



Kanal İstanbul Projesi'nin (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması ve Beton Santralleri Dâhil) doğal hayata, çevreye, ekolojiye ve sosyal yaşama olan etkilerinin detaylı olarak incelenmesi, trafik etütlerinin yapılarak talep tahminlerinin hesaplanması, kanal ve entegre yapıların ön ve kavramsal projelerinin oluşturulması, maliyetlerin hesaplanması ve finansman modellerinin belirlenerek yapım ihale dokümanlarının ve Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu'nun hazırlanması amacıyla 2017 yılında yapılan etüt-proje ihalesi kapsamındaki teknik çalışmalar tamamlanarak bu kapsamda hazırlanan ÇED Raporu yayınlanarak kamu oyunun bilgisine sunulmuştur.

Tüm büyük projelerde olduğu gibi konu hakkında yeterli teknik bilgiden yoksun konunun uzmanı olmayan kişilerin medyada yaptığı tartışmalar bilgi kirliliği yaşanmasına sebep olmuştur. Projelerin hazırlık safhasında alternatif güzergâhlarda maliyet ve projeyi olumsuz olarak etkileyecek unsurlar irdelenerek en uygun güzergâh belirlenmiştir.

Projenin inşaat ve işletme aşamalarında yapılması planlanan tüm çalışmaların ve çevresel etkiler için alınması öngörülen tüm önlemler, Yayınlanan ÇED raporundan alıntı yapılarak özetlenmiştir.

"Gerekli araştırmalar kapsamında 5 adet alternatif güzergâh belirlenmiş, söz konusu alternatif güzergâhlar ile ilgili olarak; birbirleri ile kıyaslanabilir formda mevcut teknik ve idari bilgiler derlenmiştir. Oluşturulacak kanaldan mevcut koşullarda dünya denizlerinde dolaşan en büyük tankerlerin geçişine imkân sağlayacak bir tip en kesit kabulü ile alternatif güzergâhlara ait güzergâhlar mevcut veriler ışığında genel, ekonomik, teknik ve çevresel etkileri açılarından değerlendirilerek mukayese edilmiştir.

Yapılan çalışmalar sonucunda Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden ayıran kıstaktan başlayarak, Sazlıdere Baraj Havzası boyunca devam eden ve sonrasında Sazlıbosna Köyü'nü geçerek Dursunköy'ün doğusuna ulaşıp Baklalı Köyü'nü geçtikten sonra Terkos Gölü'nün doğusunda Karadeniz'e ulaşan alternatif güzergâhın İstanbul Boğazına alternatif su yolu "Kanal İstanbul Projesi" için en uygun güzergâh olduğu belirlenmiştir.

Proje için hazırlanan ÇED Raporu'nda, Çevresel Etki Değerlendirme sürecinde gerçekleştirilen; mevcut durumunun belirlenmesine yönelik ölçüm ve analiz çalışmaları, denizel ve karasal flora-fauna çalışmaları, sosyal etki değerlendirme çalışmaları, kültürel miras etki değerlendirme çalışmaları başta olmak üzere diğer çevresel konularda yürütülen çalışmalar ile birlikte yukarıda sıralanan hususlarda yürütülen etüt, proje ve mühendislik çalışmaları sonuçlarına bağlı olarak yapılan değerlendirmelere, olası etkiler ve alınması gereken önlemlere yer verilmiştir. Yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 m derinliğinde ve en dar yerinde 275 m genişlikte olan Küçükçekmece Gölü - Sazlıdere Barajı - Terkos Gölü doğusunu takip eden güzergâhın inşaat çalışmalarının 7 yıl içerisinde tamamlanması ve gerekli bakımların yapılması kaydıyla en az 100 yıl İstanbul'a dolayısıyla Türkiye'ye hizmet etmesi öngörülmektedir.

