

Kanal İstanbul

ÖNDER ALGEDİK
TALAT KAYA
FARUK LOĞOĞLU
HALİL ECER
KORHAN GÜMÜŞ
HAKKI YIRTICI
HALUK GERÇEK
İRFAN AKTAN
MÜCAHİT BİLİCİ
BERRİN SÖNMEZ

ŞUBAT 2020 / SAYI 41

www.gazeteduvar.com.tr

duvardibi

Bu sayıda...

4

Kanal İstanbul'da arazi
kapatılan yerli ve milli
şirketlerimiz çıktı!

14

Kanal İstanbul Montrö
Sözleşmesi'nin sonu mu?

28

Bu defa satılık olan bir
ulaşım projesi değil şehir

41

Haluk Gerçek: Kanal
İstanbul eşsiz bir felaket
projesidir

59

Kanal İstanbul mu, II. Enver
mi?

8

Kanal İstanbul ve hidrolik despotizm

24

Araba imalatı mı rızanın imalatı mı?

36

Ya Kanal ya İstanbul

56

Kanal İstanbul İslam'a uygun mu?

Yayın Tarihi: Şubat 2020
Genel Yayın Yönetmeni: Ali Duran
Topuz
Yayına Hazırlayan: Cennet Sepetci

**AND Gazetecilik ve Yayıncılık, San.
ve Tic. A.Ş. adına Yayın Sahibi:** Vedat
Zencir

**İcra Kurulu Başkanı ve Sorumlu Yazı
İşleri Müdürü:** Ömer Araz

Katkıda Bulunanlar: Önder Algedik,
Talat Kaya, Faruk Loğoğlu, Halil Ecer,
Korhan Gümüş, Hakkı Yırtıcı, Haluk
Gerçek, İrfan Aktan, Mücahit Bilici,
Berrin Sönmez

Yönetim Yeri: Maslak Mahallesi Ahi
Evrancad. Nazmi Akbaci İş Merkezi
233-234 Sarıyer/İstanbul Santral (212)
3463601, Faks (212) 3463635

Duvar Dibi Dergi'de yayımlanan yazı,
haber ve fotoğrafların her türlü telif
hakkı AND Gazetecilik ve Yayıncılık
Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye aittir. İzin
alınmadan, kaynak gösterilmeden ve
link verilmeden iktibas edilemez.

<https://gazeteduvar.com.tr>
info@gazeteduvar.com.tr

Selamlar,

Gazete Duvar'ın enformatik içeriklerin daha iyi anlaşılabilmesi için gerekli düşünsel, uzmanlığa dayalı metinler sunma gayretinin ürünlerini Duvardibi'nde derlemeye devam ediyoruz.

Kırkinci sayımızda konuşmaya başladığımız 'Kent Suçları'nın devamı sayılabilecek bir konu ile 'Kent'i ve 'Suç'ları tartışmayı sürdürüyoruz: 'Kanal İstanbul'.

Kırk birinci sayımız Önder Algedik, Talat Kaya, Faruk Loğoğlu, Halil Ecer, Korhan Gümüş, Hakkı Yırtıcı, Haluk Gerçek, İrfan Aktan, Mücahit Bilici, Berrin Sönmez'in yazılarından oluşuyor.

Gayret bizden himmet okurdan... İyi okumalar.



Kanal İstanbul'da arazi kapatanlar yerli ve milli şirketlerimiz çıktı!

Konu hakkında görüşülen bir emlakçı Kalyon'un 115 bin metrekare, Ege Kimya'nın 202 bin metrekare, Sabancı'nın 600 bin metrekare arazi kapattığını, Koç Grubu'nun ise bundan daha fazlasını aldığını ifade ediyor. Yani 1,5 milyon metrekareden fazla, TOGO arazisinin 125 katı kadar arazi kapatılmış.

ÖNDER ALGEDİK



Kanal İstanbul'un 20 milyar dolarlık bir yatırım olduğu belirtiliyor. Yani bizden çıkacak 20 milyar dolar! Çiğdem Toker (2) ise yapılacak köprüler için her yıl 3,4 milyar doların bizden çıkacağını söylüyor. Bunlar bile şimdiye kadarki özelleştirme ve Kamu Özel Ortaklığı kadar büyük talan.. Devamında ne ödeyeceğimizi, ne kaybedeceğimizi, kimin ne kazanacağını kimse söylemiyor. Ama bunları tahmin etmek hiç de güç değil.

Kanal İstanbul için 92 bin 468 dilekçe ile belki de tarihin en büyük itirazı örgütlendi. İktidar bu tepkinin bu kadar yükselmesini fırsat bilerek moral bozucu hamleyi yaptı ve ÇED olumlu kararını (1) verdi. Anayasa'yı tanımadıkları gibi ÇED itirazlarını da tanımadıklarını söyler gibi yaptılar!

Süreç devam edecek, itirazlar sürececek, davalar örgütlenecek ve biz hâlâ onların istediği bu oyunu onların kurallarına göre tekrar oynayacağız. Onların bu kuralları tanımayacağını bildiğimiz halde bu oyunu oynamaya devam edeceğiz!

İşin aslını konuşmayarak tartışmaları deprem riski, iklim değişikliği, susuzluk, işin ekolojik ve mekânsal boyutu gibi konulara hapsederek ve asla rant meselesine "hakkıyla" dokunmayarak bu süreci kazanabilir miyiz?

Kanal İstanbul'un 20 milyar dolarlık bir yatırım olduğu belirtiliyor. Yani bizden çıkacak 20 milyar dolar! Çiğdem Toker (2) ise yapılacak köprüler için her yıl 3,4 milyar doların bizden çıkacağını söylüyor. Bunlar bile şimdiye kadarki özelleştirme ve Kamu Özel Ortaklığı kadar büyük talan.. Devamında ne ödeyeceğimizi, ne kaybedeceğimizi, kimin ne kazanacağını kimse söylemiyor. Ama bunları tahmin etmek hiç de güç değil.

1 TOGO: 12 BİN METREKARE RANT!

Sinan Aygün ile Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı Mansur Yavaş arasında yaşanan tartışmayı hatırlayın.



Birkaç hafta sonra İmamoğlu bölgede 30 milyon metrekare arazinin el değiştirdiğini ve bunun başını da üç Arap sermayesinin çektiği açıkladı. Ardından Suudi Arabistan, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirliği'nden bu üç yatırımcının toplam 300 bin metrekareden fazla arsa kapattığını öğrendik. Yani TOGO arazisinin 25 katı kadar bir alan.

Aygün TOGO'ya ait 12 bin 82 metrekare arazi üstüne 120 bin metrekarelik bir inşaat yapmıştı. Böylesi sınırsız bir imar artışı ile ortaya bir milyar TL'lik rant çıktı. Nitekim projenin yarısına sahip Sinan Aygün'ün 570 milyon TL haksız kazanç elde etmesi ortadaki rantın ne seviyede olduğunu göstermeye yetecektir.

Yani bir TOGO projesi 12 bin metrekare arazi demek ve onun rantı neredeyse bir milyar TL ranta karşılık geliyor. Dile kolay, insanların doğal gaz faturasını ödemekte zorlandığı bir

dönemde tek bir arazi üstünden milyarlık rantı cümle içinde kullanabiliyoruz.

Şimdi o TOGO yolsuzluğu üstünden Kanal İstanbul'daki emlak yolsuzluğunu kafamızda canlandıralım.

Aralık ayının ortalarında Katar Emiri'nin annesi Şeyha Moza'nın 44 bin metrekare arsa kapattığını öğrendik. Yani TOGO arazisinin üç katından fazla.

Birkaç hafta sonra İmamoğlu bölgede 30 milyon metrekare arazinin el değiştirdiğini ve bunun başını da üç Arap sermayesinin çektiği açıkladı. Ardından Suudi Arabistan, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirliği'nden bu üç yatırımcının toplam 300 bin metrekareden fazla arsa kapattığını öğrendik. Yani TOGO arazisinin 25 katı kadar bir alan.

Açıkçası listenin açıklanacağını zannediyorduk. Açıklanmadı. Bu durum ÇED itirazlarının gücünü zayıflattı. Hatta iktidar temsilcilerini bile cesaretlendirdi. CHP'lilerin de arsa kapattığı haberlerini yaptırdılar. İşi sulandırmak için büyük bir fırsat verildi.

Geçtiğimiz günlerde Bakan Albayrak'ın da bölgeden 13 bin metrekare arsa kapattığı haberi düştü. Böylece damat da bir TOGO arazisi kadar arsayı kapatmıştı.

KANAL'DAN ARSA KAPATAN ASIL TÜRKLER!

Tam da “diğer yatırımcılar kimler?” sorusunu sorarken Deutsche Welle Türkçe ekibi Kanal İstanbul güzergâhına gidip konuyu çevre sakinleri ile görüştü (3). Haber, popüler olan “Katarlı yatırımcı” söyleminin aslında arkadaki büyük “Türk yatırımcı” gerçeğini sakladığını gözler önüne serdi. Konu hakkında görüşülen bir emlakçı Kalyon'un 115 bin metrekare, Ege Kimya'nın 202 bin metrekare, Sabancı'nın 600 bin metrekare arazi kapattığını, Koç Grubu'nun ise bundan daha fazlasını aldığını ifade ediyor. Yani 1,5 milyon metrekareden fazla, TOGO arazisinin 125 katı kadar arazi kapatılmış.

Togo arazisi 12 bin metrekare alan ve bir milyar TL'lik rant demek. Kanal İstanbul ise rant için el değiştiren 30 milyon metrekare arazi demek. Sadece bu yazıdaki örnekler bile TOGO arazisinin 150 katından fazla bir alan. Kanal İstanbul Türk şirketlerinin başını çektiği, Arap, Avrupalı ve hatta Pakistanlı sermayedarların bile bildiği bir rant projesi. Ama biz hâlâ işin aslını bilmiyoruz.

İyi ki bilmiyoruz, bilsek Kanal İstanbul projesi anında biter.

(1) <https://istanbul.csb.gov.tr/istanbul-ili-kucukcekmece-avcilararnavutkoy-basaksehir-ilcesi-ced-olumlu-duyuru-405973>

(2) Çiğdem Toker'in yazısı: <https://www.sozcu.com.tr/2020/yazarlar/cigdem-toker/kanal-istanbul-sahasi-mulkiyet-yapisi-5577041/>

(3) <https://www.youtube.com/watch?v=Z5ILLAunT6Y&feature=youtu.be>



Kanal İstanbul ve hidrolik despotizm

Kanal İstanbul'un yapılıp/yapılmaması önemli olmakla birlikte, asıl ilgilenmemiz gereken konu sistemin su varlıkları üzerinden yürüttüğü merkezileşme planlarıdır. Nitekim Kanal İstanbul'un yapımına karşı çıkışlar yükselince ve özellikle Ekrem İmamoğlu "kesinlikle yaptırmam" tavrını gösterince, Erdoğan ve bakanları çıkıp "bu bir devlet projesidir bir belediye başkanı buna karşı çıkamaz" demişlerdir. Bu söylem özellikle CHP, ulusalcılar ve bazı muhalif kesimler tarafından her zamanki gibi duymazdan gelindi ve konu iki parti arasındaki çekişmeye indirgendi.

TALAT KAYA

Suriye ve Libya savaşları, kayyım atamaları, ekonomik kriz, yeni partilerin kurulması gibi gündemler dolaşımdayken; Kanal İstanbul, hızlıca gündemin tepesine oturuldu. Daha önceki yıllarda “Çılgın projeler” tek tek masaya yatırılırken en çılgını olan en sona bırakılmış olsa da bu projeyi yapmakta ısrarcı olacakları belli oldu. Bu konuda bazı kesimlerin dillendirdiği; “gündem değiştirilmek isteniyor, kanal İstanbul yapılamaz, ekonomik durum kaldırmaz, Montrö sözleşmesine aykırı vs” gibi söylemler de işin özünü ıskalamış gibi görünüyor. Genelde despotizm özelde ise Hidrolik despotizm teorisine göre bu projenin yapılması iktidar için olmazsa olmaz durumunda. Eşyanın tabiatı gereği; yani ultra merkezileşmek isteyen bir siyaset için, projeyi yapmanın hayati önemde olduğunu söyleyebiliriz. AKP ve onu destekleyen yapılar kısa süre sonra bu proje olmazsa ülke bölünüp parçalanacak, dış güçler tarafından yenilip yutulacak diyeceklerdir.

Bu yazıda, merkeziyetçi siyasetin bir biçimi olan Hidrolik despotizme kısaca değinerek, kanal İstanbul ve benzeri projelerin yapılmasının, öncesi ve sonrası itibarıyla, Türk devlet ideolojisinin bel kemiğini oluşturan merkeziyetçilik için neden önemli olduğunu vurgulamaya çalışacağım.

Bir nevi merkezi devlet teorisi olan hidrolik despotizm, Karl August Wittfogel’in kavramsallaştırmasıdır. Wittfogel, K.Marks ve M.Weber’in açıklamalarını kullanarak ateşli bir komünist sıfatıyla 1930 yılı civarında kuramını özgün biçimde geliştirirken, Marksist dünya görüşüne küresel bir boyut katma tutkusuyla hareket etmiştir. Avrupa dışı uygarlıkları, üretim güçleri perspektifinden yorumlamaya çabalarken, sulama şebekelerinin ve su üzerinde kurulacak egemenliğin önemini farkına varmıştı. Wittfogel, bu sulama şebekelerinin büyük ölçeklere ulaştığı, günümüzde kullanıldığı şekliyle “çılgın” hale geldiği her yerde, daha ileri derecede gelişmiş, merkezden yönlendirilen toplumsal yapıların kaçınılmaz olduğunu savunmaya başlamıştı. Ona göre bu hiyerarşik zorunluluk doğrudan komünizme

giden yol için bir fırsat sunuyordu.

Wittfogel, 1933'te nasyonal sosyalist Nazi kampı olan Esterwegen'de bataklık kurutmak için çalıştığında, hidrolik mühendisliğin ölümcül ve zorba yanını ilk elden dene-



Görece güncel olarak Sovyetlerde, İran'da başarısız denemeler yaşanmışsa da, ilk devletli uygarlıklar olan Mısır ve Sümer sistemleri bu teorinin DNA'sını biçimlendirmişlerdir. Özellikle Çin imparatorları kendilerini en güçlü biçimde ve öncelikle hidrolik mühendisliği noktasında hizmetler vasıtasıyla meşrulaştırmaya çalışmışlardır.

yimledi ve daha sonra merkezi uygarlık tezinden vazgeçen Wittvogel, kendi söylemiyle "hidrolik toplumda" "dünya tarihinin lanetini", "totaliter zorbalığın kökenini" görmüştü. "Böyle toplumlarda bürokratik aygıtlar çok bariz bir biçimde, suyun çok ötesinde pek çok iktisadi işlevi soğuran güçlü bir hidrolik sünger gibi davranıyordu". Daha sonraki yıllarda, bu teoriyi çürütecek çokça kanıt ortaya çıkmış olsa da, teori, teori olarak kalmadı ve her merkezileşme dene- mesinde hortlatıldı. Hidrolik mühendisliği ile siyasi ikti-

dar arasında binlerce yıllık bağlantılar parlatılarak tekrar denendi. Siyasal şablonlarla, toplumları biçimlendirmek isteyen iktidarlar için, bu teori üzerinden, hayali kurtarıcılar ve "kusursuz" devlet inşası tezleri yazıldı-çizildi.

Görece güncel olarak Sovyetlerde, İran'da başarısız denemeler yaşanmışsa da, ilk devletli uygarlıklar olan Mısır ve Sümer sistemleri bu teorinin DNA'sını biçimlendirmişlerdir. Özellikle Çin imparatorları kendilerini en güçlü biçimde ve öncelikle hidrolik mühendisliği noktasında hizmetler vasıtasıyla meşrulaştırmaya çalışmışlardır. Bazı Çinli araştırmacıları ve devlet tarihçileri tarafından olay o kadar abartılmıştı ki devletin kuruluş mitleri; suları dizginleyen, büyük kanallar açarak Çinlileri balığa dönüşmekten son anda kurtaran efsanevi mühendis-imparatorların hikâye-

lerinden geçilmez olmuştu. Öyle ki, Nuh, tufanda sadece kendini ve bazı hayvanları kurtarmışken, Nuh'a kıyasla,

Çin'in mühendis-imparatorları herkesi kurtaracak kudreti göstermişlerdir.



Kanal İstanbul yapılırsa altyapının ve ekosistemin artacak nüfusu kaldıramayacağı itirazlarına da Tayyip Erdoğan, "İstanbul dışından nüfusun gelmesine izin vermeyeceğiz ve Kanal İstanbul çevre nüfusunu beş yüzbin ile sınırlayacağız" dedi. Hidrolik mühendisliğin toplum mühendisliğiyle nasıl da iç içe geçtiğini, nüfus üzerine yürütülen tartışmalardan da görmekteyiz.

