

Kanal İstanbul

Evliya Çelebi, “Seyahatname”de iki kanal projesinden bahseder; birincisi, Sakarya nehrinin Sapanca gölüne akıtılması ve bu gölün de İzmit körfezi ile birleştirilmesi projesidir:

“**Sakarya nehri az bir gayretle Sapanca gölcüğüne akıtılabilir.** Hattâ bir zaman bu gölcüğü İzmit körfezi ile birleştirmek için yüzbinlerce kazma ve çapalı ırgat ve ameleler toplattırılmış ise de İzmit halkının “Buna Firavun hazinesi ve Hz. Nuh ömrü gerekir” diye güçlük göstermesi, işin yapılmasına engel olmuştur. Ama **Sakarya nehri bu göle, bu göl de İzmit körfezine akıtılırsa** bir daha Karadenizden Sakarya yolu ile düşman giremezdi. Bir de İzmit şehri iç vilâyet (Bolu) nehrine varıncaya kadar beş konaklık bir mâmur olur. Bolu nehri iskeleye yaklaşır, İstanbul gemileri tâ Bolu’ya yetişir ve İstanbul’da bir tahta üç akçeye, bir kantar odun beş akçeye olup büyük hayır olurdu.”

Diğer bir kanal projesi de İdil ile Don nehirlerinin birleştirilmesi projesidir:

“Üçüncü Murad zamanında Sokullu Mehmed Paşa, Azak kalesi dibinden akan Don nehrinin başı İdil nehrine üç menzil yakın olduğundan kanallar kazıp Don nehrine akıtmak için iki sene çalışmış ve birçok işler başarmışken kış gelip askerler kırılmış ve malzemeler de Ruslar’a kalmıştır. Eğer **İdil nehri ile Don nehri birbirine karışsa idi** İstanbul’dan gemiler Karadeniz’e, Azak denizi’ne oradan Don nehri ile tâ İdil nehrine, oradan gemilerle Acem diyarında Demir kapı, Bakü, Şirvan ve Şamahı taraflarına gidip buraları kolayca ele geçirmek mümkündür. Hâlâ Osmanlı padişahları isteseler bunu yaparlar. Çünkü kazılan hendekler İdil’e bir saatlik mesafe kalmıştır. İdil’in yükseldiği Don nehrinden fazladır. Bunun için İdil’in Don’a akması kolaydır. Ben idil hendeklerini Mehmed Giray zamanında gördüm.”

“İstanbul Boğazına alternatif su yolu projesinin tarihi Roma İmparatorluğuna kadar gider. Bitinya valisi Plinius imparator Trajan arasındaki yazışmalarda **Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesinden** ilk defa bahsedilmiştir. **Karadeniz ve Marmara'nın yapay bir boğazla birbirine bağlama fikri 16. yüzyıldan bu yana 6 kez gündeme gelmiştir.**” (Vehbi Kara)

Yavuz, Süveyş kanalını yeniden kazdırarak bu ticâret yolunu tekrar eski mecrasına çevirmek istemiş, fakat kısa saltanatında bu projeyi gerçekleştirecek zaman bulamamıştı. II. Selim ve III. Murad devrinde de Süveyş kanalının açılması İstanbul’da aktüel bir mevzu olmuş, fakat gerçekleştirilememiştir. Kılıç Ali Paşa’nın bu husustaki projesine Sokullu, ehemmiyet vermemiştir.

Akkoyunluların düşmesi ve Safevîlerin iktidara gelmesiyle İran’ın Şîî Türkler’in eline geçmesi, Türk âleminin geleceği için gerçek bir yıkım oldu. Volga kanalı meselesi, bu vaziyetin ne derecede mühim olduğunu Divân-ı Hümâyûn’un tamamen takdir ettiğini gösterir.

Astırhan seferinde (1569) gerçek hedef, Astırhan’ın alınmasından fazla Don-Volga kanalının açılmasıydı. Bu kanal açılırsa, Astırhan ve Kuzey Kafkasya, hâliyle Osmanlıların eline düşerdi. Bilindiği gibi, **Karadeniz’le Hazar Denizi’ni birleştirmenin tek yolu, Don ve Volga nehirlerini birleştirmektir. Bu iki nehir, bir yerde karşılıklı dirsek yapmakta ve 50 km yaklaşmaktadır.** Bu 50 km’lik yol bir kanal şeklinde birleştirildiği takdirde, Karadeniz’in kuzeyindeki Azak Denizi’nden Don nehrine giren gemiler, Volga’ya geçebilir ve Hazar Denizi’ne inebilir.