Dünya'daki ekonomik faaliyetlerin her geçen yıl artması, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısının da buna paralel olarak artmasına sebep olmuştur. Yılda ortalama 50.000 geminin geçtiği İstanbul Boğazı, en dar yeri 698 m olan doğal bir su yolu olup, uğraksız geçen ticari gemiler Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında boğazdan geçiş yapmaktadır. Ancak, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1930'lu yıllarda Türk Boğazlarından yılda geçen gemi sayısı 3.000 mertebelerinde iken günümüzde gemi trafiğindeki artış, teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutlarının büyümesi ve özellikle, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli/zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması, dünya mirası kent üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturmakta, İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş güzergâhının planlanmasını zorunlu hale getirmektedir

İstanbul Boğazı'nın günümüzde yaklaşık 50.000 mertebelerinde olan trafik yükünün dünya ve bölge ülkelerindeki gelişmeler dikkate alındığında 2070'li yıllarda 86.000 mertebelerine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu doğrultuda 2011 yılında başlatılan çalışmalar ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından yapılabirlik, finansman, İstanbul Boğazı'na alternatif oluşturabilmesi, çevre ile uyumlu olması vb. açılardan değerlendirilmeler yapılarak Karadeniz'i Marmara Denizi ve Akdeniz'e bağlayan güvenli alternatif su yolları araştırılmıştır

Söz konusu araştırma ve buna bağlı çalışmalar kapsamında 5 adet alternatif güzergâh belirlenmiş, söz konusu alternatif güzergâhlar ile ilgili olarak; birbirleri ile kıyaslanabilir formda mevcut teknik ve idari bilgiler derlenmiştir. Oluşturulacak kanaldan mevcut koşullarda dünya denizlerinde dolaşan en büyük tankerlerin geçişine imkân sağlayacak bir tip en kesit kabulü ile alternatif güzergâhlara ait koridorlar mevcut veriler ışığında genel, ekonomik, teknik ve çevresel etkileri açılarından değerlendirilerek mukayese edilmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden ayıran kıstaktan başlayarak, Sazlıdere Baraj Havzası boyunca devam eden ve sonrasında Sazlıbosna Köyü'nü geçerek Dursunköy'ün doğusuna ulaşp Baklalı Köyü'nü geçtikten sonra Terkos Gölü'nün doğusunda Karadeniz'e ulaşan alternatif güzergâhın İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu "Kanal İstanbul Projesi " için en uygun güzergah olduğu belirlenmiştir.

Belirlenen bu güzergâh doğrultusunda Kanal İstanbul Projesi'nin yürütülmesi ile ilgili çalışmalar 04 Şubat 2017 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne (AYGM) verilmiştir.

AYGM tarafından; İstanbul ili, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy ilçeleri sınırları içerisinde planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçirilmesiyle; İstanbul Boğazı'ndaki aşırı baskının azaltılması, muhtemel bir deniz kazası sonrasında yaşanabilecek olayların önlenmesi ve dolayısıyla İstanbul Boğazı'nın seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması Türkiye için olduğu kadar Türk Boğazlarını kullanan tüm ülkeler için de büyük önem arz etmektedir.

Planlanan proje ile İstanbul Boğazı'ndaki yaşam ve kültürel varlıkları tehdit eden gemi trafiğinin minimize edilerek, boğazın her iki girişinde yoğun trafiğe maruz kalan gemilere alternatif geçiş imkanının sağlanması hedeflenmektedir.

Bu kapsamda AYGM tarafından planlanan proje için daha önce yapılan çalışmalar değerlendirilerek, Kanal İstanbul Projesi'nin gerçekleştirilebilmesi için yapılması gereken işler ve ilave çalışmaların belirlenmesi ve bu hizmetlerin sağlanabilmesi amacıyla 14 Temmuz 2017 tarihinde etüt-proje işi ihalesine çıkmış ve gerekli işlemlerin tamamlanması ile 08 Ağustos 2017 tarihinde işe başlanılmıştır.