Uzun uzadıya tartışılması gereken su varlıklarının kontrolü ve merkezileşme ilişkisine bu yazı ile ancak küçük bir giriş yapabiliriz. Bu konu özelinde, AKP'nin özellikle son 10 yıllık iktidar perspektifi ile Türk devletinin 97 yıllık otoriter merkezileşme siyasetinin çalkışan tarafı üzerinde durmaya çalışmalıyız. Kanal İstanbul'un yapılıp/yapılmaması önemli olmakla birlikte, asıl ilgilenmemiz gereken konu sistemin su varlıkları üzerinden yürüttüğü merkezileşme planlarıdır.

Nitekim Kanal İstanbul'un yapımına karşı çıkışlar yükselince ve özellikle Ekrem İmamoğlu "kesinlikle yaptırmam" tavrını gösterince, Erdoğan ve bakanları çıkıp "bu bir devlet projesidir bir belediye başkanı buna karşı çıkamaz" demişlerdir. Bu söylem özellikle CHP, ulusalcılar ve bazı muhalif kesimler tarafından her zamanki gibi duymazdan gelindi ve konu iki parti arasındaki çekişmeye indirildi.

Kanal İstanbul yapılırsa altyapının ve ekosistemin artacak nüfusu kaldıramayacağı itirazlarına da Tayyip Erdoğan, "İstanbul dışından nüfusun gelmesine izin vermeyeceğiz ve Kanal İstanbul çevre nüfusunu beş yüzbin ile sınırlayacağız" dedi. Hidrolik mühendisliğin toplum mühendisliğiyle nasıl da iç içe geçtiğini, nüfus üzerine yürütülen tartışmalardan da görmekteyiz. Görece coğrafyaya yayılmış kendi ayakları üzerinde durabilen nüfusun, çeşitli

merkezlerde temerküz edilmek istendiği aslında açıktır. Tayyip Erdoğan'ın bu konuya paralel olarak, şehircilik toplantısında, kentlerde uygulanması gereken yeni güvenlik konseptinden söz etmesinin de bu konuyla ilgili olduğu görölmektedir. Su varlıkları üzerinde baraj yapmak, kanallar açmak ve insanları merkezlere toplayacak “mühendislik harikası” yapay kentleri inşa etmek, devletin yeni güvenlik konseptinin temel taşları gibi dizayn edilmektedir.

SU AKAR TÜRK BAKAMAZ: AKP-DEVLET SİYASETİ

Dönemin orman ve su işleri bakanı Veysel Eroğlu, 2017 yılı 11.Ayında Anadolu Ajansına yaptığı açıklamada, 727 olan baraj sayısını Türkiye devletinin yüzüncü yılı olan 2023'te ikiye katlayıp 1454 çıkaracaklarını söylemişti. Son veriler itibariyle barajlardan sağlanan enerjinin tüketilemediği, kapasitelerinin çok altında çalışan barajların olduğu, bazı barajların sulama ya da elektrik elde etmekle uzaktan yakından ilgisinin bulunmadığı ilgili kurumların raporlarına yansımıştır. Aksini işaret eden raporlara ve karşı çıkışlara rağmen “bir damla suyu boşa akıtmayacağız” “su akar Türk bakar dönemi kapandı” gibi yeni söylemler geliştirildiğini gördük. Böylelikle her damla suyu kontrol edeceğiz, dolayısıyla onlardan faydalananları da kontrol edeceğiz demenin başka yolu bulunmuştu.

Bu yolda, Türkiye ve Ortadoğu için önemi bilinen Fırat ve Dicle nehirlerinin ekosistemlerine ciddi müdahaleler geliştirildi. Öyle ki 2800 km uzunluğunda doğal bir kanal olan Fırat, üzerinde yapılan barajlarla artık tıkanmış, akmaz durumdadır. Fırat, artık bir nehir değil, istenildiği zaman açılan ve kapanan yapay bir kanala dönüştürölmüştür. Dünyanın en uzun nehri olan Nil üzerinde bile bir tane büyük baraj varken Fırat üzerinde 5 tane mega baraj yapılmıştır. Uzunluğu 1850 kilometreyi bulan Dicle nehri üzerinde daha önce yapılan üç baraja ek olarak Ilısu barajının tamamlanmasıyla onun da doğal akışı durma noktasına

getirilmiştir. İki nehir üzerinde yapılan bu aşırı “mega” “çıl-gın” projelerle, nehir ve toplum ekosistemleri kontrol altına alınmak istenmektedir. Belli ki devlet aklı, baraj ve kanal inşalarıyla birlikte, devleti “su” sızmayacak, “beton” gibi bir

sistem olarak sağlamlaştırma arasında güçlü bir bağ keşfetmiştir.



Öyle görünüyor ki kanal İstanbul projesi, oluşturulmaya çalışılan “zafer” piramidinin bayrağı, halkını balık olmaktan kurtaran mühendis-imparatorun kalıcı zaferi olarak düşünülüyor.

Sadece ılısu barajının yapımıyla bin köy boşaltılmış, buralardaki nüfus metropollere dağıtılmıştır. Türkiye çapında yapılan barajlardan kaynaklı boşaltılan yerleşim yerleri, yaşam alanları, görece kendine yetebilen ekonomiler düşünüldüğünde, kusursuz hidrolik bir despotizme doğru gidişin tuğlalarının örüldüğü görülmektedir.

Yazıyı çok uzatmadan yaşanan bu süreci şöyle bir imgeyle bitirelim: Bazı

toplu etkinliklerde, insanların üst üste çıkararak oluşturduğu piramitler olur. Alttan üste doğru daralan bir üçgen olarak yükselen insan piramidi. Yükseldikçe titremelerin arttığı ayakta durmanın zorlaştığı, yer çekimine karşı yükselen bir piramit. En üstte bayrağı kaldırmak için hazırlanan son kişi, zafer bayrağını gösterecektir. Ancak ayaklar titremeye başlar, piramit sallanmaya başlar. Yerçekimi eninde sonunda galip gelecek ve o piramit, bazen bayrağı kaldıran kişiden, bazen de orta ya da alt katmandan birilerinin dengesizleşmesiyle başlayıp hızlı bir şekilde çöker.

Tarih boyunca Kanal İstanbul ve benzeri hidrolik merkezi-leşme projeleri toplumsal yapılara ve doğaya aykırı olduğu için süreç içinde başarısızlığa uğramışlar ve arkalarında ciddi zararlar bırakarak yok olmuşlardır. Öyle görünüyor ki kanal İstanbul projesi, oluşturulmaya çalışılan “zafer” piramidinin bayrağı, halkını balık olmaktan kurtaran mühendis-imparatorun kalıcı zaferi olarak düşünülüyor. Ama toplumsal karşı çıkışlar ve doğal dinamikler aynı zamanda da merkezci siyasetin en zayıf olduğu anın da işaretini vermektedir.



Kanal İstanbul Montrö Sözleşmesi'nin sonu mu?

Montrö'nün yerine yeni bir sözleşme yapılması, bunun taraf olmadığımız Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne uygun olarak düzenlenmesi talep ve eğiliminin tarafımızdan önlenmesi, Kanal'ın yaratacağı çift başlı hukuk nedeniyle, pek mümkün olmayacaktır. "Hem kanallar hukuku hem Montrö hukuku aynı anda geçerli olamaz" denecektir.

FARUK LOĞOĞLU

“Çılgın proje” olarak pazarlanan Kanal İstanbul konusunun belki de dikkat çeken ilk yönü adıdır. “Çılgın” olan bir şey bilimsel emek ürünü, planlamaya dayalı olan “proje” kavramıyla nasıl bağdaştırılır, anlamak mümkün değil. Bu



ÇED raporunda iddia edildiğinin aksine, en az 400 bin ağaç kesilerek ormanlık alanlar ve ayrıca meralar talan edilecek ve hava kirliliği artacaktır. Çok sayıda bitki türü/topluluğu ve canlılar yok olma riskiyle karşı karşıya kalacaktır. Kurulacak sekiz köprüyle ulaşım tam bir keşmekeşe dönecektir.

yaman çelişki dahi Kanal İstanbul’un bilim ve ulusal önceliklere göre değil, siyasal ve parasal rant hesapları ve kutuplaştırma siyaseti üzerine kurulu bir dayatma olduğunun peşin bir göstergesidir. Ancak bunu bir kenara koyalım.

Zira konumuz Montrö Sözleşmesidir. Fakat önce bilim insanlarımızın Kanal’ın İstanbul’a vereceği zarar ve oluşturacağı tehditler konusunda vardıkları sonuçları -her biri için karşı savlar ileri sürüldüğünü de unutmadan- topluca hatırlayalım. Kanal, İstanbul’un su kaynaklarını yok edecek, İstanbul susuz kalacaktır.

İstanbul’u bekleyen deprem tehlikesi Kanal nedeniyle daha da artabilecek, her hâlükârda olası bir deprem ciddi fiziksel sıkıntılara yol açacak şekilde Kanal’ı da etkileyecektir.

ÇED raporunda iddia edildiğinin aksine, en az 400 bin ağaç kesilerek ormanlık alanlar ve ayrıca meralar talan edilecek ve hava kirliliği artacaktır. Çok sayıda bitki türü/topluluğu ve canlılar yok olma riskiyle karşı karşıya kalacaktır.

Kurulacak sekiz köprüyle ulaşım tam bir keşmekeşe dönecektir.

Kanal’ın maliyeti için ÇED raporunda telaffuz edilen 75 rakamı gerçekçi değildir. Maliyet en az 130 milyar TL

olacaktır. Nitekim yetkililer bile maliyeti yukarı doğru revize etmektedirler. Zaten yapısal sorun ve kırılmalıklar



Fakat sonradan sonraya konuya ilişkin tartışmalar neticesinde yeni bir gerekçe daha oluştu: Siyasal restleşme! Muhalifler “yapamazsın” dedikçe iktidar bunu da kullanarak “yaparım, kimse engelleyemez, kimse karışamaz” atağına geçmiş bulunuyor. Kamuoyu da bu süreci bir “maç” gibi seyrediyor.

yaşamakta olan Türk ekonomisinin böyle sakıncalı, verimsiz devasa bir yük altına sokulması ve öncelikli diğer alanlardan kaynak kaydırılması da kabul edilemez bir hatadır, israftır ve adil değildir.

Deniz bilimcilere göre, su sıcaklığı ve tuz oranı değişeceği için Marmara Denizi'nin eko-sistemi dönüşecek, Orta Avrupa'nın sanayi atıklarını zaten kirli olan Karadeniz'den Marmara Denizi'ne taşıyarak hayat mücadelesi veren Marmara'nın ölümünü kaçınılmaz kılacaktır.

Ayrıca, ÇED raporunda ileri sürülen görüşlerin aksine, Kanal bölgesindeki tarihi mekanların da zarar görmesi ciddi bir olasılıktır.

Dolayısıyla, yol açacağı kapsamlı, geri dönüşü olmayan bu zarar ve olumsuzluklar bile projeden derhal vazgeçilmesi için fazlasıyla yeterli bir nedendir. Bilim bunu emretmektedir.

O halde iktidar projeyi gerçekleştirme noktasında neden bu kadar ısrarlıdır? Kanal'ın yapımı için ileri sürülen ana gerekçe İstanbul Boğazi'nda trafiği ve kazaları azaltmak. Ve gelir sağlamak. Fakat sonradan sonraya konuya ilişkin tartışmalar neticesinde yeni bir gerekçe daha oluştu: Siyasal restleşme! Muhalifler “yapamazsın” dedikçe iktidar bunu da kullanarak “yaparım, kimse engelleyemez, kimse karışamaz” atağına geçmiş bulunuyor. Kamuoyu da bu süreci bir “maç” gibi seyrediyor.



Şimdi bu gerekçelere bir bakalım. İstatistiki veriler Boğaz'da hem trafiğin hem kazaların azaldığını gösteriyor. Öte yandan, bilimsel ve tecrübeli denizcilerin değerlendirmeleri, derinlik, genişlik gibi nedenlerle mutasavver Kanal'da kaza ihtimalinin Boğazlara göre daha yüksek olacağı ve büyük tankerlerin Kanal'dan geçemeyeceği yönündedir.

Öte yandan, Boğazlardan geçiş güvenliğini sağlamak için Türkiye yıllar boyu çok yönlü önlemler almayı sürdürmektedir.

Boğazlarda can, mal, seyir ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulan Boğazlar Tüzüğü, 1994'de yürürlüğe girmiş ve edinilen deneyimler ışığında en son 2006'da güncellenmiş olup uygulanmaktadır.

Aynı amaçla yürürlüğe koyulan bir diğer önlem, Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (COLREG) uyarınca, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları trafik ayırım şemalarıdır. Ülkemiz tarafından 1994 yılında ihdas edilen Trafik Ayırım Düzeni ve Rapor Sistemi, 1995 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından onaylanmış ve uygulanmaktadır.

Üçüncü bir önlem ise Boğazlarda yine güvenliği azami düzeye yükseltmek amacıyla bazı fiziki tedbirler almaya yönelik çalışmalar kapsamında, Boğazlarda radar ve yüksek teknoloji destekli Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTS), 30 Aralık 2003 tarihinde devreye girmiştir. Sistemin devreye girmesiyle birlikte Boğazlarda deniz trafiği daha etkin bir biçimde kontrol altına alınmıştır.

Nihayet, aşağıda hukuki durumun göstereceği gibi, ticari gemiler Kanal'dan geçmeye zorlanamayacağı için, Kanal'ın yapılması Boğaz trafiğini ya hiç etkilemeyecektir ya çok az etkileyecektir.

İkinci ana gerekçe olan Kanal'dan milyarlarca gelir sağlanacağı beklentisi de bir hayal ürünüdür. Üstelik Kanal İstanbul'un sağlayacağı ileri sürülen gelirler konusunda iktidar yetkilileri arasında bile söz birliği yoktur. Sürekli farklı miktarlar telaffuz edilmektedir. Oysa Boğazlardan geçiş hem daha uygun hem daha güvenli olacaktır. Bu yanlış hesapları yapanlar hatalarından bir türlü ders almamakta, halkımızı köprülerle, tünellerle, şimdi de kanallarla ömür boyu borç ve külfet altına sokmaktadırlar. Diğer bir deyişle, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun dediği gibi Kanal'a muhalefet İstanbul için "siyasi değil, hayatidir".

Öte yandan, İstanbul için hayati olan Kanal İstanbul sorunu, Cumhuriyetin diplomatik zaferlerinden biri olan Montrö Sözleşmesi'nin sorgulanmasına, hatta sona erdirilmesi taleplerine yol açabileceğinden Türkiye'miz için gerçek anlamda bir beka sorunudur.

Neden Montrö yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır ve bu neden beka sorunudur?

Önce Montrö nedir ve Türkiye'ye ne sağlıyor, buna bir bakalım.

Montrö, Lozan Antlaşması'yla birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin taşıyıcı sütunlarından biridir. Lozan Cumhuriyetimizin tapusu, Montrö, güvenliğimizin sigortasıdır. Kolonlarla oynarsanız, tüm yapıyı tehlikeye sokarsınız.



İmzalandığı tarih 1936 yılından bugüne, değişen uluslararası koşullar ve gelişen deniz hukukuna karşın varlığını sürdürmüş ve Karadeniz'de barış ve istikrarı koruyarak ulusal güvenliğimize hizmet etmiş ve etmeye devam etmektedir.

Atatürk, yaklaşan yeni bir dünya savaşı tehlikesi karşısında 1935-1936 döneminde yoğun diplomatik girişimlerde bulunarak Türkiye'ye yönelik tehditlerin önlenmesi için Boğazlar rejiminin değiştirilmesi ve Boğazların Türkiye'nin egemenliğine bırakılmasını istemiştir. Bu diplomasi atağı başarıyla sonuçlanmış ve yeni Boğazlar Sözleşmesi 1936

Temmuz ayında İsviçre'nin Montrö kentinde İngiltere, Fransa, Japonya, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan, Sovyetler Birliği ve Türkiye tarafından imzalanmış, İtalya da sonradan katılmıştır.

Kıyıdaş ülkeler ile üçüncü ülkelerin ticari ve savaş gemilerine getirdiği geçiş ve kalış düzenlemeleriyle, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara üzerinde tam, Karadeniz ve Ege denizleri üzerinde de dolaylı olarak kısmi egemenliğimiz tanınmaktadır. Sözleşmenin uygulama ve denetleme sorumluluk ve yetkisi tamamen Türkiye'nindir.

İmzalandığı tarih 1936 yılından bugüne, değişen uluslararası koşullar ve gelişen deniz hukukuna karşın varlığını sürdürmüş ve Karadeniz'de barış ve istikrarı koruyarak ulusal güvenliğimize hizmet etmiş ve etmeye devam etmektedir.

Unutmayalım ki İsmet İnönü'nün Türkiye'yi 2. Dünya

Savaşı dışında tutma politikasının önemli araçlarından biri de Montrö olmuştur.

Sözleşmede, savaş gemilerinin barışta geçişlerine ilişkin sınırlamalar ulusal güvenliğimiz bakımından hayati de-

ğerdedir. Savaş halinde ise karar zaten Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.



