyiz?**

**HT: ÇED Başvuru Dosyası, Etüt Hizmetleri Kamu İhale Kanununda görülemeyen bir yaklaşımla, yayım tarihinden 4 gün sonra bir firmanın katılımıyla ihalesi yapılarak karara bağlandı. Projenin hazırlanış aşaması ve plan değişiklikleri halka açık bir şekilde tartışılmadan, bilim insanlarından ve akademiden görüş alınmadan, İstanbul’un belki de kaderini değiştirecek bir projenin ÇED raporu yangından mal kaçırmaya gibi sadece 24 saat askıda tutularak indirildi. Dolayısıyla projenin bilim ve bilimsellikle hiçbir ilişkisi yoktur. Bu projelerin kesinlikle halka açık, şeffaf bir şekilde tartışılması, bilim**

insanlarından ve akademiden görüş alınarak geniş kesimler tarafından değerlendirilmesi gerekir.

Bizler, TMMOB İKK bünyesi ve Çevre Mühendisleri Odası sekreteryasında bir çalışma komisyonu oluşturduk. Bütün mühendislik disiplinlerini ilgilendiren bir konu olduğu için oldukça geniş bir şekilde tartışıyoruz. Yakın bir zamanda raporumuzu yayımlayacağız.

**İC: Eğer hayata geçerse kanalın Türkiye ve İstanbul'a en temel zararları neler olacak?**

**HT:** Sadece 24 saat askıda tutulan ÇED raporunu referans alırsak, kanalın boyu 45 km, eni yüzeyde 250 m, tabanda 125 m ve derinliği 25 m olarak tasarlanmış. Küçük Çekmece Lagün girişi genişletilerek başlayan güzergâh Sazlıdere Baraj Gölü'nü geçip Durusu (Terkos) Gölü'nün doğusundan Karadeniz'e ulaşıyor. Bu bilgiler çerçevesinde en temel ekolojik etkilere değinecek olursak; dünyanın sayılı lagünlerinden biri olan ve en önemli arkeolojik keşiflerin ilk on listesine girmiş (2009) Küçükçekmece Lagününü, onu besleyen başta Sazlıdere olmak üzere dereleri, yeraltı su akışlarını, tarım alanlarını, ormanları yok edecek. O bölgede yaşayan ve geçimini balıkçılık-hayvancılık veya tarımdan sağlayan çiftçilerin de yaşam güvenceleri ellerinden alınmış olacak.

Kanalda oluşacak akıntı lagünün kalan dip çamurunu da kazıyarak Marmara Denizi'ne taşıyacak. Kıyıları giderek aşınacak, göçükler oluşacak. Akıntıyla taşınacak olan sedimentte ve kanal alanından çıkarılacak hafriyatın Marmara Denizi'ne döküldüğü adaların oluşturulduğu Marmara Denizi sediment yapısında 1993 yılından beri tutunan ağır metaller (bakır, çinko, kadmiyum vb.) ve radyonukleitler deniz ekosistemi için toksisite yaratacak ve deniz canlıları zehirlenecek, deniz kirlenerek canlılığın olmadığı bir sisteme dönüşecek, çölleşecektir.

Jeomorfolojik yapısı gereği kayganlığı yüksek olan bölgede

Karadeniz'den Marmara'ya ve Marmara'dan Karadeniz'e tuzlu su akıntısı olacağından karasal tatlı su akiferleri ve karasal sistem tuzlanacak. Tarım ve hayvancılık yapılamaz hale gelecek. Sadece İstanbul ve çevresini değil Trakya'ya kadar tatlı suları besleyen yeraltı akışı tuzlanma sonucunda tarım alanları ve karasal ekosistemin yıkımı Trakya Bölgesi'ni de olumsuz etkileyecek.

Terkos ve Sazlıdere barajları ile su toplama havzaları kentin önemli su kaynakları arasındadır. Toplamda yaklaşık %29 oranında kentin su ihtiyacını karşılayan bu su kaynaklarından Sazlıdere bu proje ile tamamen ortadan kalkmaktadır. Bu baskılar bölgeye planlanan ilave bir kent nüfusu ile hem İstanbul hem de Trakya üstünde olumsuz etkisini artarak gösterecektir.