Kanal İstanbul Projesi'nin (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması ve Beton Santralleri Dâhil) doğal hayata, çevreye, ekolojiye ve sosyal yaşama olan etkilerinin detaylı olarak incelenmesi, trafik etütlerinin yapılarak talep tahminlerinin hesaplanması, kanal ve entegre yapıların ön ve kavramsal projelerinin oluşturulması, maliyetlerin hesaplanması ve finansman modellerinin belirlenerek yapım ihale dokümanlarının ve Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu'nun hazırlanması amacıyla 2017 yılında yapılan etüt-proje ihalesi kapsamındaki teknik çalışmalar tamamlanmıştır. Proje için hazırlanan ÇED Raporu'nda, Çevresel Etki Değerlendirme sürecinde gerçekleştirilen; mevcut durumunun belirlenmesine yönelik ölçüm ve analiz çalışmaları, denizel ve karasal flora-fauna çalışmaları, sosyal etki değerlendirme çalışmaları, kültürel miras etki değerlendirme çalışmaları başta olmak üzere diğer çevresel konularda yürütülen çalışmalar ile birlikte yukarıda sıralanan hususlarda yürütülen etüt, proje ve mühendislik çalışmaları sonuçlarına bağlı olarak yapılan değerlendirmelere, olası etkiler ve alınması gereken önlemlere yer verilmiştir. Yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 m derinliğinde ve en dar yerinde 275 m genişlikte olan Küçükçekmece Gölü - Sazlıdere Barajı - Terkos Gölü doğusunu takip eden güzergâhın inşaat çalışmalarının 7 yıl içerisinde tamamlanması ve gerekli bakımların yapılması kaydıyla en az 100 yıl İstanbul'a dolayısıyla Türkiye'ye hizmet etmesi öngörülmektedir.

Yukarıda belirtilen karakteristik özellikler ve kanal üzerinde planlanan köprü geçişleri doğrultusunda kanaldan geçebilecek en büyük gemi boyutları; 275 - 350 m uzunluk, 49 m genişlik, 17 m su çekimi ve su seviyesinden 58 m yükseklik olarak belirlenmiştir. Kanal İstanbul Projesi kapsamında işletme (trafik) simülasyonu ve kanal işletme prensibinin belirlenmesi kapsamında yapılan çalışmalar sonucunda da kanalın tek yönlü işletme prensibine karar verilmiştir.

Kanal İstanbul Projesi; inşaat öncesi hazırlık dönemi, inşaat dönemi ve işletme dönemi olmak üzere 3 aşamadan meydana gelmekte olup, hazırlanan bu ÇED Raporu'nda 3 aşamaya ait çevresel etkiler ele alınarak her bir başlık altında alınması gerekli tedbirler ile birlikte değerlendirilmiştir.

Kanal İstanbul Projesi kapsamında; kanal içerisinde acil bağlama alanları, kanalın işletilmesine yönelik acil müdahale merkezleri, kanal giriş ve çıkış yapıları, gemi trafik sistemleri gibi alt ve üst yapılar, liman, lojistik merkez, yat limanı, kanal içerisinde ihtiyaç duyulan noktalarda karşıdan karşıya ulaşımı deniz yolu ile sağlayacak kıyı yapıları, tahkimat ve dolgu alanları vb. kıyı tesisleri yapılması planlanmaktadır

Proje kapsamında tesis edilecek olan alt ve üst yapıların tamamı İstanbul ili, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy ilçeleri sınırları içerisinde, kıyı yapılarından Karadeniz'de tesis edilecek olan dolgu alanı Çatalca ve Arnavutköy ilçelerinin, Karadeniz Limanı Arnavutköy ilçesi ve Karadeniz Lojistik Merkezi ise Eyüp ilçesinin Karadeniz'e olan kıyı şeritlerinde yer almaktadır.