Bu bağlamda öteden beri Karadeniz'e girmek isteyen Amerika'nın perde arkasındaki baskıları Ankara tarafından nasıl karşılanmakta, incelenmesi gereken ayrı bir konudur. Washington'da görev yaptığım yıllarda da (2001-2005) ABD Karadeniz hevesini hep gündemde tutmuştur. Ancak "Karadeniz'i bize açın" talepleri karşısında da Amerika hep Montrö'yü bulmuştur.

ABD'nin Karadenize, Rusya'nın da Akdenize askeri planda erişimine getirdiği sınırlamalarla bu iki güç arasında Balkanlar, Kafkasya, Doğu Akdeniz, Ortadoğu gibi tüm bölgesel ihtilaf- ların merkezinde olan ülkemiz için Montrö bölge istikrarı konusunda hassas bir denge oluşturmaktadır.

ABD ve Rusya'nın ülkemizi hem Karadeniz hem Akdeniz'de bizi kuşatmasının ve bu iki emperyal gücün hem kuzeyimizde hem güneyimizde denizlerde

karşı karşıya gelmelerinin ulusal güvenliğimize olası olumsuz yansımalarını önleyen yine Montrö Sözleşme- si'dir. Sözleşmenin sorgulanması dahi ABD ile Rusya'nın ulusal güvenliğimizi olumsuz etkileyecek bir karşı karşı- ya gelmeleri sürecini tetikleyecektir.

Bu bağlamda öteden beri Karadenize girmek isteyen Amerika'nın perde arkasındaki baskıları Ankara tara- findan nasıl karşılanmakta, incelenmesi gereken ayrı bir konudur. Washington'da görev yaptığım yıllarda da (2001-2005) ABD Karadeniz hevesini hep gündemde tutmuştur. Ancak "Karadeniz'i bize açın" talepleri karşı- sında da Amerika hep Montrö'yü bulmuştur.



Bu noktada, Montrö'nün getirdiği üçüncü ülke savaş gemilerinin Karadeniz'de kalış sürelerini ve tonaj kısıtlamalarını Kanal'ın etkilemeyeceği görüşünün de hatalı olduğuna kaydedelim. Bu hata Montrö'nün Kanal'la birlikte ve Kanal'a rağmen yaşamını sürdüreceği varsayımından kaynaklanmaktadır.

Öte yandan, Rusların Boğazlara ilişkin geleneksel tutumunu da unutmayalım. Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu'nun 1939 yılı sonlarında Moskova'ya yaptığı ziyaret sırasında Josef Stalin kendisini sıcak bir şekilde karşıladıktan sonra "Umarım Boğazların anahtarlarını da getirmişsinizdir!" deyince Saraçoğlu "Maalesef ekselansları, Boğazların anahtarlarını Mustafa Kemal beraberinde götürdü!" yanıtını vermiştir.

Dolayısıyla gerek ABD gerek Rusya Montrö'yle birlikte Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenliğinin kalkmasından sadece memnuniyet duyacaklardır.

Devreye girdiğinde kanaldan ticari ve askeri geçişler 1983 Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümlerine tabi olacak, Boğazlardan geçişler ise Montrö Sözleşmesi hükümlerine tabi olacaktır. Diğer bir deyişle, ikili bir hukuk sistemi yaratarak, Montrö'nün sorgulanmasının yolunu kendi elimizle açmış olacağız.

Bu noktada, Montrö'nün getirdiği üçüncü ülke savaş gemilerinin Karadeniz'de kalış sürelerini ve tonaj kısıtlamalarını Kanal'ın etkilemeyeceği görüşünün de hatalı olduğuna kaydedelim. Bu hata Montrö'nün Kanal'la birlikte ve Kanal'a rağmen yaşamını sürdüreceği varsayımından kaynaklanmaktadır. Mesele Kanal hayata geçtikten sonra Montrö'nün hangi hükümlerinin baki kalacağı meselesi değildir. Temel sıkıntı şudur: İnsan yapımı kanallar hukuku ile istisnai bir düzenleme olan Montrö hukuku

çatışacağı için ya biri ya diğeri yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Kanal olursa Montrö'yü hayatta tutmak mümkün olamayabilecektir.



Neticede, Montrö'nün yerine yeni bir sözleşme yapılması, bunun taraf olmadığımız Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne uygun olarak düzenlenmesi talep ve eğiliminin tarafımızdan önlenmesi, Kanal'ın yaratacağı çift başlı hukuk nedeniyle, pek mümkün olmayacaktır. "Hem kanallar hukuku hem Montrö hukuku aynı anda geçerli olamaz" denecektir. Zira bu iki alanla ilgili uluslararası hukuk düzenlemeler birbirinden farklıdır.

Örneğin, Kanal için pazarlanan gerekçelerden biri tehlikeli madde taşıyan gemilerin Boğaz'ı değil, Kanal'ı kullanmalarının sağlanacak olmasıdır. Oysa hem Montrö hem uluslararası hukuka göre Türkiye böyle bir zorlamada bulunamaz, şirketler, kaptanlar isterlerse Boğaz'dan geçmeye devam ederler. Sözleşmenin ikinci maddesi bunu emreder.

Dolayısıyla, Türkiye'nin ücreti çok daha yüksek olacak Kanal'dan geçişi zorlaması halinde ucu açık tartışmalar başlayacaktır.

Neticede, Montrö'nün yerine yeni bir sözleşme yapılması, bunun taraf olmadığımız Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne uygun olarak düzenlenmesi talep ve eğiliminin tarafımızdan önlenmesi, Kanal'ın yaratacağı çift başlı hukuk nedeniyle, pek mümkün olmayacaktır. "Hem kanallar hukuku hem Montrö hukuku aynı anda geçerli olamaz" denecektir. Zira bu iki alanla ilgili uluslararası hukuk düzenlemeler birbirinden farklıdır.

Bilindiği üzere, Montrö gibi geçiş rejimleri uluslararası anlaşmalarla düzenlenen Boğazların statüsünün saklı tutulacağı, ilgili hükümlerinin uygulanmayacağı yolunda zamandaki diplomatlarımızın başarılı çalışmaları neticesinde Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne bir madde eklenmiştir.



Diğer bir deyişle, Kanal'ın savaş gemilerine açık olması gerçeği tek başına bile Montrö'ye veda etmek demektir .
Önemli başka bir husus da Montrö tartışmalarının Lozan Antlaşması'na olası yansımalarıdır. Montrö sütununun sarsılmasının etkilerinin Lozan'a sirayet etmesi hesaplamamız gereken bir olasılıktır.

Dolayısıyla, Montrö'nün delinmesiyle Boğazlar, taraf olmadığımız 1983 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin hükümlerine tabi olacağından, Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarımız sona erecektir. Bu suretle ülkemiz, Karadeniz'de kıyısı olanlar ile olmayan ülkelerin çıkarları arasında Montrö'nün kurduğu hassas dengeler bozulunca ulusal güvenliğimiz olumsuz etkilenecektir.

Burada kritik öneme sahip bir noktayı vurgulamak isterim: Kanallar ile boğazlar arasındaki fark. Savaş gemilerinin kanallardan geçişleri bir iç su olmasına karşın aynı zamanda uluslararası bir su yolu niteliği taşıdığı için deniz hukukuna göre, ilke olarak, serbesttir. Büyükelçi Rıza Türmen'e göre ilgili mahkeme kararları da bu yöndedir. Diğer bir deyişle, Türkiye "kanaldan ancak ticari gemiler geçer, savaş gemileri geçemez" derse uluslararası hukuk bakımından dikiş tutturamaz. İtirazlar, davalar gelebilir.

Diğer bir deyişle, Kanal'ın savaş gemilerine açık olması gerçeği tek başına bile Montrö'ye veda etmek demektir .

Önemli başka bir husus da Montrö tartışmalarının Lozan Antlaşması'na olası yansımalarıdır. Montrö sütununun sarsılmasının etkilerinin Lozan'a sirayet etmesi hesaplamamız gereken bir olasılıktır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin bekası için sigorta vazifesi gören Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açtırmayalım. Boğazların anahtarları emin ellerdedir, Mustafa Kemal'in elindedir. Dokunmayalım!



Araba imalatı mı rızanın imalatı mı?

İmalatı sağlanan araba, kanal veyahut başka bir şey değildir. İmalatı sağlanan şey rızamızdır. Ve bu rıza bizi seçmen profilinden çıkartıp taraftar profiline yaklaştırmaktadır. Gerçekten kopmanın ve gerçek olmayan şeyin gerçekmiş gibi özümsemesinin tehlikesi altında arayışlar içerisindeyiz.

HALİL ECER



Foucault'nun söz ettiği iktidar bildiğimiz anlamda olan iktidarın dışına çıkmaktadır. Onun denklemine göre, muhalefet partilerinin kendi seçmenleri üzerine bir iktidar etkisi yaptığı ortaya çıkmaktadır. Yani, iktidar partisi olsun muhalefet partileri olsun fark etmeksizin karar alıcı mekanizmada yer alan tüm oluşumların hatalarına ve başarısızlıklarına parti seçmenlerinin koruma ve savunma güdülerini neden her zaman üst seviyededir.

Tarihin başlangıcından beri insanlar arası gelişen ilişkiler, hal ve eylemler tek bir nokta üzerinde açığa çıkmıştır. O da, "iktidar"dır. Buradaki iktidar salt siyasi olandan ziyade, yaşamın içerisinde yerleşmiş ve kabullerimize dayalı bir iktidar halidir. Foucault, iktidar, bir dağıtım sanatıdır dediğinde bilginin, kültürün ve yaşamın dağıtımından söz etmektedir. Foucault, iktidar kavramı üzerinde düşünüş gerçekleştirdiğinde Gramsci'nin 'rızanın imalatı' yaklaşımından etkilenmektedir. Gündelik yaşam pratiklerimizde bazı şeyleri görmezden gelip bazı şeyler karşısında ise toplumsal infilaklar diyebileceğimiz tepkiler vermemizin altında yatan sebepler, üretilen bir rıza anlayışımıza referans vardır. Hem Foucault hem de Gramsci'nin önümüze koyduğu iktidara göre, tüm baskı ve düzenleyici grupların elindeki gücün sahibi yönetilenler olmuştur. Gramsci bu noktada şu soruyu sokmaktadır: Kötülüğünden dem vurduğumuz iktidarlara karşı arzu ile itaat etmemizin sebebi nedir? Bu soruyu Türkiye'de sorduğumuzda karşımıza nasıl bir cevap çıkabilir? Yani ekonomik anlamda zayıflığın ön planda olduğu, siyasi anlamda keskin kutupların ortaya çıktığı bir atmosferde iktidarı veya muhalefeti savunma motivasyonunu nereden bulabiliyoruz? Foucault'nun söz ettiği iktidar bildiğimiz anlamda olan iktidarın dışına çıkmaktadır. Onun denklemine göre, muhalefet partilerinin kendi seçmenleri üzerine bir iktidar etkisi yaptığı ortaya çıkmaktadır. Yani, iktidar partisi olsun muhalefet partileri olsun fark etmeksizin karar alıcı mekanizmada yer alan tüm oluşumların hatalarına ve başarısızlıklarına parti seç-

menlerinin koruma ve savunma güdöleri neden her zaman üst seviyededir.



Söz gelimi “Kanal İstanbul” işlevlerinden, faydalarından ve zararlarından çok kim tarafından ortaya atılmış ve kim tarafından karşı çıkılmış mevzusunu ön plana çıkartmaktadır. İktidarın sevaplarını günah olarak gören muhalefete karşı, muhalefetin her söz ve eylemini ihanet ile suçlayan iktidar kanadı yer almaktadır. Sağ ile solu aynı popülist tavır içerisindedir. Durum böyle olunca ciddi meselelerin dahi içinin boşaltıldığını görmekteyiz.

Her ideolojinin, her teorinin taraftarlarının kendilerini var etmek için “biz” dediği grubun dışında kalan herkesi düşman olarak niteleyip “öteki” damgasını yapıştırmayı kolaylaşmaktadır. “Bizden” olanın günahları ile cehennemde yanmayı göze alabilmekteyiz. Bizim dışımızda kalan grup ve bireyleri açıkça düşmanlaştırabilmekteyiz. Eleştirel teorinin bu coğrafyada gelişmesinin en önemli nedeni bu durumdur. Aslında iktidarın veya muhalefetin yaptığı hataların farkındayızdır fakat sırf bizden olduğu için onları hoş görme gibi bir gaflete sürüklenmekteyiz. Hal böyle olunca iktidardan muhalefetine karşı tüm kesimlerin aşilamaz has-

taliklarla boğuştuğunu görmekteyiz. Aşilamaz hastalıkların sebebi yanlış yanlışı diyemeyen taraftarlardır, seçmenlerdir.

Söz gelimi “Kanal İstanbul” işlevlerinden, faydalarından ve zararlarından çok kim tarafından ortaya atılmış ve kim tarafından karşı çıkılmış mevzusunu ön plana çıkartmaktadır. İktidarın sevaplarını günah olarak gören muhalefete karşı, muhalefetin her söz ve eylemini ihanet ile suçlayan iktidar kanadı yer almaktadır. Sağ ile solu aynı popülist tavır içerisindedir. Durum böyle olunca ciddi meselelerin dahi içinin boşaltıldığını görmekteyiz. Kanal İstanbul’u destekleyenler için bunun engellenmesi ‘Mason faaliyetleri’ iken, muhalefetin arsa spekülasyonlarında sadece zengin Arapların ismini zikretmesi de aynı içi boşaltılmış bilgiye

tekabül etmektedir. Aynı durum “yeri otomobil” olayında da ortaya çıkmaktadır. Ekranlarda büyük bir coşkuyla kutlanan “milli” duruşlar, bunun karşısında İtalya tasarım



Gerçekten yerli otomobil üretildi mi üretilmedi mi “bilinmese” de, üretilen rızanın inşası ile bir başarı hali ortada durmaktadır. İktidarı destekleyenler için arabanın var olup olmaması bir şey değiştirmiyor, asıl olan şey istenildiği gibi bir tavrın içine girilmiş olduğudur. Aynı durum muhalefet taraftarları için de geçerlidir.

endüstrisinden çıkmış alelade bir girişim. Biz iktidar ve muhalefetin hamasete dayalı fikirlerine kulak verirken işin aslını kaçırıyoruz. O da şudur: Kitle iletişim araçlarını kullanan her parti ve her program rızayı inşa etmektedir. Yani iktidar kanadı destekçilerini bu tür projelerde savunma ve anlatma stratejisi geliştirirken yani onların savunulması gereken bir durum gibi inşasını sağlarken öte yandan bunun karşı çıkılması gereken bir olay olduğunun inşasını sağlamak muhalefetin işi olmaktadır.

Gerçekten yerli otomobil üretildi mi üretilmedi mi “bilinmese” de, üretilen rızanın inşası ile bir başarı hali ortada durmaktadır. İktidarı destekleyenler için arabanın var olup olmaması bir şey değiştirmiyor, asıl olan şey istenildiği gibi bir tavrın içine girilmiş olduğudur. Aynı durum muhalefet taraftarları için de geçerlidir. Arabanın varlığı bir mana taşımıyor asıl olan karşı çıkılması gereken bir fikir olduğu bilincinin yaratılmasıdır.

Sonuç olarak rızanın inşası popülizmin kuvveti ile paralel ilerlemektedir. İmalatı sağlanan araba, kanal veyahut başka bir şey değildir. İmalatı sağlanan şey rızamızdır. Ve bu rıza bizi seçmen profilinden çıkartıp taraftar profiline yaklaştırmaktadır. Gerçekten kopmanın ve gerçek olmayan şeyin gerçekmiş gibi özümsemesinin tehlikesi altında arayışlar içerisindeyiz.



Bu defa satılık olan bir ulaşım projesi değil şehir

Kanal İstanbul “dünyanın incisi” Boğaziçi’ni koruyacakmış. Yalılara gemi çarpma tehlikesi varmış... Kanal İstanbul Boğaziçi’nin güvenliği için yapılıyormuş... Eğer doğrusunu söylemek gerekirse Boğaziçi’ndeki kültürel ve doğal varlıklar gemi çarpmasından değil, imar kısıtlamalarının olduğu yerde siyasal kanallarla yaratılan haksız kazançlar, kötü yapılaşmalar ve adına “restorasyon” denen ucubelerden dolayı zarar gördü.

KORHAN GÜMÜŞ



İstanbul'unu düşünürsek, şehri uluslararası sermayeye pazarlamak petrol kaynağının bulunması gibi bir durumdu. İstanbul'un karmaşıklığına karşılık yeni ve düzenli bir yeni şehir kurmak, onun imar rantını da merkezi yönetime aktarmak için deseniz, bugünlerde bu da riskli bir durum. Boğaziçi gibi güzel bir peyzaj yaratalım, zenginler manzaraya bakarak viskilerini içsin deniyorsa, tanker geçişlerinin seyredileceği bir kanalla ve basmakalıp mimari projelerin yayınlanan görsellerinden anlaşıldığı kadarıyla o da biraz zor.