Bu kanalın kazılması kolay iş değildi. Fakat Türkiye gibi bir cihân devletinin kudreti dâhilindeydi. Kolay iş olmadığı ancak **1952’de Ruslar tarafından gerçekleştirilebilmiş** olmasından anlaşılır. Fakat bir defa da bu kanal açılırdı, Ruslar’ın Hazar ve Kafkasya’ya doğru yolları kesildiği gibi, İran tarafından bütün ilgisi kesilmiş olan Türkiye ile Türkistan yolu da açılırdı.

Aral Gölü çevresini elinde tutan Harzem Hânı, Dîvân-ı Hümâyûn’un dikkatini, son yıllarda Ruslar’ın iki Türk devletini (Astırhan ve Kazan) ortadan kaldırdıkları noktasına çekmek için, İstanbul’a elçi de göndermiştir. Hârzem Hânı, İran’ın da Türkistan ile Türkiye yollarını kestiğini, Türkistan hacılarına bile yol vermediğini II. Selim’e anlatıyor, Astırhan’ı fethetmesini ve Türkiye-Türkistan yolunu açmasını ricâ ediyordu.

Sokullu Mehmed Paşa, bu kadar mühim bir işe, asker olmayan ve esâsen devletin ikinci derecede memurlarından bulunan (maliye müsteşarı) Çerkes Kasım Bey’i tâyin etmiştir. İş yalnız kanalın açılması değildi. Astırhan da fethedilecekti.

Süveyş kanalını açtırmayı daha Yavuz düşünmüş olduğu gibi, Don-Volga kanalını da Kaanûnî açtırmak istemiş, hattâ bu hususta, Sokollu'dan önceki sadrâzam Semiz Ali Paşa'ya emir vermişti. Fakat Almanya ile yeniden başlayan savaş, kanal projesinin ileriye bırakılmasını icab ettirmişti. Bu proje üzerinde hazırlık yapması için Kırım Hânı, daha 1567'de emir almıştı.

Astırhan seferine memur donanma, 4 Ağustos 1569'da İstanbul'dan hareket ederek, Azak limanına, yani Don nehrinin ağzına gelmiştir. Bu işin mayısta başlaması lâzımdı. Ağustosta başlamak demek, Rusya'da pek sert geçen sonbaharın bütün mevsim güçlüklerini göze almak demektir.

Eylülde kanal işinde 30.000 işçinin çalıştığı anlaşılmaktadır. Asker, bu işçileri Rus tecavüzünden koruyacak, bir yandan da Astırhan'ı fethedecekti. Devlet Giray Hân, en az 30.000 atlı ile Astıhan önlerine gelmişti. Astırhan seferinde kullanılan asker ve işçi sayısı 100.000 kişiden az değildir.

12 Eylül 1569'da Osmanlı-Kırım kuvvetlerinden müteşekkil Türk ordusu, Astırhan'a varmıştır. Bu, gerçekten geç bir tarihtir. Muhâsara 20 Eylül'de, yani 8 gün sonra kaldırılmıştır. **Bir muhâsaranın bir haftada kaldırılması görülmüş şeylerden değildir.** Havanın muhâlefete başlaması düşünülebilir. Fakat asıl sebep şüphesiz Devlet Giray'ın, Kasım Paşa gibi asker olmayan bir beylerbeyinin otoritesini tanımamış olmasıdır. Devlet Giray, serdârlığın kendisine verilmemesinden de alınmış görünür. Devlet Giray, bu seferden iki yıl sonra Rusya'nın başkenti Moskova'yı fethetmiş ve şehri yakmıştır.

Kanalı kazan işçiler, Volga sırtlarından esen korkunç soğuklara dayanamamış ve büyük telefata vermişlerdir. Yemen meselesinin birinci derecede ehemmiyet arzemesi üzerine kanal ve Astırhan işi tekrar ele alınmamıştır.

II. Selim bu projenin akamete uğramasından çok müteessir olmuş ve bütün mes'uliyetin damadı Sokollu Mehmed Paşa'ya ait bulunduğunu şu sözleriyle açıkça anlatmıştır:

“- Cümle masârif ve zâyî'at görülüp senden tazmin olunmalıdır.”