Söz konusu güzergâhın üzerinde ve çevresinde genel olarak tarım arazileri, kısmen orman alanları ve yerleşimler ile su kütleleri bulunmaktadır. Bu su yüzeyleri içerisinde İstanbul'un 24-25 günlük su ihtiyacını sağlayan Sazlıdere Barajı ön plana çıkmakta olup, bu projenin uygulanması halinde güzergâh üzerinde yer alan bu barajın iptali gerekecektir

Projenin inşaat aşamasında yaklaşık 8.000-10.000 kişinin, işletme aşamasında ise yardımcı tesisler de dâhil olmak üzere toplam 500-800 kişinin çalışması öngörülmektedir. Proje kapsamında arazi hazırlık ve inşaat ile işletme aşamalarında oluşacak atıkların miktarı ve çevresel etkiler ile alınacak önlemlere ilişkin değerlendirmeler ÇED Raporunda verilmiştir

ÇED Yönetmeliği kapsamında hazırlanan Raporda planlanan projeden kaynaklı hem karasal hem de sucul (deniz ve tatlı sular) ortamda çevreye olabilecek olumlu ya da olumsuz etkilerin belirlenmiş. Olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemler, seçilen yer ile teknoloji alternatifleri, göz önünde bulundurularak değerlendirmeler yapılmış ve projenin uygulamasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalar detaylı olarak ele alınmıştır. ÇED süreci kapsamında projeye ait bilgiler ile gerçekleştirilecek olan çalışmaların amaç ve kapsamının belirlenmesi ile başlayıp, söz konusu projenin etkilerinin değerlendirilmesinde uyulacak olan yasa ve yönetmelikler, projenin tanımı, amacı ile proje alanının yeri ve özelliklerine ait bilgiler verilmiştir.

Raporda ayrıca proje alanı ve yakın çevresinin mevcut çevresel özellikleri ile projenin inşaat ve işletme dönemindeki potansiyel etkileri, alınacak önlemler ve amaçlanan çevre koruma hedeflerine değinilerek yapılması gerekli uygulamalar anlatılmıştır. Halkın katılım sürecine ait detaylar, sosyo-ekonomik ve çevresel etkilerin değerlendirildiği yönetim planları, raporun genel değerlendirildiği öneriler kısmı ile yönetim, kontrol ve izleme kısımları raporda verilmiştir”

İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Meclisi'nde Kanal İstanbul'un çevresinde kurulacak yeni yerleşim alanının planlamasına ilişkin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında protokol imzalanması teklifi 2018 yılında oy çokluğuyla kabul edilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi 2018 yılı ekim ayı toplantılarının beşinci birleşiminde, Kanal İstanbul'un çevresinde kurulacak yeni şehir alanını planlamak üzere imzalanacak işbirliği protokolüne ilişkin komisyon raporu görüşülerek oy çokluğuyla kabul edilmişti.

Buna göre, Kanal İstanbul'un çevresinde kurulacak yeni yerleşim alanının planlamasına ilişkin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında protokol imzalandı.

Kanal İstanbul'un çevresinde kurulacak yeni yerleşim alanını kapsayan protokol kapsamında, İBB ve İSKİ'ye ait taşınmazlar Kanal İstanbul projesi için tahsis edilecek. Sazlıdere Barajı içme suyu rezervinden çıkartılacak. İBB, proje alanında kanalı kesen altyapı ve ulaşım sistemlerini yenileyecek ya da taşıyacak, proje alanının altyapı ve ulaşım sistemlerini yapacaktı.

Protokol kapsamından Kanal İstanbul ve 3. Havalimanı'nı içine alan proje alanı olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapılar tasfiye edilerek yeni yerleşim alanı olarak kullanılacak. Kanal İstanbul Projesi'nin geçtiği tüm bölgenin imar planlaması yapılacak. Proje alanındaki kanal, yol, kavşak, raylı sistem, alt yapı ve üst yapı donatıları ile arsa üretimi ve geliştirilmesi çalışmaları gerçekleştirilecekti.