Kanal İstanbul'un mantığını anlamak kolay değil. Deniz ulaşımını kolaylaştırmak için deseniz, ikna edici değil. Dünya başka bir yere gidiyor, denizden petrol taşımacılığının artmayacağı belli. Ayrıca bir de kara ulaşımı için kendinize yeni bir engel çıkarıp, kanalın maliyetine yaklaşacak inşaatlar, köprüler yapmanız gerekecek. Örneğin yeni tamamlanan Marmaray demiryolu hattını ya gemilerin yüksekliğine uygun hale getirmek için daha kuzeye taşımanız, ya da uzun bir su altı tüneli daha yapmanız gerekecek. Bunların maliyeti belli değil. Bu nedenle Kanal İstanbul'u yalnızca bir ulaşım projesi olarak görmek aldatici. Anlamayı zorlaştırıyor.

Bu projenin ortaya atıldığı 2010'ların İstanbul'unu düşünürsek, şehri uluslararası sermayeye pazarlamak petrol kaynağının bulunması gibi bir durumdu. İstanbul'un karmaşıklığına karşılık yeni ve düzenli bir yeni şehir kurmak, onun imar rantını da merkezi yönetime aktarmak için deseniz, bugünlerde bu da riskli bir durum. Boğaziçi gibi güzel bir peyzaj yaratalım, zenginler manzaraya bakarak viskilerini içsin deniyorsa, tanker geçişlerinin seyredileceği bir kanalla ve basmakalıp mimari projelerin yayınlanan görsellerinden anlaşıldığı kadarıyla o da biraz zor.



Başka bir ülkede olsa, şehrin ulaşımı için örneğin merkezi yönetimin ulaştırma bütçesinden yerele kaynak aktarılır. İstanbul'da durum tam tersi. Merkezi yönetim şehrin kaynaklarını kullanıyor, şehrin yönetiminin işini zorlaştırıyor. Bakan'ın kastettiği köprülerde, tünelde olduğu gibi ulaşımı yap-işlet modeli ile değil, yapılacak iki büyük yeni şehri "yap-işletme-sat" modeliyle gerçekleştirilecek olması.

Ancak bildiğimiz bir şey var: Kanal İstanbul'un söylendiği gibi bir deniz kanalı değil, iki büyük şehir ölçeğindeki yerleşim alanının dünya tarihinde ilk defa "yap-işletme-sat" yönetimiyle gerçekleştirilmesinin amaçlanmış olması. Oysa bugüne kadar "yap-işlet" yöntemiyle yalnızca ulaşım projeleri yaptırıldı. İlk defa şehir satılacak ve bunun geliriyle de bir de tartışmalı sonuçları olacak bir kanal yapılacak.

Bakan bey "Kanal İstanbul rantı teslim edilmeyecek" dedi ya. Bu külliye yanlıştır. Onun kastettiği gerçekte başka bir şey. Yaratılacak rantın adrese teslim edileceğini söylemek istiyor. Yoksa son on yıllarda merkezi yönetim dibine kadar İstanbul'un kaynaklarına abanmış durumda. İmar planı yapma yetkisi olan kurumlarla, kendi yarattığı imar koşullarıyla rant makası oluşturup, TOKİ, Özelleştirme İdaresi, imtiyazlı yandaş müteahhitler, yap-işlet modeli projeler aracılığıyla şehrin rantını sonuna kadar emiyor. Başka bir ülkede olsa, şehrin ulaşımı için örneğin merkezi yönetimin ulaştırma bütçesinden yerele kaynak aktarılır. İstanbul'da durum tam tersi. Merkezi yönetim şehrin kaynaklarını kullanıyor, şehrin yönetiminin işini zorlaştırıyor. Bakan'ın kastettiği köprülerde, tünelde olduğu gibi ulaşımı yap-işlet modeli ile değil, yapılacak iki büyük yeni şehri "yap-işletme-sat" modeliyle gerçekleştirilecek olması.

Daha açık söylemek gerekirse bu defa satılık olan kanal değil, şehir.



Hani nedir, o çok iyi bildikleri şey? Örneğin köprülerin şehrin ulaşım sorununu çözmek için yapıldığı. Tartışmalar bunun üzerinden yürütüldü: Köprü ulaşım sorununu çözer mi, çözmez mi? Köprünün neden yapıldığı tartışıldı. Ama köprülerin ne yaptığı bilindiği halde dile getirilmedi. Bilinçaltına itildi. Birincisi... Sonra ikincisi... Nihayet üçüncüsü...

Bunu da açık açık ÇED Raporu söylüyor. Kanal, ulaşım gelirleriyle değil, öncelikle imar gelirleriyle finanse edilecek. Gizemini koruyan, bizim bilmediğimiz konu ise bu işi üstlenecek uluslararası “müşteri”.

Böyle olduğu halde neden hep köprüler, yollar, tüneller, tüp geçişler... ulaşım projeleri olarak konuşulur? Onların neden yapıldıkları hiç konuşulmaz? Kanal İstanbul'un da işlevi konuşuldu. Boğaziçi'nin güvenliği, elde edilecek gelir, gemi geçişleri için yara-

tacağı imkanlar... Bir de çatlak sesleri bastırmak için -ne alakası varsa- egemenlik hakları...

Bu çarpıtmaların, yapılanları başka türlü göstermelerin kendilerinin bizatihi açıklayıcı oldukları söylenebilir. Nedir iktidarların bildikleri, ama dile getirilemeyen şey? : Yalnızca Kanal İstanbul değil, Boğaz geçişleri, tüneller, köprüler, yollar, havalimanı... Bunların zaten hiçbiri yalnızca ulaşım projesi değildi. Oysa bu işleri çok iyi bilenler, bugüne kadar ulaşım projelerinin hep bize ulaşım ile ilgili olduğunu söylediler.

Hani nedir, o çok iyi bildikleri şey? Örneğin köprülerin şehrin ulaşım sorununu çözmek için yapıldığı. Tartışmalar bunun üzerinden yürütüldü: Köprü ulaşım sorununu çözer mi, çözmez mi? Köprünün neden yapıldığı tartışıldı. Ama köprülerin ne yaptığı bilindiği halde dile getirilmedi.

Bilinçaltına itildi. Birincisi... Sonra ikincisi... Nihayet üçüncüsü...



“İhale yapılacak” dendiğine göre planlar ve projeler de tamamlanmış olmalı. Peki bu plan ve projeleri kim hazırlıyor? Öyle ya, koskoca Kanal İstanbul ve onun etrafında büyük bir şehir, bunlar plansız-projesiz yapılacak bir iş değil.

Bu görüntüde ulaşım projelerini planlamak, geliştirmek bilinen bir şey gibi gözükür. Şehir sanki bir terzinin elindeki makasla biçtiği bir kumaş, bir çocuğun şekil verdiği oyun çamuru gibi yumuşaklık kazanır.

Kanal İstanbul -bir ulaşım kanalı projesi değil- bir şehir yapma ve satma girişimi. Ama bu gizemli girişimin sahibi belli değil.

Tıpkı sihirbazın numarasını yaparken dikkatleri başka yere çekmesi gibi:

Kanal İstanbul “dünyanın incisi” Boğaziçi’ni koruyacakmış. Yalılara gemi çarpma tehlikesi varmış... Kanal İstanbul Boğaziçi’nin güvenliği için yapılmıyormuş... Eğer doğrusunu söylemek gerekirse Boğaziçi’ndeki kültürel ve doğal varlıklar gemi çarpmasından değil, imar kısıtlamalarının olduğu yerde siyasal kanallarla yaratılan haksız kazançlar, kötü yapılaşmalar ve adına “restorasyon” denen ucubelerden dolayı zarar gördü. Karşımıza Vahdettin Köşkü’nde olduğu gibi hilkat garibeleri ortaya çıktı. Eğer öyleyse Boğaziçi’nin eşsiz güzelliklerini korumak için burada harcanacak bütçenin binde biri ile STK’ların katılacağı bir yönetim planı hazırlansın ve onların gözetiminde, uluslararası normlara uygun restorasyonlar yapılsın!

“İhale yapılacak” dendiğine göre planlar ve projeler de tamamlanmış olmalı. Peki bu plan ve projeleri kim hazırlıyor? Öyle ya, koskoca Kanal İstanbul ve onun etrafında büyük bir şehir, bunlar plansız-projesiz yapılacak bir iş

değil. Yapılabilirlik araştırmaları, bir Şehir büyüklüğünde yerleşim alanları için mimari, altyapı-üstyapı etüdleri, plan ve projeler.... Bunlar olmadan hiç bir adım atılmaz. Bence tartiŐmalarda eksik kalan bu planları, projeleri kimlerin hazırladıkları. İŞin püf noktası zannedersen burada.

Bu tür projeleri, siyasetçilerin projeleri kendi baŐlarına geliŐtirmeleri, kamuoyunun karşısına çıkıp telaffuz etmeleri bile mümkün değil. Otoriter sistemlerde eşitsizlikleri, ayrıcalıkları yeniden üreten, Şehirlerin kaynaklarını sömüren sermaye sahipleri iktidarların altına gizlenir. Sanki Őehre yapılan müdahalelere siyasetçiler karar veriyormuŐ gibi gösterirler. Kolay mı? Finansman koŐulları, maliyetler, zemin etüdleri, ulaşım ve altyapı planları... Elbette siyasetçiler de hayal kurabilirler. Siyasetçilerin yakınlarında bu hayalleri kurmalarını sağlayacak kıŐkırtıcı kiŐiler de bulunabilir. Ancak hayallerin -hayal oldukları sürece- performatif bir güçleri olmaz.

Kanal İstanbul'un bir ulaşım projesi olarak tartiŐılmasının -ya da algılanmasının- nedeni iktidar aygıtı ile Şehir tasarımının örtüşmesinde aranmalıdır. Çünkü iktidarla, gle örtüŐtükleri takdirde, Şehir nesneleştirici Şiddet altında Őekillenir. Kanal İstanbul'un da gizemi – tıpkı 3. Köprü'nün kuzeye kaymasında olduğu gibi- ulaşım projelerinin ne yaptığının bilinmeyen bilinen –zannedersen dile getirilmeyen de diyebiliriz- olarak kalmasında.

Dile getirilmeyen Şey bu projelerle iktidarın etkin zne, Şehrin edilgen bir nesne konumunu kazanmasıdır. Kararları veren, Őehirliler için ne gerektiğini bilen etkin bir zne. Edilgen bir nesne olarak Şehir... Şehirlerin bir bütün olarak tasarlanabilecekleri fikri totaliter modernleŐmenin bir kalıntısıdır. Disipliner aygıtlar, her konuda, güvenlikte, eğitimde, sağlıkta, Őehircilikte... totaliter modernleŐmenin hayal fabrikalarıdır. Güç iliŐkilerinin arkasına saklandıklarında karşı konulamaz gibi gözükürler.



Neo-klasik devletlerde, Koolhaas'ın işaret ettiği gibi iktidar sahipleri eşitsizlikleri yeniden üreten sermayenin girdabına kapılıyorlar. Onların sahiplendikleri çoğunlukla kendi hayalleri değil, eşitsizlikleri üreten bu hayal endüstrisinin hayalleri. Sermayenin hayallerini sahipleniyorlar çünkü onların kendilerine güç verdiğini düşünüyorlar. Yoksa güçlerini kaybedeceklerini.

Neo-klasik iktidarlar hazır yapım milli kimlikler altında kapitalizmin yarattığı çelişkileri gizlerler. Onlar kapitalizm-dışı varlıkların siyasette vücut bulmuş kalıntılarıdır, hayaletleridir. Bu yüzden neo-liberalizm bu hayaletlerin görüntüsü ile gelişir. Neo-liberal otoriteryanizm, kapitalizm ile kapitalizm-dışı olanın hayali bir koalisyonudur. Günümüzün ünlü şehir düşünürü, mimar Rem Koolhaas Çin örneğinden yola çıkarak iktidarların ideolojilerini (semptomatik bir görüntü biçiminde) nasıl yeniden ürettiklerini şöyle açıklıyor: Çin Komünist Partisi yöneticilerinin kapitalizme teslim olmak, ya da ideallerinden vazgeçmek için değil, tam da ideallerini yaşatmak için sermaye ile işbirliği yaptıklarını düşündüklerini, yandaşlarını böyle ikna ettiklerini söylüyor. İdeoloji “kutsal bir bagaj” olarak arka planda iş görüyor, şehir nesneleştirici eylemselliklerle araçsallaştırılıyor.

Kitleleri tasarlama idealleri üzerine kurulan devletlerde ters bir görüntü ortaya çıkıyor: Tasarlama ideallerinin krizler yarattığı koşullarda ideoloji neo-liberal düzen ile semptomatik bir biçimde ilişkilenebilir. Tartışılması gereken mesele iktidar ile sermaye ilişkisinin neo-liberal iktidarın kurucu eylemselliği halini alması. Neo-klasik devletlerde, Koolhaas'ın işaret ettiği gibi iktidar sahipleri eşitsizlikleri yeniden üreten sermayenin girdabına kapılıyorlar. Onların sahiplendikleri çoğunlukla kendi hayalleri değil, eşitsizlikleri üreten bu hayal endüstrisinin hayalleri. Sermayenin hayallerini sahipleniyorlar çünkü onların kendilerine güç verdiğini düşünüyorlar. Yoksa güçlerini kaybedeceklerini.



Onların iktidar ve güç altına saklanarak şiddet uygulamalarına, şehri nesneleştirmelerine karşı ancak böyle direnilebilir. Şehri onların bize gösterdiği gibi değil, göstermediği şekilde görmeye, hayalleri özgürleştirmeye çalışarak...

Sorun Kanal İstanbul değil. İktidar aygıtı ile tasarım aygıtının örtüşmesinde. Neo-klasik devletlerde bastırılmış olan ters görüntü veriyor. Semptomatik bir mücadele biçimi kazanarak, kapitalizmin yarattığı çelişkiyi, şiddeti gizliyor. İktidarlar gelirleri paylaştırmayı, şehirlerin ekonomisini denetlemeyi hedeflerken büsbütün sermayeye teslim oluyorlar. Projeleri kendilerinin gerçekleştirdiğini zannediyorlar.

Bu görüntüyü sorgulamak için hayalleri özgürleştirmek gerekiyor. İktidar aygıtları ile tasarım aygıtlarının çalışma mantığı farklıdır. Totalitarizmin hayal makinelerine karşı politikaların şehirselleştirilmesi ile direnilebilir. Merkezîyetçi olmayan, şehirselleştirilmiş bir politikanın eylemselliği hayallerin özgürleştirilmesidir. Onların iktidar ve güç altına saklanarak şiddet uygulamalarına, şehri nesneleştirmelerine karşı ancak böyle direnilebilir. Şehri onların bize gösterdiği gibi değil, göstermediği şekilde görmeye, hayalleri özgürleştirmeye çalışarak...



YA KANAL YA İSTANBUL

Şu an Kanal İstanbul üzerinden yapılan tartışmalar daha çok ekolojik felaket senaryoları hakkında. İstanbul'un sonunu sadece ekolojik sorunlar değil, aynı zamanda bir kentin yanına sıfırdan bir kent kurmanın yaratacağı mekânsal sorunlar getirecek.

HAKKI YIRTICI



Bu İstanbul güzellemesi böyle uzar gider ama hadi dürüst olalım, İstanbul çirkin bir kent. Gri, sevimsiz, çürük, sağlıksız yapılar yığını. Yapılar arada hiç boşluk bırakmamacasına yağ gibi her yere yayılmış. Avrupa'nın dört metrekare ile kişi başına en düşük yeşil alanına sahip. İnsanlar işlerine gidip gelirlerken trafikte günde ortalama üç saat geçiriyorlar. Altyapı yetersiz. Elektrik, su kesintileri olağan sayılıyor. Her yağmurda su baskınları oluyor, altgeçitler doluyor, insanlar ölüyor.

Kanal İstanbul ÇED raporunda, kanalın yapım gerekçesi olarak öncelikle, istatistikler tersini söylese de, ilerde artacak Boğaz trafiği gösteriliyor. Kanalın yapımı ile deniz trafiğinin buraya yönlendirileceği ve böylelikle kadim kent İstanbul'un güzelliklerinin korunacağı anlatılıyor.

Gerçekten de İstanbul'dan bahsedilirken 8 bin 500 yıllık zengin geçmişinden, üç ayrı imparatorluğa başkentlik yapmasından, Doğu ile Batı'nın buluştuğu bir kültür köprüsü olmasından, Boğaz'ın yazarlara, şairlere ilham kaynağı olan eşsiz güzelliğinden, tarihi, doğası, kültürü, insanı ile dünyada benzeri olmadığından söz edilir.

Bu İstanbul güzellemesi böyle uzar gider ama hadi dürüst olalım, İstanbul çirkin bir kent. Gri, sevimsiz, çürük, sağlıksız yapılar yığını. Yapılar arada hiç boşluk bırakmamacasına yağ gibi her yere yayılmış. Avrupa'nın dört metrekare ile kişi başına en düşük yeşil alanına sahip. İnsanlar işlerine gidip gelirlerken trafikte günde ortalama üç saat geçiriyorlar. Altyapı yetersiz. Elektrik, su kesintileri olağan sayılıyor. Her yağmurda su baskınları oluyor, altgeçitler doluyor, insanlar ölüyor.