ÇED raporunda, Karadeniz'den Küçük Çekmece Gölü'ne kadar kara alanında 1,5 milyar metreküp materyalin kazılacağı, Küçük Çekmece Gölü tabanında da 115 milyon metreküp çamurun kazılacağı hesaplanmış. Bilim insanlarının yaptığı hesaplamalara göre; 20 metreküplük kamyonlarla bu tonaj 18 milyon seferde kaldırılabilir. Bu da en az 5 yıllık hafriyat çalışması demek. Dolayısıyla nakliye işlemlerinden kaynaklı emisyonların da ciddi boyutlarda olacağı aşikârdır. Çok ciddi bir hava kirliliği yaşanacaktır.

Kanal İstanbul, Küçükçekmece Lagün Havzasındaki karasal alanın tümünün, kuzeyde yer alan sulak alanların, ormanların yapılaşmaya açılması demek. Dolayısıyla bu da Lagün havzasının sanayi ve evsel atıksu baskısı ile giderek kirlenmesi anlamına geliyor. Bütün kentin kanalizasyon sistemi; Boğaza veya Marmara Denizi'ne akış şeklinde planlanmış olup, ön arıtma tesisleri ile Boğaza ve Marmara Denizi'ne doğrudan deşarjlar ile kirlilik baskısı oluşturmaktadır. Kentin atık sularının sadece %25-30'luk miktarı ileri arıtma sistemlerinde arıtma işlemine tabi tutulurken, diğer önemli kısım ön arıtma sistemlerinden geçirilerek doğrudan Boğaza ve denize deşarj edilmektedir.

Deniz bilimcilerimizin görüşlerine göre; Karadeniz Marmara Denizi'ne nazaran daha yüksek konumdadır. Yaklaşık 60 cm, zaman zaman 1 m civarındadır. İstanbul Boğazı'nda derinlik konfigürasyonu değişkendir ve 13.000 yıl önceki oluşumdaki akarsu havzası özelliklerinden dolayı kıvrımlıdır. Bu nedenle Topkapı Sarayı önleri ile Bebek Koyu önlerinde etkili Karadeniz ve Marmara sularının karışımları söz konusudur. Su ürünleri açısından faydalıdır.

Kanal İstanbul Projesi'nde ise su yolu tabanı 25 m derinlikte ve düzgün oluşumda yer alacağı düşünülürse bahse konu karışım olmadan aynı İstanbul Boğazı'ndaki gibi Karadeniz'den Marmara'ya jet akıntı devam edecektir. Karadeniz'den Marmara'ya ikinci bir boşalma sağlanacaktır (yaklaşık 4-5 Sakarya Nehri gibi düşünebiliriz). Bu durumda Karadeniz yükseklik farkı seviyesi azalacak, Marmara suyu Karadeniz'e daha fazla miktarda çıkacağından Karadeniz'de tuzluluk değeri binde 17'den yukarılara çıkacaktır. Sonuç olarak Karadeniz'in ekosistemi ciddi olarak etkilenecektir.

Ayrıca ve en önemlisi Marmara Denizi'nde dipte oksijen seviyesi çok azdır (%0,5). Normalde %4-5 civarında olmalıdır. Kanalın Karadeniz kesiminden gelen besin değeri yüksek su ilk 10 yılda Marmara'da balık miktarını arttırabilecektir. Ancak Çanakkale'ye doğru yüzeyden giden su Çanakkale Boğazı girişinde tekrar İstanbul yönüne doğru alt su tabaklarına doğru karışacağından 2. ve 3. on yıllarda oksijen tamamen yok olacaktır. Marmara Denizi'nde dipteki oksijen bittiğinde bakteri ve mantarlar oksijen arayışına geçerek hidrojen sülfat ile karşılaşp oksijeni kullanacaklar ve hidrojen sülfürü açığa çıkaracaklardır. Açığa çıkan hidrojen sülfürün bilindiği gibi **çürük yumurta kokusu en az koku hissi olan insanlar için bile dayanılmaz bir kokudur.** Marmara'da balık ve su ürünleri nesli birden kesilecek, bahse olan koku akıntılarla başta Beşiktaş-Üsküdar hattı olmak üzere bütün boğazı kaplayacaktır. Sonuç olarak bu durumda Marmara Denizi'nin tamamı ve İstanbul Boğazı cansız bir hale geleceğinden denize girmek, sahilde