Arsa üretimi ve geliştirme alanlarını Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile TOKİ birlikte belirleyecek. TOKİ de proje alanında kendisine devredilen alanlardan elde edilen geliri kanalın finansmanında ve kentsel dönüşümde kullanacak. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kanal İstanbul inşaatı yapım ihalesini düzenleyerek, ÇED raporunu hazırlayacaktı.

İBB'nin yükümlülükleri de proje alanında kendisine ve İSKİ'ye ait taşınmazları, Kanal İstanbul Projesi için tahsis etmek. Sazlıdere Barajı içme suyu rezervinden çıkartılarak sınır revizyonuna yönelik ihtiyaç duyulan işlemler yapılacak. Proje alanına ilişkin her ölçekte imar planlarını 18 ay içinde etaplar halinde Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın onayına sunacak. Kanalı kesen mevcut altyapı ve ulaşım sistemlerinin taşınması ile ilgili kurum ve kuruluşlara ait planlanan altyapı ve ulaşım sistemlerinin yapımını sağlayacaktı.

Ancak şu anda mevcut İstanbul Büyükşehir Başkanı İmamoğlu projeden çekildiğini açıklamaktadır. Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, projeye karşı çıkan ve tek taraflı olarak projeden çekildiklerini açıklayan Ekrem İmamoğlu'na yanıt olarak, "İBB'nin projeden tek taraflı çekilme hakkı olmadığını söylemektedir.

Kanal İstanbul'un etrafında oluşturulacak planlama ve bunun sonrasında kurulacak yeni yerleşim yerleri kanalın finansmanı açısından projenin can alıcı noktasıdır. Bu ihtilafların bir an önce giderilmesi ve bu sürecin şeffaf ve adil yönetilmesi kanal İstanbul'un yapımı kadar önemlidir.

Kanalın yapımının önceliği getirisi ve götürüsü tartışılabilir bu doğaldır. Ancak bu proje hakkında yeterli bilgiye sahip olduktan sonra tartışılabilir. Maalesef Kamuoyunda yapılan tartışmalar bu seviyeden çok uzaktır.

Projenin yürütücüsü olan T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) Demiryolu, Liman, Havalimanı, Kanal vb Altyapı yatırımlarıyla ilgili köklü bir devlet kuruluşumuzdur, bu kurum bünyesinde bu sektörlerle ilgili birimleri ve konusunda uzman çok sayıda uzmanı ve teknik elemanı barındırmaktadır.

AYGM, DSİ, KGM vb. kurumlarımız çok sayıda büyük projeyi ülkemize kazandırmışlardır. Yine ülkemizdeki inşaat firmaları gerek ülkemizde gerekse dünyanın her yerinde her türlü projeyi yapabilecek kapasiteye sahiptirler.

Bu nedenle projenin yapımı sürecinde tüm teknik detaylar düşünüerek yapım gerçekleştirilecektir. Bundan kimsenin kuşkusu olmasın.

Ancak tenkit edilecek hiçbir şey yok mu, Özellikle son yıllarda kamu kurumlarında gerekli tecrübe ve liyakate sahip olmayan kurumları tanımayan bazı kişilerin her türlü yönetim kademelerine atanmaları, işini iyi bilen liyakatli insanların pasifize edilerek yönetim kadrolarından uzaklaştırılması kurumlara dolayısıyla ülkeye zarar veren unsurların başında gelmektedir. Bu kurumlarda çalışan personeline motivasyonunu bozmaktadır. Burada en büyük zararı da ülkesini vatanını milletini seven işini iyi bilen iyi yetişmiş Ülkücüler görmüşlerdir. Aslında buradan ülke ve ülkeyi yönetenlerde en büyük zararı görmektedir. Bu duruma son verilerek uğranılan haksızlıklar en kısa süreçte giderilmelidir.

Ülkücü Teknik Elemanlar Derneği olarak bu projenin ülkemize hayırlı olmasını diliyoruz.