Ya, Ortaçağ seyyahlarının güzelliğini öve öve bitiremedikleri İstanbul Boğaz'ı, İstanbullular için bugün ne ifade ediyor?

Boğaz kıyılarının her santimetresi zapt edilmiş durumda. Her iki sahil boyunca devam eden yollar, İstanbul ile Boğaz'ı birbirlerinden koparıyorlar. İnsanların kıyı ile buluşacağı



Kabataş Martı projesi gibi bir garabetin Boğaz'ın orta yerine konmasında, Tarihi Yarımada'nın silueti ile yarışan devasa bir caminin Çamlıca Tepesi'ne dikilmesinde ya da Galataport adına tarihi Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi'nin yıkılmasında sakınca görülüyor. Evet, ÇED raporunda korunmasından bahsedilen İstanbul Boğazı'nın şimdiki durumu bu.

nadir yerlerin çoğu ise özel işletmelerin elinde. Eğer Boğaz kıyısında kafa dinlemek, yemek yemek, çay içmek isterseniz, ödemeniz gereken bedel çok yüksek. Kısacası İstanbul Boğazı İstanbulluya yasak, sadece belli bir gelir grubunun kullanımına açık.

1950'li yıllardan beri Boğaz'ın güzellikleri yağmalanıyor, tepeleri yapılar ile dolarken yeşil alanları azalıyor. Yapılan her köprü, adım adım bu yağmayı kuzeye taşıdı. Tepelerin ardından gökdelenler pervasızca yükseliyorlar. Bir türlü şekle şemale sokulamayan Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş meydanları yıllardır ulaşım – transfer noktası olmaktan öteye geçemediler. Kabataş Martı projesi gibi bir garabetin Boğaz'ın orta yerine konmasında, Tarihi Yarımada'nın silueti ile yarışan devasa bir caminin Çamlıca Tepesi'ne dikilmesinde ya da Galataport adına tarihi Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi'nin yıkılmasında sakınca görülüyor.

Evet, ÇED raporunda korunmasından bahsedilen İstanbul Boğazı'nın şimdiki durumu bu.

Evet, ÇED raporunda korunmasından bahsedilen İstanbul Boğazı'nın şimdiki durumu bu.

SERMAYENİN İSTANBUL'U

İstanbul, özellikle AKP iktidara geldikten sonra büyük bir dönüşüm geçirmeye başladı. Küresel kentler yarış-



Marmara'dan Karadeniz'e uzanan bir koridoru alıp, ortasına kanal açıp, iki yanına kent kurarak, devasa bir alanı kent toprağına çevirmek amaçlanıyor. Daha önceki ekonomik değeri orman, mera, tarım arazisi, sulak alan olan bir bölge birden yüksek rant bölgesine dönüşecek ve yepyeni, gıcır gıcır, sıfırdan bir kent yaratılacak.

masında iddialı bir kent olarak küresel büyük sermayeye açıldı. Yaratılan inşaat imparatorluğunun bütün enstrümanları İstanbul'da yoğunlaştı. Kamu Özel İşbirlikleri (KÖİ) ile kent içindeki değerli kamu arsaları özel mülkiyete geçirildi, imar kurları değiştirildi, oluşan mutlak rant büyük sermayeye aktarıldı ve en sonunda 15 milyonluk mega bir kente dönüşen İstanbul tükenme noktasına geldi.

Ülkenin siyasal ve ekonomik durumuna bakıldığında, bugün İstanbul'un küresel kent olma iddiasında çok gerilere düştüğü açık. Yeni ve çok daha büyük bir

rant ekonomisi alanı yaratmak iktidarın beka sorununa dönüştü. AKP hükümeti çözümü yeni bir küresel marka yaratmakta arıyor. Kanal İstanbul bir rant projesidir diyenler haklı. Ama İstanbul üzerinde yaratılan rant ekonomisinden farklı olarak Kanal İstanbul metasız mekanı metalaştırma projesidir.

Bunun için Marmara'dan Karadeniz'e uzanan bir koridoru alıp, ortasına kanal açıp, iki yanına kent kurarak, devasa bir alanı kent toprağına çevirmek amaçlanıyor. Daha önceki ekonomik değeri orman, mera, tarım arazisi, sulak alan olan bir bölge birden yüksek rant bölgesine dönüşecek ve yepyeni, gıcır gıcır, sıfırdan bir kent yaratılacak. Pek inandırıcı olmasa da 500 bin nüfuslu, yeşillikler içinde bir kent. İlk tümüyle akıllı kent uygulaması için burası seçiliyor. İstanbul Havaalanı'nın konumuna



“Ya Kanal Ya İstanbul” sloganı ile hem İstanbul’un değersizleştirilmesine karşı hem de bugüne kadar yapılanlar ile İstanbul’u nasıl yok ettiğimize dair yeni bir bilinç oluşacağını ümit ediyorum.

bakıldığında asıl yeni kentin seçkinleri için yapıldığı da ortada.

İstanbul Havaalanı’nın bir parçası olarak inşa edilen Airport City, Kanal İstanbul’un kongre, sağlık turizmi, finans merkezine dönüşmesi, yat turizmi, lüks konut alanları ve bütün yatırımların buraya yoğunlaşması ile yeni kent, eski kent İstanbul ile yarışmaya başlayacak: İstanbul değersizleşecek, köhneleşecek.

Anlatmaya çalıştığım şu: Şu an Kanal İstanbul üzerinden yapılan tartışmalar daha çok ekolojik felaket senaryoları hakkında. İstanbul’un sonunu sadece ekolojik sorunlar değil, aynı zamanda bir kentin yanına sıfırdan bir kent kurmanın yaratacağı mekânsal sorunlar getirecek. “Ya Kanal Ya İstanbul” sloganı ile hem İstanbul’un değersizleştirilmesine karşı hem de bugüne kadar yapılanlar ile İstanbul’u nasıl yok ettiğimize dair yeni bir bilinç oluşacağını ümit ediyorum.



Haluk Gerçek: Kanal İstanbul eşsiz bir felaket projesidir

Doğal Hayatı Korumu Vakfı'nın (WWF-Türkiye) Ya Kanal Ya İstanbul başlıklı raporunda imzası bulunan biliminsanlarından Prof. Dr. Haluk Gerçek'e göre 2007 yılından beri İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiği de kaza sayısı da istikrarlı bir biçimde azalıyor. Gerçek'e göre iddia edildiği gibi Kanal İstanbul, Boğaz trafiğini rahatlatmaya veya gemi kazalarını önlemeye değil, inşaat sektörünü canlandırmaya, İstanbul'un doğal alanlarını imara açmaya dönük, eşi benzeri olmayan bir emlak ve felaket projesidir.

İRFAN AKTAN

Her biri kendi alanında uzmanlaşmış biliminsanlarının hazırladığı raporlarda, yaptıkları değerlendirmelerde



Prof. Dr. Haluk Gerçek'le, bilimsel veriler ve rakamlar üzerinden Kanal İstanbul'un yaratacağı sonuçları, etkileri konuştuk. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek'e göre Kanal İstanbul bir ulaşım veya lojistik ihtiyacından kaynaklı değil, felakete kapıyı aralayacak bir emlak projesi. Peki neden? Yanıtı uzmanından alalım...

Kanal İstanbul'un büyük bir felakete yol açacağı söyleniyor. Buna göre proje ekolojii tahrip edecek, su canlılarının bir kısmını yok edecek, karada ve denizlerde biyoçeşitliliği geri dönülmez bir biçimde etkileyecek, uluslararası sözleşmeler konusunda ihtilaflar yaratacak, zaten yaşanmaz haldeki İstanbul'un trafiğini daha da çetrefilli hale getirecek, şehrin çeşitli projelerle azaltılmaya veya durdurulmaya çalışılan nüfusuna 1.1 milyon yeni nüfus katacak, Boğaz'la doğal olarak ikiye bölünmüş İstanbul'u üç par-

çaya bölecek, Karadeniz ve Marmara Denizi'nde öngörülemez sonuçlar yaratacak, sızıntı yaşanması halinde içme sularını tuzlayarak içilemez hale getirecek.

Bu öngörülerin hiçbiri dayanaksız değil. Doğal Hayatı Korumu Vakfı'nın geçtiğimiz hafta yayınlanan "Ya Kanal Ya İstanbul" başlıklı raporunda imzası bulunan biliminsanlarından Prof. Dr. Haluk Gerçek'le, bilimsel veriler ve rakamlar üzerinden Kanal İstanbul'un yaratacağı sonuçları, etkileri konuştuk. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek'e göre Kanal İstanbul bir ulaşım veya lojistik ihtiyacından kaynaklı değil, felakete kapıyı aralayacak bir emlak projesi. Peki neden? Yanıtı uzmanından alalım...

Kanal İstanbul Projesi'ne biliminsanlarından gelen eleştirel çok yönlü. Projeyi, ÇED raporunu incelemiş, Doğal Hayatı Korumu Vakfı'nın Ya

Kanal Ya İstanbul başlıklı eleştirel raporuna katkı sunmuş bir biliminsanı olarak, bizim gibi sıradan insanlar için bu projenin yaratacağı sonuçları nasıl özetleyebilirsiniz?

Tek kişinin kapsamlı bir biçimde bu projeyi değerlendirmesi mümkün değil. O nedenle biliminsanları ortak, çok kapsamlı raporlar hazırlıyorlar. En başta ekoloji, çevre ve su kaynakları üzerindeki olumsuz etkilerine dikkat çekmek gerekiyor tabii. Kanal'ın Sazlıdere Barajı'nın içinden geçmesi, Terkos Gölü'nün tuzlanma sonucu kullanılamaz hale gelmesi riski, tuzluluk oranı farklı olan Marmara ve Karadeniz'in birleştirilmesiyle oluşacak ekolojik bozulma riski, deprem üzerinde olası etkileri, Kanal'ın yaratacağı yeni yerleşim alanlarından kaynaklı nüfus artışı ve trafik olumsuzlukları, oluşacak 8 milyon nüfusluk yeni adanın jeopolitik, askeri açıdan korunması önünde oluşacak zorluklar... Bu maddeleri artırmak mümkün. Ama Kanal İstanbul'un yaratacağı olumsuzlukların her biri ayrı ayrı uzmanlık alanları ve bu alanlar biliminsanları tarafından değerlendiriliyor. Bütün bu çalışmalara, etkilerine baktığında, Kanal İstanbul'un kesinlikle düşünülmemesi gereken bir proje olduğu açık.

'İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇEN GEMİ SAYISI DA, GEMİ KAZASI DA AZALDI'

Sizin uzmanlık alanınız üzerinden konuşalım o halde. İktidarın Kanal İstanbul projesi için sunduğu temel argümanlardan biri, Boğaz'daki gemi trafiği. Yapılacak kanalın Boğaz trafiğini rahatlatacağı ve kazaları azaltacağı ileri sürülüyor. Tesadüfe bakın ki, Kanal İstanbul'a ilişkin ÇED raporunun açıklandığı ve insanların uzun kuyruklar oluşturarak bu rapora ilişkin itiraz dilekçelerini ilettikleri sırada, dün (27 Aralık), Boğaz'da bir yük gemisinin karaya çarptığı haberi geldi. Kanal İstanbul'un bu tür kazaları önleme maksatlı olduğuna ilişkin iktidar cephesinden gelen argümanı nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bir kere İstanbul Boğazı'nda gemi geçişi açısından 2005

yılından itibaren tek yönlü trafik söz konusu. O tarihten beridir seyir güvenliği için günün 12 saati Kuzey yönünde, 12 saati de Güney yönünde

gemi geçişi uygulanıyor. Dolayısıyla eskiye nazaran daha güvenli bir geçiş sistemi söz konusu. Ayrıca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2006-2018 yılları arasında, Boğaz'dan geçen gemi trafiğiyle ilgili istatistikleri aslında çok ilginç. 2007 yılında 56 bin 606 olan yıllık gemi trafiği, bugüne doğru geldikçe, istikrarlı bir biçimde azalıyor. Mesela 2018 yılında bu sayı 44 bin düzeyine kadar inmiş. Yani bir yandan geçiş sisteminde emniyet artıyor, diğer yandan gemi trafiğinde zaten bir azalma söz konusu.



Bir kere gemi boyutları büyüdüğü için kapasitesi yüksek olan az sayıda gemiyle daha fazla yük taşınabiliyor. İkincisi, özellikle petrol ve doğalgaz geçişleri konusunda alternatif boru hatları oluşturuldu. Ayrıca Rusya, Karadeniz havzasındaki limanlar üzerinden yaptığı taşımacılığın bir kısmını Baltık limanlarına kaydırıldı. Bütün bunlar İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltan nedenler.

Bu azalmanın sebebi ne?

Birkaç nedeni var. Bir kere gemi boyutları büyüdüğü için kapasitesi yüksek olan az sayıda gemiyle daha fazla yük taşınabiliyor. İkincisi, özellikle petrol ve doğalgaz geçişleri konusunda alternatif boru hatları oluşturuldu. Ayrıca Rusya, Karadeniz havzasındaki limanlar üzerinden yaptığı taşımacılığın bir kısmını Baltık limanlarına kaydırıldı. Bütün bunlar İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltan nedenler.

O halde İstanbul Boğazı'ndaki trafiğin zaten azaldığı bir dönemde, "trafiği rahatlatmak için" Kanal İstanbul'u öne sürmek pek akla yatkın görünmüyor, değil mi?

Doğru. Ayrıca geçiş yapan gemiler içinde kimyasal yük-gaz, yani tehlikeli madde taşıyanların oranı da yüzde 20



civarında. Yani bunlar da toplamın beşte biri kadar. Örneğin 2018 yılında bu tür yük taşıyan gemilerin sayısı 9 bin 247 idi. Halbuki 2007 yılında bu oran 10 binin üzerindeymiş. Dolayısıyla tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında da bir azalma var.

'2007'DE 700 GEMİ KAZASI OLURKEN, 2017'DE BU SAYI 250 CİVARINA DÜŞTÜ'

Peki kaza istatistiklerindeki seyir ne yönde?

Boğaz trafiğindeki azalmaya paralel olarak kaza sayısında da 2007 yılından itibaren azalma var. Çünkü hem gemi geçiş sayısı azaldı hem de az önce söylediğim gibi Boğaz'da tek yönlü bir trafik uygulamasına geçildi. Ayrıca trafik yönetim teknolojisinin gelişmesi de güvenli bir geçişi daha mümkün hale getiriyor. 2010 yılından sonra kazalarda ciddi bir azalma olduğunu görüyoruz.

Yani aslında önümüzde güncel bir Boğaz trafiği krizi yok mu?

Hayır, aksine krizde de, risklerde de azalma var.

İstanbul Boğazı'nda yılda ortalama kaç kaza yaşıyor?

2007 yılında toplam kaza sayısı 700'e yakınken, 2017'de bu sayı 250 civarına düştü. Bu kazaların önemli bir bölümü makine veya dümen arızasından, bir kısmı da tüzük ihlalinden, kaynaklanıyor.

Tüzük ihlali ne demek?

Örneğin gemide kılavuz olması gerekirken, alınmayabiliyor. Tabii şu andaki kurallar oldukça sıkı olduğu için bunlar denetleniyor. Hangi gemilerin kılavuz alması gerektiği, geçiş saatleri belirlenmiş ve ileri teknoloji kullanılarak çarpışmalar, gemilerin kuma oturmaları gibi kazalar en aza indirilmiş durumda.

'ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, BOĞAZ'DAKİ TRAFİĞİN ARTACAĞINI İDDİA EDEN RAPORU BİZİMLE PAYLAŞMADI'

Peki Kanal İstanbul'un ÇED raporunda Boğaz trafiğine ve kazalara ilişkin nasıl bir değerlendirme yapılıyor?

ÇED raporunda, 2071 yılında Boğaz'dan geçecek gemi sayısının yıllık 86 bin düzeyine ulaşacağı öngörülmüş. Fakat hem Boğaz'dan geçen gemi sayısı hem de kaza oranları azalırken, hangi senaryoya göre şu anda 44-45 bin civarında olan gemi trafiğinin 2071 yılında 86 bine ulaşacağını öngördüklerini bilmiyoruz. Biz bununla ilgili rapora erişmeye çalıştık ama ne yazık ki Ulaştırma Bakanlığı bunu bizimle paylaşmadı.

Peki ÇED raporunda bu öngörüye dair somut bir dayanak ortaya konmuyor mu?