Kâtib Çelebi de bu mesele hakkında şu şekilde fikir beyan ediyor:

“Kıssadan hisse budur ki, **küçük adamla büyük işe mübâşeret câiz değildir.** Maslahatın münâsib serkârı gerek. Zikr olunan hususa bir padişah varıp zamaniyle mübâşeret etse, ancak uhdesinden gelebilir ve **bu makuule işler, sâhib-himmet padişah işidir, vüzerâ ve serdârlar kârı değildir.** (Yılmaz Öztuna)

İstanbul'un gelişmesinde büyük katkıları olan **Profesör Prost**'tan söz etmek isterim. İstanbul'a 20. yüzyılın modern şehircilik anlayışını yansıtan bir düzenleme kazandırmak isteyen **Atatürk** de, 1935'te, İnönü'nün başbakanlığı döneminde, kendisini **bizzat davet ederek İstanbul'un imar planını hazırlayacak ekibe danışman yapmıştı.** Henri Prost İstanbul'a gelmeden önce Kazablanka şehrinin master planını yapmış ve kentin modernleşme yönünü ve tarzını belirlemişti.

Prost bu işi hakikaten iyi bilen adamdı ve o devirde İstanbul'da yapılan birçok yol ve yapılaşmada Prost'un çok büyük katkısı vardı. Taksim-Harbiye arasındaki çift yönlü cadde, İnönü Gezisi, Eski Taksim Gazinosu, Divan Oteli'nden İstanbul Radyoevi'ne kadar uzanan çağdaş apartman blokları Prost'un ilk projeleriydi. Sadece bunlar da değil, Emlak Caddesi, Açık hava Tiyatrosu ve bugünkü Teknik Üniversite'ye (eski Taşkışla) kadar uzanan yapılaşma, Dolma bahçe Stadyumu, Bebek-İstinye yolu da Prost'un eseri idi... Mısır Çarşısı'yla birlikte birçok eski eserin yenilenme projesinin altında da Prost'un imzası vardı.

İstanbul'umuzda yeniden gündeme gelen Kanal İstanbul değişik projesini ilk defa Prost, Karadeniz ile Marmara'yı dar bir boğaz yolu aracılığıyla Haliç üzerinden birbirine bağlamak fikriyle ortaya atmıştı. Böylelikle Karadeniz ile Haliç arasındaki seviye farkı nedeniyle, hem Haliç akıcılık kazanacak, hem de İstanbul'un batısından Trakya'ya kadar uzanan bölgede “Yeni İstanbul” olarak adlandırılarak yeni bir yerleşim bölgesi elde edilecekti.

Prost vizyonu büyük gerçek bir şehirciydi. İstanbul'un nüfusunun sürekli artacağını öngörerek gündeme getirdiği proje hayata geçirilebilseydi, bugün İstanbul'un sorunlarının önemli bir bölümü çözülmüş olurdu. Prost sürekli, “Bu şehre büyük bir göç olacak, şimdiden genişleme bölgelerini tespit etmek ve altyapılarını hazırlamak gerekir” diyordu. (Jak Kamhi)

- **Denizciliğin Önemi** (Vehbi Kara)

Tüm dünya dış ticaretinin % 70'den fazlası deniz yolu ile yapılmaktadır. Dünyada 70.000'i aşkın ticaret gemisinde çalışan 1,5 milyondan fazla denizci, dünya ekonomisine ve toplumların refahına

eşsiz bir katkı sağlamaktadır. Ülkelerin ham maddelerini, mamul ürünlerini, yakıtlarını, gıdalarını ve hayati birçok ihtiyacını emniyetli, çevreye en az zarar verecek şekilde taşımaktadır.

İstanbul Üniversitesinde Mühendislik ve Su Bilimleri Fakültelerinde **5 yıl boyunca denizcilik dersleri öğretmenliği yaptım**. Derslerimde daima denizciliğin önemini anlatmayı ve denizciliği sevdirmeyi hedeflemiştir. İlk iş olarak denizcilik kültürünün yaygınlaştırılması adına çok yanlış olarak kullandığımız bazı kelimeleri düzeltmeye çalışmışım. Örneğin çok fazla dile getirilen “Türkiye üç taraftan denizlerle kuşatılmıştır” veya “üç yönden denizlerle çevriliz” cümlelerini düzeltmek gerekiyor.

Doğru cümle “**Türkiye üç yönden denizlere açılmaktadır**” olmalıdır. Zira bir kilometre **denize sahili olan bir ülke dünyanın 150 ülkesine komşu olmaktadır**. Her türlü ticari, sosyal ve kültürel ilişki bu sayede mümkün olabilmektedir. Buna mukabil kara sınırında sadece bir ülke ile komşu olursunuz.

