



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih : 03 Ekim 2022

Sayı : 45623

72619

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorunun T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil KARAİSMAİLOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini arz ederim.


Özgür KARABAT
İstanbul Milletvekili

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu 2022 Eylül ayında Kanal İstanbul'a ilişkin maliyet artışı açıklamaları yapmıştır. Uzun zamandır ciddi bir döviz açığını sorunu yaşayan AKP hükümetinin özellikle bu tip projeler üzerinden döviz açığını kapatmak istediği iddialarını da beraberinde getiren bu açıklamada Sayın Bakanın açıkladığı ciddi maliyet artışı bu yönde değerlendirilmiştir. Öyle ki Kanal İstanbul'un işletmesinin "bir ülkeye" devredilmek suretiyle önemli bir kaynak yaratılmak istendiği düşünülmektedir.

Daha önce 15 milyar dolar olarak açıklanan kanal maliyetinin, hangi gerekçelerle döviz hesabında yüzde 33 sapma ile 20 milyar dolara çıktığı anlaşılamamıştır. Kaldı ki Kanal İstanbul'un resmi sitesinde bile maliyetin 75 milyar TL olduğu yazmaya devam ederken, Sayın Bakanın Bugünkü kurla 368 milyar TL'ye tekabül eden 20 milyar dolar açıklaması büyük bir çelişki yaratmaktadır. Sadece 5 milyar dolarlık sapmanın 93 milyar TL'ye denk geldiği dikkate alındığında dahi dillendirilen rakamların farazi ve düşünülmenden telafuz edildiği dolayısıyla devlet ciddiyetiyle bağdaşmadığı değerlendirilmektedir. Öte yandan yapılan bu açıklama, ekonomide "liralaşma stratejisi" izlediğini söyleyen AKP'nin ekonomi politikalarıyla da bağdaşmamaktadır. Üstelik hafriyatta kullanılacak akaryakıt haricinde tüm girdiler TL ile iken, neden dolarla bir değerlendirme yapıldığı anlaşılamamıştır.

Bilindiği üzere Kanal proje gündeme geldiğinden bu yana kanalın yapılacağı belirtilen güzergahta ciddi bir rant çatışması yaşanmaktadır. Kanal İstanbul'da tam 10 aydır yenilenmesi gereken tapular binlerce malike verilmemiştir. Çevre Düzeni Planı'nda ve imar planında büyük çelişkiler mevcuttur. Karayolları, altyapı ve üstyapı yatırımları belirsiz ve ilgililerin bu konuda ayak sürüdüğü iddiaları artmaktadır. AKP'nin bu sorunları bilinçli çözmediği de diğer iddialar arasındadır.

Kanala ilişkin bir diğer tartışılmalı iddia ise geçiş sayılarına ilişkin yaşanmaktadır. Sayın Karaismailoğlu gemi geçiş sayısının artacağını ve bu yüzden Kanal İstanbul'un şart olduğu belirtmektedir. Oysa İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı ve bunların tonajı her yıl azalmaktadır.

2000'li yıllarında başında ortalama 80-90 bin adet geminin geçtiği boğazlardan 2014'te 45 bin, 2019'da 41 bin, 2021'de de 38 bin adet gemi geçmiştir. Küresel ticaret artmakla birlikte bu artışın boğazlardaki gemi yüküne bir artış olarak yansımadağını veriler de doğrulamaktadır. Ayrıca Bakü-Tiflis-Ceyhan, TANAP, TürkAkım boru hatlarıyla da tanker geçiş sayısında önemli oranda azalma yaşanmıştır.

Buna göre;

1- Bakanlıkça Kanal İstanbul projesinde ortaya çıkan maliyet artışı neyden kaynaklanmıştır? % 33'lük bu maliyet sapması olağan mıdır?

2- AKP hükümeti ekonomide "liralaşma stratejisi" izlediğini iddia ettiği halde böylesi önemli ve mali açıdan büyük yatırımlarda neden döviz bazlı hesaplamalara yönelmektedir? Bu durum söz konusu stratejiyle bir tezat oluşturmakta mıdır?

3- Kanal İstanbul'da tam 10 aydır yenilenmesi gereken tapular maliklere neden verilmemiştir? Bu yönde Bakanlığınızca bir çalışma yapılmakta mıdır?

4- Kanal Projesi bölgesinde çevre Düzeni Planı'nda ve imar planındaki çelişkiler neden giderilmemektedir? Karayolları, altyapı ve üstyapı yatırımlarının özellikle geciktirildiği iddiaları doğru mudur?

5- Proje üzerindeki Sazlıdere Barajı için yeni bir plan yapılmakta mıdır? İstanbul'un bu önemli su kaynağına ilişkin ne gibi bir planlama yapılmaktadır?

6- Uzmanlara göre Kanal İstanbul'un gerçekleşmesi durumunda Terkos Gölü başta olmak üzere tatlı su kaynaklarının yok olacağı öngörülmektedir. Bu nedenle oluşabilecek İBB'ye ve dolayısıyla İSKİ'ye yansıyacak maliyetlere ilişkin bir planlama yapılmakta mıdır?