Hayır, "Kanal İstanbul Projesi Ön Yapılabilirlik Raporu"na atıfta bulunuluyor sadece. Bu rapor da 2018 tarihinde Yüksel Proje tarafından tamamlanmış bir çalışma. Dedğim gibi, bu raporu Ulaştırma Bakanlığı'ndan istedik ama paylaşmadılar. Bu raporu incelemek istememizin

nedeni, azalan bir gemi trafiğinin, hangi senaryo ve varsayımlara dayanılarak 86 bine ulaşacağını öngörülmesini görmektir. Oysa gelecekte başkaca boru hatlarının da gündeme gelmesi söz konusu. Ticaretin Karadeniz üzerinden değil başka limanlara kayması da başka bir ihtimal. Yani gemi trafiğinin artması değil, daha da azalmasına ilişkin emareler yüksekken, neye dayanılarak tersi bir senaryo kurulduğunu bilemiyoruz.

Anlaşılan Kanal İstanbul'un, İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltmak üzere bir ihtiyaç olarak tasarlandığı savunusunun pek dayanağı yok. Peki iktidarın Kanal İstanbul için öne sürdüğü diğer gerekçeler neler?

Açıkçası iktidarın bütün dayanağı, hangi senaryo kapsamında öngörüldüğünü bilmediğimiz üzere Boğaz trafiğinin 2071'de 86 bine kadar çıkararak güvenliği tehdit edeceğine dair varsayım. Dediğim gibi, 2007'den beri bunun tam tersi bir trend söz konusu.



'KANAL İSTANBUL, 2040 YILINDA İSTANBUL TRAFİĞİNDE İLAVE 3,3 MİLYON YOLCU YARATACAK'

Peki Kanal İstanbul Projesi'nin gerçekleştirilmesinin İstanbul trafiği üzerindeki tesiri ne olur?

Kanal İstanbul'un çevresinde belirlenen hedeflerden biri yeni istihdam alanlarının oluşturulması. İstanbul Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu-Üçüncü Köprü ve Kanal İstanbul bir üçlü oluşturuyor. Bu bölgede eğitim-bilişim teknolojileri, sağlık, konut, alanları, kongre alanı, yat limanı, lojistik alan gibi istihdam yaratacak yeni yerleşimler öngörülmüş. Kanal İstanbul ÇED raporunda, bu bölgede 300 bin kişilik bir istihdam alanı yaratılması öngörülmüş. Bu 300 bin kişilik istihdamın karşılığı olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2019 yılında yaptığı çalışmaya göre bölgeye tahminen 1.1 milyon sayıda nüfus gelmesi öngörülmüyor. Şu anda boş olan bu doğal alanlarda yapılacak yeni yerleşimlere 1.1 milyon insan ve 300 bin kişilik istihdam geldiği zaman İstanbul trafiği yeni bir yükü karşı karşıya kalacak. Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmada bu nüfusun 2040 yılında, ilave olarak günde 3.3 milyon yolcu yaratacağı öngörülmüyor. Bu da aşağı yukarı İstanbul'da şu andaki gündelik yolcuların yüzde 10'una tekabül ediyor. Yani Kanal İstanbul, şu anki yolcu sayısının yüzde 10'u kadar ilave yolcu yaratacak. Öte yandan Kanal İstanbul, Boğaz'la Kanal arasında ayrılmış ve üzerinde 8 milyon nüfusun yaşayacağı bir ada yaratacak. Kanal'ı geçmek üzere sekiz tane köprü ve üç tane raylı sistem, yani metro hattı projelendirilmiş durumda. Dolayısıyla köprüler ve geçişler dolayısıyla ek bir ulaşım sorunu getiriliyor. Hem o bölgede oluşacak yeni yerleşim bölgeleri hem de Kanal'ın iki yakası arasındaki geçiş için ilave ulaşım yolları, köprüler ve tüneller öngörülmüyor. Bu da trafiğin daha da içinden çıkılmaz hale geleceği anlamına geliyor.

Bununla birlikte şehrin yaşanılabilir halde

tutulabilmesi için İstanbul nüfusunun 16 milyon düzeyinde tutulmasına yönelik çeşitli çalışmalar yapıldığını da biliyoruz. Kanal İstanbul'la birlikte bu çalışmalar da hükümsüz mü kalacak?

Tabii, kaldı ki 1,1 milyon yeni nüfus öngörüsünden fazla bir nüfus artışı da söz konusu olabilir. Çünkü Kanal'ın çevresindeki bölgeler yapılaşmaya açıldığında bir çekim alanı oluşturabilir. Zaten Türkiye'deki gelişmişlik ve gelir dağılımı farklılığı yüzünden İstanbul hâlâ Anadolu'dan ciddi boyutta göç alan bir kent. 2009 yılında kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, İstanbul'un anayasası olarak öngörülmüştü. O plana göre İstanbul'da doğal kaynakların zarar görmemesi için şehrin taşıyabileceği maksimum nüfusun 16 milyon olduğu belirtilmişti. İstanbul şu anda zaten o nüfusa erişmiş durumda. Böyle bir büyük projenin gerçekleşmesiyle ortaya çıkacak nüfusun ne olacağını tahmin etmek çok güç. İlave nüfus 1,1 milyondan başlayıp 2,5 milyona kadar çıkabilir. Dolayısıyla 18-19 milyona çıkacak bir nüfus projeksiyonu gerçekçi görünüyor.





Şu anda dünyada bile bu kadar büyük ölçekli bir kazı projesi olduğunu sanmıyorum. Çünkü yaklaşık 1.1 milyar metreküp kazı miktarı söz konusu. Kanal İstanbul'un kazısından çıkarılacak malzemeyle, Karadeniz'in yaklaşık 38 kilometre boyunca doldurulması projesi var. Bu kıyı dolgusu Kanal'ın Karadeniz girişinin batısında rekreasyon alanı, doğusunda da lojistik merkezi olarak düşünülmüş. Yani inanılmaz bir dolgu söz konusu ki, bu da çok tartışmalı. Çünkü Karadeniz çok sert bir deniz

'KAZININ TAŞINMASININ YARATACAĞI ÇEVRE KİRLİLİĞİ VE ULAŞIM YÜKÜ İNANILMAZ OLACAK'

Ekrem İmamoğlu, Kanal İstanbul'a ilişkin açıklamasında, en az 4 yıl sürmesi öngörülen bu projenin kazı çalışmaları sırasında çıkacak hafriyatın nakliyatının da İstanbul trafiğine ciddi bir yük bindireceğini söyledi...

Şu anda dünyada bile bu kadar büyük ölçekli bir kazı projesi olduğunu sanmıyorum. Çünkü yaklaşık 1.1 milyar metreküp kazı miktarı söz konusu. Kanal İstanbul'un kazısından çıkarılacak malzemeyle, Karadeniz'in yaklaşık 38 kilometre boyunca doldurulması projesi var. Bu kıyı dolgusu Kanal'ın Karadeniz girişinin batısında rekreasyon alanı, doğusunda da lojistik merkezi olarak düşünülmüş. Yani inanılmaz bir dolgu söz konusu ki, bu da çok tartışmalı. Çünkü Karadeniz çok sert bir deniz. Zaman zaman sahil yolu şiddetli dalgalar yüzünden yıkılıp gidiyor. Bu tür dolgu alanlarının tahkimatının yapılması da çok mümkün olmuyor. Sonuçta doğa, kendisinden alınan geri istiyor. Kanal İstanbul gibi devasa bir kazıdan, yılda yaklaşık 275 milyon metreküp malzeme çıkacak ve bunun da taşınması gerekecek. Bu da günde ortalama 800 ila 850 bin metreküp kazı nakliyesi ve depolaması anlamına geliyor. Bunu ancak çok devasa büyüklükte ka-

zıncı ve kamyonlarla gerçekleştirebilirsiniz. ÇED raporuna göre haftanın altı günü, her gün 24 saat çalışmak suretiyle ancak 4 yılda bitirilebilecek bir kazıdan bahsediyoruz.



Bu mega projeler başından beri tartışılıyor. Üçüncü havalimanı, üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu projeleri de bu paketin içindeydi. Bunlar da biliminsanları ve meslek örgütleri tarafından ciddiyle incelenip eleştirildi. Fakat Kanal İstanbul, havalimanı veya üçüncü köprü projesiyle karşılaştırılmayacak büyüklükte ve doğa üzerinde ölümcül etkileri olacak.

ÇED raporunda da belirtildiği gibi bu kamyonların geçişi için özel yolların yapılması, kanal üstündeki köprülerin tamamlanması gerekecek. Günde 800-850 bin metreküp kazının taşınmasının yaratacağı çevre kirliliği ve ulaşım yükü inanılmaz olacak ki, bunu düşünmek bile istemiyorum.

Fakat iktidar bunu düşünüyor...

Maalesef. Kanal İstanbul'a çılgın proje denmesinin çok haklı nedenleri var! Gerek mühendislik, gerek ekonomik, gerekse çevresel ve ekolojik etkileri bakımından Kanal İstanbul gerçek anlamda bir felaket projesidir.

'KANAL İSTANBUL'UN DOĞA ÜZERİNDE ÖLÜMCÜL ETKİLERİ OLACAK'

İktidar gelen tepkilere yanıt olarak Kanal İstanbul'un bir "devlet projesi" olduğunu söylüyor. Niye böylesi bir felaket projesinde diretiliyor sizce?

Bu mega projeler başından beri tartışılıyor. Üçüncü havalimanı, üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu projeleri de bu paketin içindeydi. Bunlar da biliminsanları ve meslek örgütleri tarafından ciddiyle incelenip eleştirildi. Fakat Kanal İstanbul, havalimanı veya üçüncü köprü projesiyle karşılaştırılmayacak büyüklükte ve doğa

üzerinde ölümcül etkileri olacak. İstanbul'un coğrafyasını, ekolojisini tamamen değiştirecek bir projeden



Sonuç itibariyle bu proje, ulaştırma ya da lojistik gerekçelere dayalı değil, İstanbul'un yapılaşmamış alanlarını imara açmaya yönelik bir emlak projesidir. Sonuçta her bir biliminsanı olarak kendi alanlarımızdan baktığımızda, açıkçası bu proje için sağlam hiçbir gerekçe bulamıyoruz. Fakat sonuçları açısından bakıldığında bunu bir felaket projesi olarak nitelendirmek hiç de yanlış olmaz.

söz ediyoruz. Bunda neden daretildiği konusunda değişik argümanlar var. Fakat inşaat sektöründe yeniden canlılık yaratmak çok geçerli nedenlerden bir tanesi. Türkiye'nin ekonomisi üretime değil inşaata dayalı. Kanal İstanbul'un, inşaata dayalı ekonominin sürdürülmesi amacıyla devreye konduğuna dair değerlendirmelere katılıyorum. Bölgenin ranta açılması ve buradan gelir elde edilmesi hedefi de açık. Nitekim ÇED raporunun "gelirler" kısmına bakıldığında da proje gelirlerinin birinci maddesinde gayrimenkul gelirleri gösteriliyor. Rapor-

da, buradaki arsa ve gayrimenkul satışlarından elde edilecek gelirin, proje maliyetinin yarısını karşılayacağı öngörülmüş. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un bir gayrimenkul projesi olduğu ortaya çıkıyor. Bütüne bakınca, ekonomik bunalım sürecinde inşaat sektörüne bir motivasyon kanalı oluşturmanın ve gayrimenkullerden elde edilecek gelirle de projenin bir bölümünü finanse etmenin hedeflendiğini görüyorum. Sonuç itibariyle bu proje, ulaştırma ya da lojistik gerekçelere dayalı değil, İstanbul'un yapılaşmamış alanlarını imara açmaya yönelik bir emlak projesidir. Sonuçta her bir biliminsanı olarak kendi alanlarımızdan baktığımızda, açıkçası bu proje için sağlam hiçbir gerekçe bulamıyoruz. Fakat sonuçları açısından bakıldığında bunu bir felaket projesi olarak nitelendirmek hiç de yanlış olmaz.

'KANAL İSTANBUL GELMİŞ GEÇMİŞ EN BÜYÜK FELAKET PROJESİ'

Türkiye'de, sonuçları itibariyle Kanal İstanbul Projesi'ni mukayese edebileceğiniz başka bir proje oldu mu hiç?

Kanal İstanbul, gelmiş geçmiş en büyük felaket projesi. Bunu herhangi bir yanlış ulaşım projesiyle mukayese edemezsiniz. Bana göre Kuzey Marmara Otoyolu ve



Bence en kötü senaryolardan bir tanesi, siyasi inatlaşma sonucu projeye başlanması ama sonra ilerlenememesi ve projenin yarıda terk edilmesi. Çünkü bu bile çok ciddi, yıkıcı etkiler yaratacak. Doğru olan, bu projeyi tamamen unutmak.

üçüncü köprü de yanlıştı. İstanbul'un çevre düzeni planında yer almayan, doğal alanlar dolayısıyla kentin kuzeye gelişmesini teşvik etmesi açısından yapılmaması gereken projelerdi ve ulaşım da bir çözüm değildi. Ama Kanal İstanbul daha önceki hiçbir projeye karşılaştırılmayacak bir olay. Çevre, doğa, İstanbul'un ekolojisi üzerinde yıkıcı, kalıcı ve geri dönüşümlü etkiler yapacak, kesinlikle düşünülmemesi gereken bir işti bu.

'EN KÖTÜ SENARYOLARDAN BİRİ, İNATLAŞMAYLA PROJEYE BAŞLANIP TERK EDİLMESİ'

Size göre olabilecek en kötü senaryo nedir?

Bence en kötü senaryolardan bir tanesi, siyasi inatlaşma sonucu projeye başlanması ama sonra ilerlenememesi ve projenin yarıda terk edilmesi. Çünkü bu bile çok ciddi, yıkıcı etkiler yaratacak. Doğru olan, bu projeyi tamamen unutmak.

Projenin referandumla götürülmesi önerilerini nasıl değerlendiriyorsunuz?

İnsanlar referandumda proje bazında değil, bu projeyi



kimin referanduma götürdüğü ve kimin istediği üzerinden karar verecektir. Oysa Kanal İstanbul, siyasi saiklerle karar verilecek bir mesele değil. Bu proje bilimsel olarak değerlendirilmeli ve yıkıcı etkileri halka doğru biçimde anlatılarak reddedilmeli. Zaten şu anda ÇED raporuna itiraz süresi devam ediyor...

'İSTANBUL'DA 2.8 MİLYON OTOMOBİL VAR VE SAYI HER GÜN ARTIYOR'

ÇED raporuna itiraz için dilekçe kuyruğuna girmiş bir İstanbullu sosyal medyadan "uzun olduğu için sevdiğim tek kuyruk" diye yazmış...

Güzel bir benzetme. Hakikaten insanlar dilekçelerini vermek için soğuk havaya rağmen, yağmur altında saatlerce kuyruklarda bekliyor. Bu da doğru bilgilendikleri zaman insanların İstanbul için, kendi gelecekleri için bu projeyi istemediklerini gösteriyor.



Şu andaki ulaşım sisteminin sürdürülemez olduğu kesin. Nelerin yapılması gerektiği de belli. Her şeyden önce başta raylı sistem, deniz ulaşımı olmak üzere toplu taşımayı daha yaygın, daha konforlu ve ödenebilir bir seviyeye çıkarmak gerekiyor. Onun dışında bisiklet ve yaya ulaşımını gerçekten bir ulaşım sistemi olarak düşünüp bunun payının artırılmasıyla ilgili yatırımları yapmak lazım. Fakat bunları yapmak da yetmez. İnsanların otomobillerinden inmeleri için de otomobil kullanımını kısıtlayıcı başka politikaları da uygulamak gerekiyor.

Kanal İstanbul projesi olmasa da mevcut haliyle İstanbul trafiği bir felaket. Siz İstanbul trafiğiyle ilgili sürdürülebilir bir gelecek görüyor musunuz?

Hayır, bu haliyle elbette sürdürülemez. Geçen hafta içinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi bununla ilgili iki günlük bir kongre düzenledi. Kongrede İstanbul ulaşımının sorunları değişik yönleriyle tartışıldı. Şu andaki ulaşım sisteminin sürdürülemez olduğu kesin. Nelerin yapılması gerektiği de belli. Her şeyden önce başta raylı sistem, deniz ulaşımı olmak üzere toplu taşımayı daha yaygın, daha konforlu ve ödenebilir bir seviyeye çıkarmak gerekiyor. Onun dışında bisiklet ve yaya ulaşımını gerçekten bir ulaşım sistemi olarak düşünüp bunun payının artırılmasıyla ilgili yatırımları yapmak lazım. Fakat bunları yapmak da yetmez. İnsanların otomobillerinden inmeleri için de otomobil kullanımını kısıtlayıcı başka politikaları da uygulamak gerekiyor. Kent merkezine otomobil girişlerini, yol kenarları ve kent merkezindeki otoparkları azaltmak, hatta dünyanın bazı kentlerinde olduğu gibi tıkanıklık fiyatlandırması denilen, otomobillerin belli bölgelere girişlerini ücretlendirmek gibi politikalar devreye konabilir. İstanbul'da 2.8 milyon otomobil var ve sayı her gün artıyor. Kentleri otomobile değil, otomobili kente uydurmamız gerekiyor.



Kanal İstanbul İslam'a uygun mu?