yaşamak ve su ürünleri temin edebilmek imkânsızlaşabilecektir.

**İC: Peki, Boğazın yanına bir kanal açmak bizi güçlü ülke yapacak mı?**

**HT:** Projenin yapılma gerekçisi ÇED Raporunda; gemi trafiğindeki artış, teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli/zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması, İstanbul üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturmakta, İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş güzergâhının planlanması şeklinde ifade edilmiştir. Oysaki Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistikleri verilerine göre Boğazda ÇED Başvuru Dosyasında iddia edildiği gibi yıllara göre bir artış değil, tam tersine özellikle son 10 yılda kayda değer bir azalış (%22,46) gözlenmektedir. Kanal İstanbul uygulaması Boğazlarda oluşan kaza riskini de azaltmayacaktır. Fosil yakıt taşıyan tankerler yerini Mavi Akım, Bakü Ceyhan Tiflis boru hattı ile yapılmakta olan TANAP ve Türk Akımı boru hatlarına bırakmakta.

Bakanlığın servis ettiği üç boyutlu modellerde kanala sıfır evler var. Kanaldan geçirilmesi hayal edilen akaryakıt tankerlerinden çıkan bir yangın kanalı yine kullanılmaz hale getirecek ve siz buraya sıfır ev yaptığınızda orada yaşayacak insanların güvenliğini de riske atmış olacaksınız. En yüksek tehlike senaryosunu içeren LNG tankeri kazası kriterlerine göre en dar yeri 698 m, en geniş yeri 3.500 m olan ve 32 km uzunluğunda olup üzerinden 3 asma köprü geçen İstanbul Boğazı'na nazaran; 250 m genişlikte, 45 km uzunluğunda ve üzerinden 6 köprü geçmesi planlanan kanal ile halen yapımı devam eden yıllık 150 milyon yolcu taşıma kapasiteli 3. Havalimanına inen kalkan uçakların yoğun trafik oluşturarak kanal boyunca paralel rotada bulunabileceği düşünülürse, Kanal İstanbul'un oldukça riskli olduğu değerlendirilmelidir.

Bilim insanlarımızın arşivden bulduğu bir çalışmaya göre, bu proje orijinal de değil. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra (1950)

İstanbul'un batısından gelecek askeri saldırılara karşı ABD'de, "bir su kanalı" oluşturulması düşünülmüş (Durusu (Terkos) Gölü'nün batısından, Büyük Çekmece Gölü'ne uzanan). Ancak gerçekleştirilmesi çok güç ve pahalı olduğu gibi, yaratacağı olumsuz etkilerin ekolojik maliyetinin de çok fazla olduğu değerlendirilerek kanal projesi gündem dışı bırakılmıştır. Umarız bugün de aynısı olur.

Gelelim güçlü ülke olma hususuna: 20 Temmuz 1936'da imzalanmış Montrö Anlaşması'na göre sadece Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin askeri gemileri için gemi tonaj sınırlama kuralları vardır. Kimsenin alnında enayi yazmadığına göre, uluslararası hukukun verdiği avantajla gemiler, geçişlerinde İstanbul Boğazı'nı tercih edeceklerdir. Ayrıca yine Montrö Sözleşmesi'nin 28. Maddesine göre boğazlardan serbest geçiş ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup boğazların uluslararası dolaşıma kapatılmasının olanağı yoktur. Böylece projenin 5 yılda kendisini amorti edeceği savı da çürümüş oluyor. Zaten ekonomik olarak Türkiye'nin bugün bu projeyi gerçekleştirecek kaynağı da yoktur. Keza 2017 yılı bütçe açığı 47 milyar TL'dir. Metro projelerinin dahi belediyeler tarafından kaynak yetersizliği nedeniyle iptal edildiği bir dönemde 65 milyar TL'yi yapay bir su yoluna harcamak...(?) Sermayenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ortaya atılan bu ekolojik yıkım projesinde maalesef yine siyasi kaygılar ve temel atma şovları var. Böylelikle siyasi iktidar 2019 yılında yapılacak çifte seçimi de atlatmış olacak...!