Denizcilik sadece yük taşımacılığı olarak düşünülmemelidir. Balıkçılık, savunma, gemi inşa, turizm, spor, eğitim ve ticari organizasyonlar olarak çok farklı sektörlerde milyonlarca insanı direkt olarak ilgilendiren devasa bir işittir.

Denizciliğe önem veren toplumlar kısa sürede dünyanın süper güçlerinden biri olmuştur. Roma İmparatorluğu, Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Sovyetler Birliği ve ABD gibi ülkeler denizcilik kültürleri ve deniz gücünü etkin olarak kullanmaları sayesinde dünyanın en güçlü devleti olmuşlardır.

Yüz yirmi iki gemiden oluşan Kaptan-ı Derya Barbaros Hızır Hayrettin Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması, 27 Eylül 1538 tarihinde Preveze’de, Andrea Doria komutasındaki iki yüz altmış iki gemiden oluşan Haçlı Donanması’nı mağlup etmiştir. Bu zafer, Akdeniz’deki Osmanlı hâkimiyetini tam anlamıyla pekiştirmiştir. Osmanlı Devletinin en güçlü yıllarının 1538 ile 1566’daki Kanuni Sultan Süleyman’ın yılları olduğu neredeyse tüm tarihçilerin ortak kanaatidir. **Barbaros Hayreddin Paşa, Preveze’de Haçlı donanmasının neredeyse yarısını denize gömerek dünyanın en büyük devleti olmak için denizlere hakim olmak gerektiğini ispatlamıştır.**

Preveze galibiyeti ile Hristiyanların Haçlı birlikteliği parçalanmış, Venedik barış imzalamış daha sonraki Kıbrıs ve Girit’in fethi yolu açılmıştı. Zaferden sonra birçok ada ele geçirilmiş Hristiyan korsanlarının akınları durdurulmuştur. Ayrıca Latin devletleri, Karadeniz’de ticaret gemilerini dolaştırma iznini yitirmiştir.

- **Büyük Türkiye Tarihi (Yılmaz Öztuna)**

Kaanunî devrinde Türk deniz siyâsetinin esâsı şu idi ki, Türk donanması, dünyanın geri kalan bütün donanmalarının toplamından daha güçlü olmalı ve daima bu seviyede tutulmalı idi. Belki gemi sayısı bakımından değil, fakat teknelerin mükemmelliği, efradın tâlim ve terbiyesi, deniz topçusunun menzil üstünlüğü bakımından, bu husus, XVI. asır boyunca gerçeğin ta kendisi olmuştur.

Türk Donanması, dünyanın yalnız en büyük değil, aynı zamanda “**en yeni**” donanması idi. Avrupa’da hiçbir devletin donanmasının gemileri Türklere olduğu kadar değiştirilip yenilenmezdi. Türk gemileri, birkaç yılda bir değiştirilir, yerlerine yeni tezgâhtan indirilmiş olanlar geçirilir, eskiler, topları çıkarıldıktan sonra, ticâret gemisi olarak Türk tâcirlerine veya Avrupa’ya satılırdı. Keza kara ve deniz topları birkaç yılda bir değiştirilir, eskiler dökümhânelere götürülüp eritilir, bunlarla, daha yeni modeller dökülürdü.

Bilindiği üzere dünya tarihinde **Türkiye’den sonra ancak iki devlet, İngiltere ve ABD aynı deniz siyâsetini gerçekleştirmeye muvaffak olmuşlardır.** XIX. asırda İngiliz donanması, dünyadaki diğer bütün donanmaların toplam gücünden üstün bir seviyede tutulduğu gibi, II. Cihan Harbi’nden sonraki yıllarda da aynı hususu ABD gerçekleştirmeye muvaffak olmuştur.

1580’de III. Murad’a sunulan ‘Târih-i Hind-i Garbî’de, Padişahın ve Divân’ın dikkati **Amerika’nın keşfine, açık denizlere, Okyanus ticâretine, Süveyş Kanalı’nın tekrar açılarak Akdeniz’in Atlas Okyanusu ile rekabet edecek bir duruma yükseltilmesine** çekilmiştir. 1625’te Ömer Tâlib de, yazdığı eserde, aynı tavsiyelerde bulunmakta, Avrupalıların Asya ticaretinden muazzam kazançlar elde ettikleri hususunda Divân’ın dikkatini çekmektedir.