Paraperestler eliyle çevrenin tahrip edilip tüketim tapınakları inşa edilecek olması, halka dağılması gereken kaynakların rant vurgunlarıyla birkaç kişiye gideceği de dindarı rahatsız etmeyecektir. Ülke topraklarının gerçek anlamıyla bölünecek olması da. Yani o çok öcülünen bölücülük bile İslama uygundur.

MÜCAHİT BİLİCİ



Kıtlığın İslamında yokluk, bolluğun İslamında zenginlik Allah'ın rızası halini alıyor. Kılıçlar keskin olduğunda cihadın büyüğü harici alemde kendi halindeki başka coğrafyaları işgal ile ele geçirmek olarak anlaşılıyor. Cihadı yapan Moğollar olup fethi senden daha iyi yapıp ülkeni işgal ettiklerinde cihadın büyüğü birden iç alemde nefsinle mücadele biçimini alıyor. Bugün de cihadın ne anlama geldiği tamamen Müslümanların elinde ne kadar kuvvet olduğu ile ilgilidir. Bin yıllık kılıç cihadı, sadece son asırda mecburiyetten sözle cihada dönüşmüştür.

Kanal İstanbul projesi İslam'a uygun mu? Bu sorunun makuliyetinden şüphe edenler için soruyu şöyle soralım: İslam'a uygun olmayan ne var acaba?

Fakirlik mi İslam'a daha uygun, yoksa zenginlik mi? Bu soruya yirmi yıl önce çoğu dindarın vereceği cevap "fakirlik" idi. Bugün ortalama her dindarın içinden "ikisi de" şıkkı geçiyor (bence de "ikisi de" ama gerekçelerimiz aynı değil). Bugün dindar tasavvur henüz fakirliği İslam adına yücelten zaman ve bilinçten tamamen boşanmadığı ve İslam adına zenginliği yücelten zaman ve bilince tam geçiş yapmadığı aralıkta bulunduğu için öyle diyecektir. Yeterince zenginleştiğinde fakirliğin bir tür ahlaksızlık olduğu bile söylenecektir.

Kıtlığın İslamında yokluk, bolluğun İslamında zenginlik Allah'ın rızası halini alıyor. Kılıçlar keskin olduğunda cihadın büyüğü harici alemde kendi halindeki başka coğrafyaları işgal ile ele geçirmek olarak anlaşılıyor. Cihadı yapan Moğollar olup fethi senden daha iyi yapıp ülkeni işgal ettiklerinde cihadın büyüğü birden iç alemde nefsinle mücadele biçimini alıyor. Bugün de cihadın ne anlama geldiği tamamen Müslümanların elinde ne kadar kuvvet olduğu ile ilgilidir. Bin yıllık kılıç cihadı, sadece son asırda mecburiyetten sözle cihada dönüşmüştür.

Elinde para yokken sabah akşam kapitalizme küfreden Müslümana sorsan kapitalizm İslama aykırı idi. Ama eline geçtiğinde kapitalizm İslamın şerefi ve



Paraperestler eliyle çevrenin tahrip edilip tüketim tapınakları inşa edilecek olması, halka dağılması gereken kaynakların rant vurgunlarıyla birkaç kişiye gideceği de dindarı rahatsız etmeyecektir. Ülke topraklarının gerçek anlamıyla bölünecek olması da. Yani o çok öcülene bölücülük bile İslama uygundur.

ümmetin terakkisi adını alıyor. Yerli ve milli araba veya sermaye kapitalizmden sayılmıyor. Aynı şekilde gavurların adına sosyalizm dediği toplumsal adalet de İslama uygunlukta zorluk yaşamayacaktır. Yeter ki işimize yarasın.

Görüldüğü üzere yoksulluk da zenginlik de, kapitalizm de sosyalizm de, hürriyet de istabdad da, cumhuriyet de saltanat da İslama uygundur. Çünkü İslama uymayan şey yoktur. Kanal İstanbul da İslama uygundur.

Paraperestler eliyle çevrenin tahrip edilip tüketim tapınakları inşa edilecek olması, halka dağılması gereken kaynakların rant vurgunlarıyla birkaç

kişiye gideceği de dindarı rahatsız etmeyecektir. Ülke topraklarının gerçek anlamıyla bölünecek olması da. Yani o çok öcülene bölücülük bile İslama uygundur.

İhtiyaç duyulduğunda İslama uygun olmayacak şey yoktur. Peki bu kadar her şeyin uygun olabildiği bir şeye kim, niye inansın? Zaten dinden bahsedenlerin önemli bir kısmının dine menfaatten bağımsız olarak inandıkları düşüncesi bir hüsn-ü kuruntudan ibaret. İnananlar bile ihtiyaçtan. Yani burada dinin kendisi bile inanma denkleminde, evet, bir ihtiyaç olarak yerini alıyor. Peygamberden şefaathane de inşaat da istenebilir. Dinin üstüne gezmek için park da yapabilirsin, altından geçmek için kanal da açabilirsin. Yeter ki istediğin herhangi bir haramiliğin üstüne helal etiketi yapıştıracak zabıtalardan olsun.

Bir not: Roboski nedir?

Adalet bombalandığı için gömülecek cesedi kalmayan ölümlerdir.



KANAL İSTANBUL MU, II. ENVER MI?

Tarihi şahsiyetlerden en çok ona benziyor. Din saikiyle politika üretme görünümünü önemseyişinden tutun kolayca iknada edilebilir, kandırılabilir oluşuna kadar benziyor. Popülist olduğu kadar gerçekçi değil siyaseti, tıpkı Enver gibi duygusal. Geçmiş hülyalara saplanıp kalmış bir tarih algısına sahip. Duygusal, refleksif iç ve dış politikasıyla İkinci Enver olmaya aday bir politikacı, Türkiye'nin tek adamı.

BERRİN SÖNMEZ

Türkiye için güvenlik şemsiyesi niteliğindeki Montreux Boğazlar Sözleşmesi esas itibariyle Rusya'yı, Karadeniz'den Ege Denizi'ne çıkış açısından kısıtlar. Buna mu-



Salt İstanbul'un değil Türkiye'nin askeri, sivil, ticari faaliyetlerle, Boğazlar kullanılarak hem denizden hem havadan yöneltilecek tehdit ihtimallerine karşı korunduğu, egemenlik haklarının ve çıkarlarının güvence altına alındığı bir sözleşmeden bahsedilmiş oluyor, Kanal İstanbul konuşulurken.

kabil Ege'den Karadeniz'e savaş gemileri ve denizaltıların geçişini de kısıtladığı için kıyısı olan tüm ülkeler gibi Rusya için de güvenlik şemsiyesi oluşturur.

İkinci Dünya Savaşı'nın adım adım yaklaştığı günlerde, Türkiye ve Rusya dahil tüm kıyıdaş ülkeler gibi, İngiltere ve Japonya da askeri ve ticari çıkarları için Karadeniz'in barış havzasına dönüştürülmesini uygun bulmuştu. Karşılıklı çıkarların örtüşmesiyle ve olabildiğince adil hükümler getirmesi nedeniyle uzun ömürlü oldu sözleşme.

Salt İstanbul'un değil Türkiye'nin askeri, sivil, ticari faaliyetlerle, Boğazlar kullanılarak hem denizden hem havadan yöneltilecek tehdit ihtimallerine karşı korunduğu, egemenlik haklarının ve çıkarlarının güvence altına alındığı bir sözleşmeden bahsedilmiş oluyor, Kanal İstanbul konuşulurken.

Ancak aynı zamanda sözleşme, Çanakkale ve İstanbul boğazlarına egemen olmanın Türkiye'ye kazandırdığı askeri ve ticari avantajı, taraf ülkeler aleyhine kullanmamak yönünde bizi de kısıtlıyor. Yani Osmanlı Devleti'nin gücü yerindeyken bu önemli suyollarında geçiş hakkı avantaj ve yasaklarını tek yanlı tespit edebilme iradesinden Türkiye yoksun bırakıldı sözleşmeyle.

Tabii ki Türkiye'yi bu kısıt hükümlerini kabule yönelten güvence, boğazların abluka altına alınma ihtimalini de



Şüphesiz boğazların abluka altına alınmasını önleyen hükümler nedeniyle sivil geçişlere tonilato sınırları dışında tem serbestlik tanıma yükümlülüğü egemenlik haklarına hanel getirmezdi. Tam tersine Türkiye'nin egemenlik haklarını tanıyan bu sözleşme hem bizim hem diğler taraf ülkelerin kazanımıydı. Moda tabiriyle, tam bir kazan-kazan anlaşması Montreux Boğazlar Sözleşmesi.

önlemesiydi. Ki malum Osmanlı, Kavalalı İsyani'ndan Birinci Dünya Savaşına kadar defalarca kuzeyden ve güneyden boğaz ablukalarıyla hareketsiz, soluksuz kalmıştı. Bazen Çanakkale boğazını abluka altına alan İngiltere'nin, bazen de İstanbul boğazını Karadeniz'den abluka altına alan Rusya'nın isteklerini kabul etmek zorunda bırakılmıştı.

Şüphesiz boğazların abluka altına alınmasını önleyen hükümler nedeniyle sivil geçişlere tonilato sınırları dışında tem serbestlik tanıma yükümlülüğü egemenlik haklarına hanel getirmezdi. Tam tersine Türkiye'nin egemenlik haklarını tanıyan bu sözleşme hem bizim hem diğler taraf ülkelerin kazanımıydı. Moda tabiriyle, tam bir kazan-kazan anlaşması Montreux Boğazlar Sözleşmesi.

Kanal İstanbul Projesi, Karadeniz'den Marmara'ya açıldığı için sözleşmeyi deiecek askeri ya da ticari geçiş mümkün olmayacaktır. Karadeniz'e gitmek isteyen sözleşmeye aykırı deniz taşıtları Çanakkale'den geçemez. Aynı şekilde Ege'ye çıkmak isteyen sözleşmeye aykırı deniz taşıtları da kanaldan girse bile Çanakkale'den çıkamaz. Yani Rusya Büyükelçisinin Murat Yetkin'e söylediği ve günlerdir pek çok uzmanın belirttiği gibi Kanal İstanbul Projesi sözleşmeyi deiecek bir tehdit değil. Montreux Boğazlar Sözleşmesi yürürlükteyken sözleşme hükümlerine uygun hiçbir deniz taşıtı İstanbul Boğazı yerine İstanbul Ka-

nalı'ndan geçmeye zorlanamaz. En basit söyleyişle Boğaz'daki yalıları koruma yeteneği yok bu kanalın. Öyleyse neden yapılıyor?



Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını Montreux'nün bir adım daha ötesine geçirebilme hevesi. Yeni(den) Osmanlı romantizmiyle pek örtüşüyor bu ihtimal. Sözleşmeyi delmeden Montreux hilafına Karadeniz'e çıkış yapabilecek tek ülke Türkiye olur, bu kanal yapılırsa.

Kanal İstanbul Projesi hakkında Erdoğan'ın el mana fi batn-ı şair türünden açıklaması şöyleydi:

“Şimdi burası yapıldığında bu işin sadece çevrecilik yönünden kurtuluşu değil, bunun yanında çok daha bir siyasi boyutu olacak ki bunu şimdi kullanmıyorum. Vakti saati geldiğinde onu da kullanırız. O siyasi boyutuyla da Kanal İstanbul dünyada çok ciddi bir sükse yapacak. Böylesine stratejik önemde projeyi engellemek için her yolu deniyorlar. Biz kimlere hangi mesajların verilmek istendiğini gayet iyi biliyoruz.”

Nedir bu siyasi boyut, sorusuna iktidar ve yandaş açıklamalarında cevap bulmak mümkün olmuyor. Dolayısıyla yukarıda kısaca değindiğim egemenlik hakları konusunda Osmanlı ve Türkiye arasındaki farkı hatırlatıyor bu gizemli ifade. Hani zaten yıllardır siyasi ve akademik çevrelerde özellikle İslami camianın romantik bile değil hayalperest tarihçilerinin dilinde gezen mırıltılar geliyor akla. Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını Montreux'nün bir adım daha ötesine geçirebilme hevesi. Yeni(den) Osmanlı romantizmiyle pek örtüşüyor bu ihtimal. Sözleşmeyi delmeden Montreux hilafına Karadeniz'e çıkış yapabilecek tek ülke Türkiye olur, bu kanal yapılırsa.

Türkiye gerçekten Karadeniz'de askeri çatışmayı göze alacak olsa bu kadar gürültü patırtıyla kanal yapması ge-



Türkiye'ye önce doksanlarda, sonra iki bin onlarda ve şimdi iki bin yirmiye gelirken bu aklı verenlerin kimler olduğunu kestirmek güç. Ancak Erdoğan'ın şahsında kolayca ikna edilerek dimyata pirince gönderilecek ikinci bir Enver buldukları söylenebilir. Yıllardır kimileri çokça öykünmesi nedeniyle Abdülhamit'e, kimileri "yeşil Kemalist" icraatları nedeniyle Atatürk'e benzetirken aklıma hep Enver Paşa gelirdi. Tarihi şahsiyetlerden en çok ona benziyor.

rekmezdi. Doğal olarak tek taraflı sözleşmeden çekilme hakkı tüm ülkeler gibi Türkiye için de geçerli. Ama niyet gerçekten bir çatışmaya girişmek değil de Karadeniz'deki askeri varlığını her an artırabilme ihtimalini, Türkiye siyasetinin cepte koz olarak kullanmasını mümkün kılacak bir adım atmak olabilir.

Türkiye'ye önce doksanlarda, sonra iki bin onlarda ve şimdi iki bin yirmiye gelirken bu aklı verenlerin kimler olduğunu kestirmek güç. Ancak Erdoğan'ın şahsında kolayca ikna edilerek dimyata pirince gönderilecek ikinci bir Enver buldukları söylenebilir. Yıllardır kimileri çokça öykünmesi nedeniyle Abdülhamit'e, kimileri "yeşil Kemalist" icraatları nedeniyle Atatürk'e benzetirken aklıma hep Enver Paşa gelirdi. Tarihi şahsiyetlerden en çok ona benziyor. Din saikiyle politika üretme görünümünü önemseyişinden tutun kolayca iknada edilebilir, kandırılabilir oluşuna kadar benziyor. Popülist olduğu kadar gerçekçi değil siyaseti, tıpkı Enver gibi duygusal. Geçmiş hülyalara saplanıp kalmış bir tarih algısına sahip. Duygusal, refleksif iç ve dış politikasıyla İkinci Enver olmaya aday bir politikacı, Türkiye'nin tek adamı.

Kanal vasıtasıyla Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenlik hakkını fiili olarak bir miktar daha güçlendirebileceğine ikna edilmişse gerçekten bu korkunç bir hata



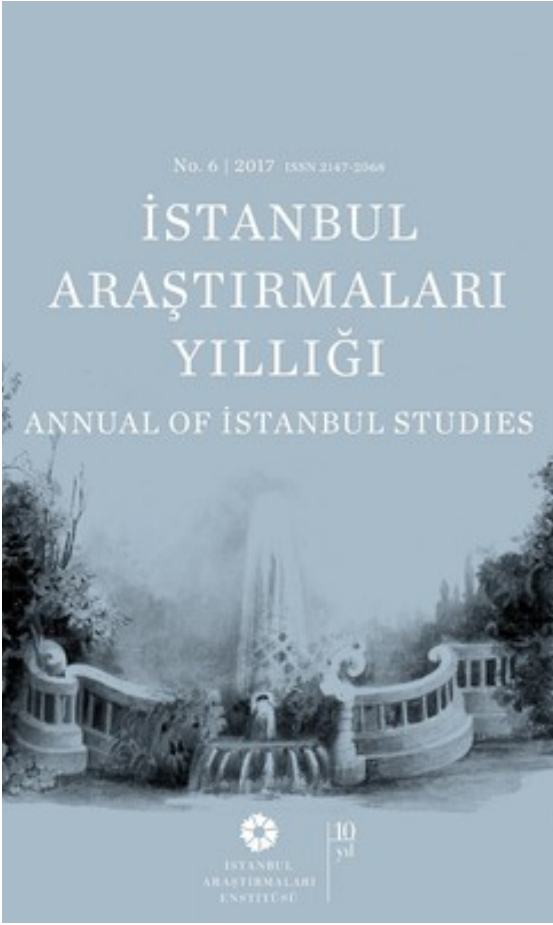
Willhelm'in ikna ettiği şekilde Türk dilinin farklı lehçe ve şivelerini konuşan dindaşlarımızın, Halifenin ordularına yardım için Rus askerlerini durdurmaya gönüllü ve hazır olduğunu sanıyordu. Ordunun teçhizat ve tedariki için de bu varsayıma gönülden inanmıştı. Yoksa kış mevsiminde 90 bin askerin Sarıkamış'ta donarak şehit olması için göndermemişti tabii ki orduyu.

olur. Çünkü kanal sözleşmenin kısıtlarından Türkiye'yi kurtarabilecek gibi görölse de aslında Türkiye'yi Montreux güvenlik şemsiyesinden mahrum da bırakacaktır. Boğazlar hava sahasında geçerli olan uçuş rota sınırları Kanal İstanbul için geçerli olmayacak. Bu güvencesizliğin yarattığı büyük riski görmek için dahi olmak gerekmiyor.