**İC: Son olarak, Kanal İstanbul istihdam yaratacak deniliyor. Her şeyi bir kenara koyarsak Kanal İstanbul biz işçilere bir ekmek kapısı olur mu? Bir İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği uzmanı olarak orada çalışacak olsak bizleri neler bekler dersin?**

**HT: 2012 yılında İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun kabulünden itibaren ülkemizde işçi ölümleri artarak devam etti. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi verilerine göre, son olarak 2017 yılında en az 2.007 işçi hayatını kaybetti. 13 Mayıs 2017'de adı iş cinayetleriyle anılmaya başlanan 3. Havalimanı**

inşaatı şantiyesinde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı tarafından başlatılan “**Hedef sıfır kaza**” kampanyası henüz birinci ayını doldurduğunda, Türkiye’nin çeşitli kentlerinde en az 166 işçi iş cinayetlerinde hayatını kaybetmişti. Emek ve insan hakları örgütleri tarafından hazırlanan raporlarda, Türkiye’de yaşanan iş cinayetlerinin bu boyuta gelmesinin nedeni “**patronların kâr hırsı**” olarak yorumlanıyor. Türkiye tarihinin en büyük yatırımı olarak övülen ve İstanbul’da yapımına devam edilen üçüncü havalimanı inşaatında çalışan işçilerin iddiaları, şantiyenin dev bir mezar haline geldiğini gözler önüne seriyor. Şantiye içerisinde çok sayıda ölüm yaşandığını ifade eden işçiler, bu ölümlerin kendilerinden dahi gizlendiğini, şantiyede yaşanan ölümlerin kamuoyuna ve basına yansımaları halinde “işten atılmakla tehdit edildiklerini” ifade ediyor. Hafriyat kamyonlarının adeta ölüm saçtığını kaydeden bir işçi, “Prim usulü çalışıyorlar. Günde ne kadar çok sefer atarsa o kadar para kazanıyorlar. Bu da hem onun hem de karşısındaki kişinin canına mal oluyor,” demiş. 2014’te Soma faciası yaşamış bir ülkeyiz... Yüzlerce taşeron firma, milyonlarca hafriyat kamyonu, binlerce emekçi güvencesiz ve fazla çalışma koşullarında en az 5 yıl sürecek bu **ekolojik yıkım** projesinde ter döküp, dirsek çürütecek... Mevcut güvencesiz düzen devam ederse belki binlercesi canından olacak...

Kanal İstanbul’un Panama ve Süveyş Kanalları gibi dünya üzerindeki deniz ticareti adına stratejik ve alternatifsiz bir konumu yok. O halde neden bu ısrar? Süveyş Kanalı inşasında 125 bin işçi, Panama Kanalı inşasında 28.000 (13.000 kadarı iş kazaları sonucu, 15.000 kadarı da çeşitli hastalıklardan) hayatını kaybetmişti.

Bir olayın “kaza” olarak adlandırılması için beklenmedik bir biçimde oluşması gerekir. Eğer siz; önceden öngördüğünüz, beklediğiniz bir duruma karşılık tedbirinizi almıyorsanız bu olay **kaza değil cinayet** olur. Gelin bilim insanlarının, işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması adına ürettikleri ilk



özüme kulak verin: ***Tehlikeyi kaynağında yok edin. Kanal İstanbul'dan vazgeçin!***