Ancak hayali kazançlara ikna edilmek için Enver kadar kolay kandırılabilmek yeterli. Mesela Kasım sonunda mevsim şartları ikazını hiç dinlemeden Doğu Cephesini açan Enver Paşa, savaşmaya bile gerek kalmadan Kafkaslar ve Orta Asya'daki Türklerin, Osmanlı askerinin geldiğini öğrenmekle hemen Çar'ın ordularının karşısına dikileceğine inanıyordu. Willhelm'in ikna ettiği şekilde Türk dilinin farklı lehçe ve şivelerini konuşan dindaşlarımızın, Halifenin ordularına yardım için Rus askerlerini durdurmaya gönüllü ve hazır olduğunu sanıyordu. Ordunun teçhizat ve tedariki için de bu varsayıma gönülden inanmıştı. Yoksa kış mevsiminde 90 bin askerin Sarıkamış'ta donarak şehit olması için göndermemişti tabii ki orduyu.

Tek karar vericinin yanlış kararlarının bedelini ödeyiş hikayelerimizle dolu tarih...

Kitaplarda 'Kent'...

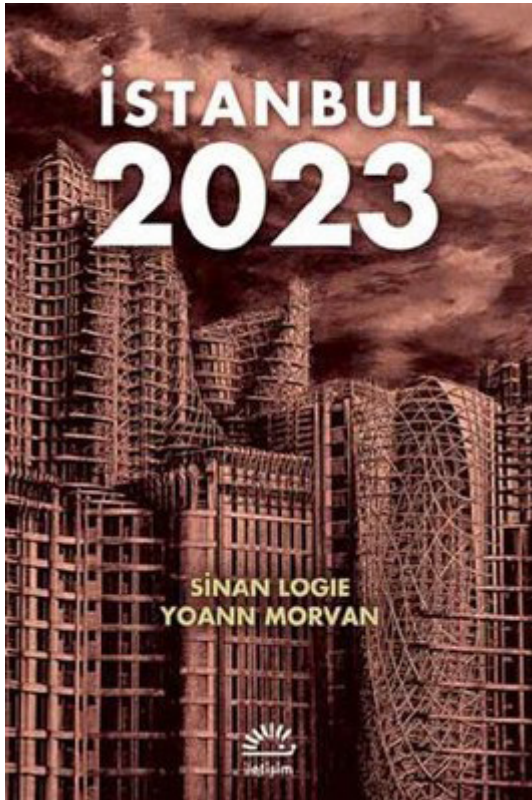


İstanbul Araştırmaları Yıllığı

Yazar: **Kolektif**

Yayınevi: **İstanbul Araştırmaları Enstitüsü**

Baskı Yılı: **2017**



İstanbul 2023

Yazar: **Sinan Logie , Yoann Morvan**

Yayınevi: **İletişim Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2018**

Sayfa Sayısı: **189**

Yeni Kent Sorunu

Yazar: **Andy Merrifield**
Yayınevi: **Tekin Yayınevi**
Baskı Yılı: **2017**
Sayfa Sayısı: **184**

Milletin Mimarisi-Yeni İslamcı Ulus İnşasının Kent ve Mekan Siyaseti

Yazar: **Bülent Batuman**
Yayınevi: **Metis Yayıncılık**
Baskı Yılı: **2019**
Sayfa Sayısı: **312**

Kitaplarda 'Kent'...

Kâr İçin Değil Halk İçin

Yazar: **Neil Brenner, Peter Marcuse, Margit Mayer**

Yayınevi: **Sel Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2014**

Sayfa Sayısı: **333**

Kent Paryaları

Yazar: **Loic Wacquant**

Yayınevi: **Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi**

Baskı Yılı: **2012**

Sayfa Sayısı: **357**

Yitik Kent Ankara

Yazar: **Gültekin Emre**

Yayınevi: **Heyamola Yayınları**

Baskı Yılı: **2008**

Sayfa Sayısı: **432**

Kent Sosyolojisi

Yazar: **Hüseyin Bal**

Yayınevi: **Sentez Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2015**

Sayfa Sayısı: **404**

Kitaplarda 'Kent'...

Konut Bunalımı Kent Rantları ve Proje Muhafızları

Yazar: **Murat Karayalçın**
Yayınevi: **Boyut Yayın Grubu**
Baskı Yılı: **2009**
Sayfa Sayısı: **140**

Köy Enstitülerinden Kent Enstitülerine Bir Model Önerisi

Yazar: **Adil Türkoğlu**
Yayınevi: **Anı Yayınları**
Baskı Yılı: **2011**
Sayfa Sayısı: **156**

İstanbul'a Bir Kent Kondu: Umraniye

Yazar: **Sema Erder**

Yayınevi: **İletişim Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2006**

Sayfa Sayısı: **310**

Kent Reformu ve Yeni Gecekondu Hareketi

Yazar: **Metin Yeğın, Merve T. Tanok**

Yayınevi: **Nota Bene Yayınları**

Baskı Yılı: **2014**

Sayfa Sayısı: **192**

Kitaplarda 'Kent'...

Kent Hakkı'ndan İsyana

Yazar: **Ertuğrul Ahmet Tonak**

Yayınevi: **Agora Kitaplığı**

Baskı Yılı: **2013**

Sayfa Sayısı: **104**

Amida'nın Sofrası-Yemekli Diyarbakır Tarihi

Yazar: **Silva Özyerli**

Yayınevi: **Aras Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2019**

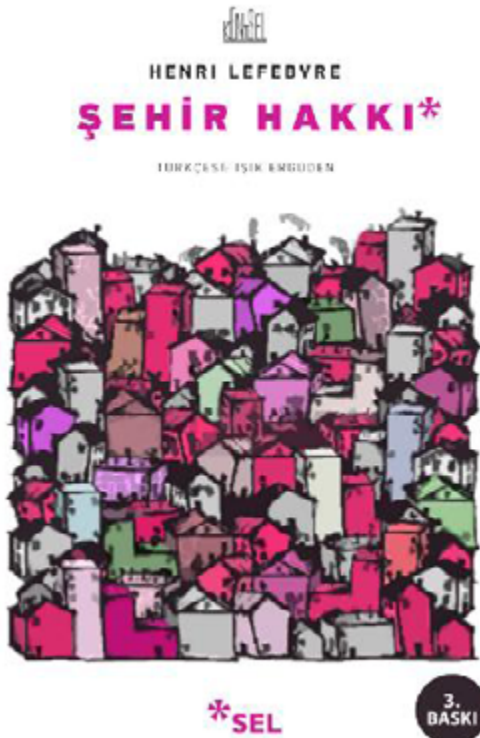
Sayfa Sayısı: **272**

Kitaplarda 'Kent'...



Eşitsiz Gelişim - Doğa, Sermaye ve Mekânın Üretimi

Yazar: **Neil Smith**
Yayınevi: **Sel Yayıncılık**
Baskı Yılı: **2017**
Sayfa Sayısı: **332**



Şehir Hakkı

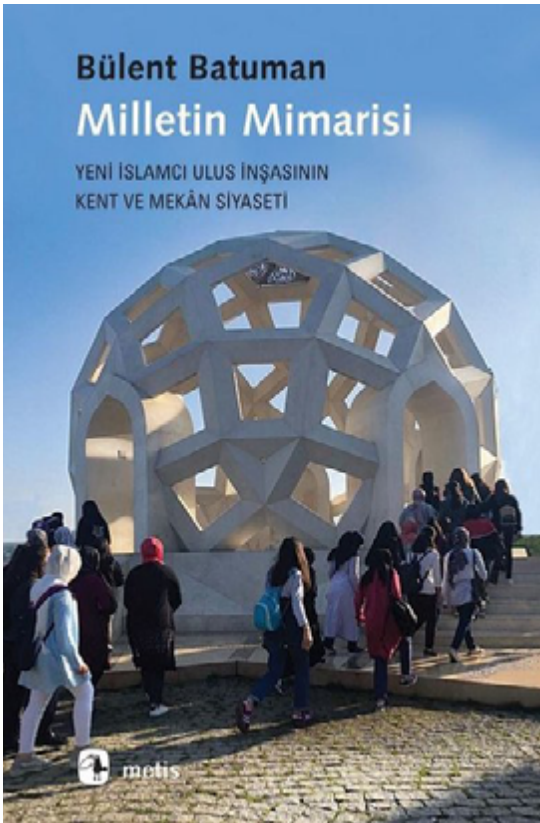
Yazar: **Henri Lefebvre**
Yayınevi: **Sel Yayıncılık**
Baskı Yılı: **2016**
Sayfa Sayısı: **116**

Kitaplarda 'Kent'...



Yeni Kent Sorunu

Yazar: **Andy Merrifield**
Yayınevi: **Tekin Yayınevi**
Baskı Yılı: **2017**
Sayfa Sayısı: **184**



Milletin Mimarisi-Yeni İslamcı Ulus İnşasının Kent ve Mekan Siyaseti

Yazar: **Bülent Batuman**
Yayınevi: **Metis Yayıncılık**
Baskı Yılı: **2019**
Sayfa Sayısı: **312**

Kitaplarda 'Kent'...

KENTSEL

KÂR İÇİN DEĞİL HALK İÇİN*

ELEŞTİREL KENT TEORİSİ
VE KENT HAKKI

TÜRKÇESİ, ALİ YAĞIZ ŞEN



Kâr İçin Değil Halk İçin

Yazar: **Neil Brenner, Peter Marcuse, Margit Mayer**

Yayınevi: **Sel Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2014**

Sayfa Sayısı: **333**



Kent Paryaları

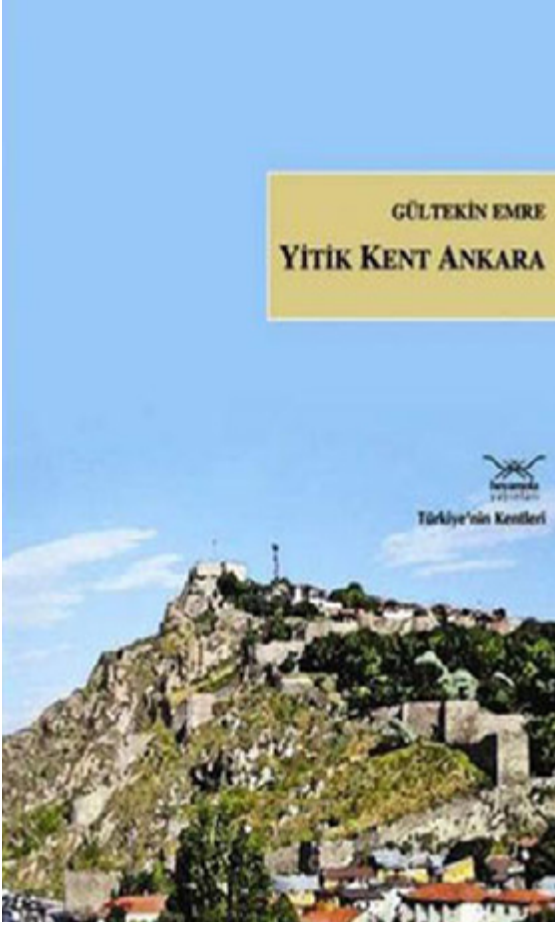
Yazar: **Loïc Wacquant**

Yayınevi: **Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi**

Baskı Yılı: **2012**

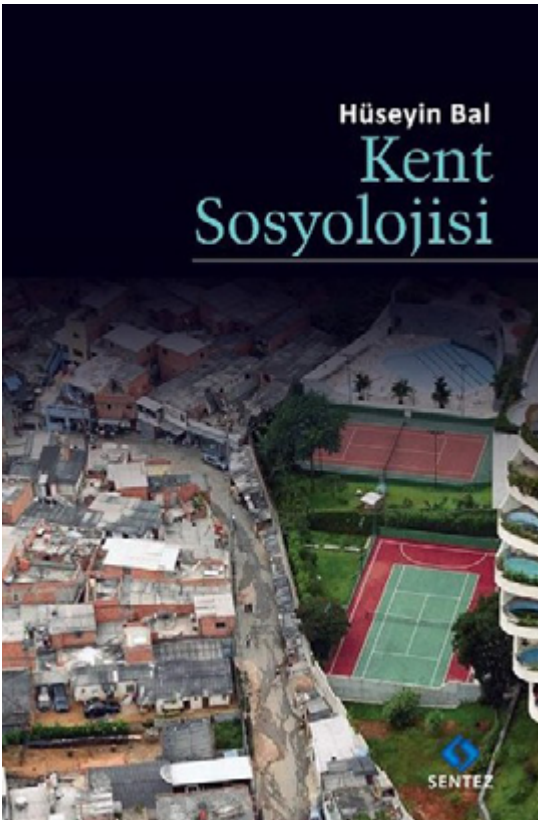
Sayfa Sayısı: **357**

Kitaplarda 'Kent'...



Yitik Kent Ankara

Yazar: **Gültekin Emre**
Yayınevi: **Heyamola Yayınları**
Baskı Yılı: **2008**
Sayfa Sayısı: **432**



Kent Sosyolojisi

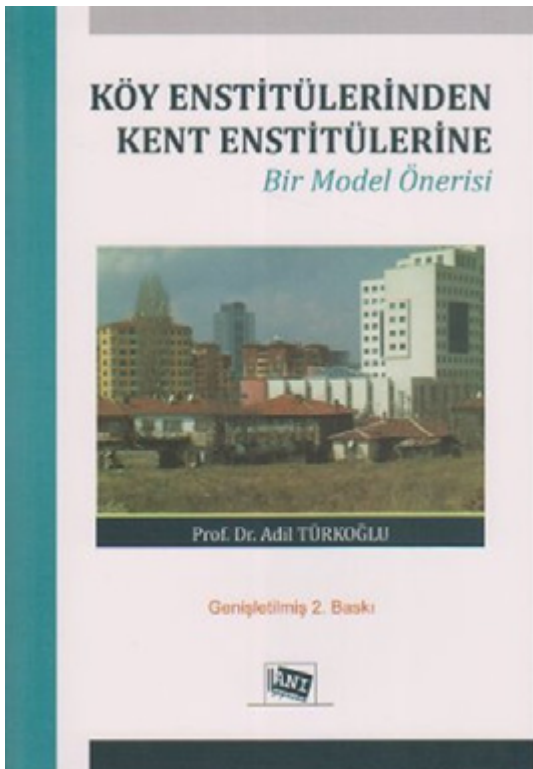
Yazar: **Hüseyin Bal**
Yayınevi: **Sentez Yayıncılık**
Baskı Yılı: **2015**
Sayfa Sayısı: **404**

Kitaplarda 'Kent'...



Konut Bunalımı Kent Rantları ve Proje Muhafızları

Yazar: **Murat Karayalçın**
Yayınevi: **Boyut Yayın Grubu**
Baskı Yılı: **2009**
Sayfa Sayısı: **140**



Köy Enstitülerinden Kent Enstitülerine Bir Model Önerisi

Yazar: **Adil Türkoğlu**
Yayınevi: **Anı Yayınları**
Baskı Yılı: **2011**
Sayfa Sayısı: **156**

Kitaplarda 'Kent'...



İstanbul'a Bir Kent Kondu: Ümraniye

Yazar: **Sema Erder**

Yayınevi: **İletişim Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2006**

Sayfa Sayısı: **310**



Kent Reformu ve Yeni Gecekondu Hareketi

Yazar: **Metin Yeğin, Merve T. Tanok**

Yayınevi: **Nota Bene Yayınları**

Baskı Yılı: **2014**

Sayfa Sayısı: **192**



Kent Hakkı'ndan İsyana'a

Yazar: **Ertuğrul Ahmet Tonak**

Yayınevi: **Agora Kitaplığı**

Baskı Yılı: **2013**

Sayfa Sayısı: **104**



Amida'nın Sofrası-Yemekli Diyarbakır Tarihi

Yazar: **Silva Özyerli**

Yayınevi: **Aras Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2019**

Sayfa Sayısı: **272**

Kitaplarda 'Kent'...



İstanbul'a Bir Kent Kondu: Ümraniye

Yazar: **Sema Erder**

Yayınevi: **İletişim Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2006**

Sayfa Sayısı: **310**



Kent Reformu ve Yeni Gecekondu Hareketi

Yazar: **Metin Yeğin, Merve T. Tanok**

Yayınevi: **Nota Bene Yayınları**

Baskı Yılı: **2014**

Sayfa Sayısı: **192**



Kent Hakkı'ndan İsyana'a

Yazar: **Ertuğrul Ahmet Tonak**

Yayınevi: **Agora Kitaplığı**

Baskı Yılı: **2013**

Sayfa Sayısı: **104**



Amida'nın Sofrası-Yemekli Diyarbakır Tarihi

Yazar: **Silva Özyerli**

Yayınevi: **Aras Yayıncılık**

Baskı Yılı: **2019**

Sayfa Sayısı: **272**