XV. asrın zengin ülkeleri Anadolu idi, İtalya idi ve bunlara bağlı ülkelerdi. XVI. asırda Batı Avrupa kalkınmaya başladı. XVII. asırda kalkındı, XVIII.'de zaferi elde etti. Türkiye, İtalya ve onlara bağlı ülkeler fakirleşirken, Batı Avrupa'da zenginlik arttı.

Türk deniz gücünün uyuştığı XVII. asrın son yıllarında bile yalnız Venedik şehrinde 1.000 küsur Müslüman Türk tâciri, armatörü ve ticarî mümessili bulunuyordu. Hindistan limanlarında da Osmanlı tâcirleri ve antrepoları vardı. Osmanlılar, bu sebepten İslâm âleminin en geç çöken parçası oldular.

Portekiz ve daha sonra İspanya da, Osmanlı imparatorluğu gibi çöktü. Çünkü, deniz hâkimiyetlerini devam ettiremediler. Buna karşılık Hollanda, İngiltere, Fransa, son derece parladı ve inkişâf etti.

Deniz yollarının Portekiz tarafından kesilmesinin kısmen Anadolu'ya ve bilhassa İstanbul'a faydalar sağladığı inkâr edilemez. Çünkü kara ticareti eskisinden çok daha büyük ölçüde canlandı. Anadolu, XIII. asrın ilk yarısında, Büyük Alâeddin Keykubâd zamanındaki zenginliğine erişti, çok büyük şehirler teşekkül etti. Venedik'in bütün parlaklığı İstanbul'a geçti. İstanbul, gerçek mânâsıyla dünyanın merkezi, en zengin ve en büyük şehri, en işlek limanı hâline yükseldi. Osmanlı devletinin sağladığı âsâyîş ve huzur bu zenginliği büsbütün arttırdı.

Türkiye, belki Hind denizlerine hâkim olamadı. Fakat Portekiz'i de, bir asır süren bir hâkimiyetten sonra Hind Okyanusu'ndan mahrum etti. Fas'ta Portekiz ordusunu, donanmasını, kralını, kumandan ve devlet adamlarını yok eden Türkler, Portekiz'in İspanya tarafından ilhâkını hazırladılar. Devlet olarak bile hayâtını devam ettiremeyen **Portekiz, Hind sularındaki zengin ticâreti Hollandalılara ve bir müddet sonra İngilizlere bıraktı.**

- **Denizcilik Ufkunun Açılması ve Kanal İstanbul (Vehbi Kara)**

Bazı insanların Kanal İstanbul'a karşı çıkması; deniz ufuklarının ne derece dar ve kısıtlı olduğunu gösterir. **Avrupa kıtasının nasıl su yolu ağları ile donatıldığını** görmediklerinin bir delilidir. Sadece Avrupa değil Asya ve Amerika kıtası dahi su yolları sayesinde hızlı bir şekilde gelişmiştir.

Tarih boyunca insanoğlu yük ve yolcu taşımacılığında denizyolundan istifade etmiştir. İlkel sallardan günümüzün teknolojik modern gemilerine uzanan süreçte denizyolu taşımacılığı çeşitli evrelerden geçmiştir. Özellikle dünya ticareti ve tarihi açısından dönüm noktalarından biri olan **coğrafi keşifler, sanayi devrimi ve ardından buharlı gemilerin icadı** denizyolu taşımacılığının önemi açısından milat niteliğindedir. **Dünya tarihi boyunca denizyoluna hâkim olabilen topluluklar gelişmişler ve refah düzeylerini arttırmışlardır.**

1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi 2013 yılında 18 kat artarak 9 milyar tona ulaşmıştır. Shipping Statistics and Market Review (ISL) verilerine göre, **hacim olarak dünya ticaretinin yüzde 75'i denizyoluyla, yüzde 16'sı demiryolu ve karayoluyla, yüzde 9'u boru hattı ve yüzde 0,3'ü havayoluyla yapılmaktadır.**

Ülkemiz üç taraftan denizlere açılması ve jeopolitik konumu nedeniyle denizcilik açısından önemli bir konumdadır. Denizcilik, ülkemiz için de rekabetçi üstünlüğe sahip olduğumuz alanların içerisinde yer almaktadır. Denizcilik sektörünün sahip olduğu stratejik önemin denizcilik alanında bilim adamlarının özgün araştırmalarını yayınlayacakları, bilgi birikimini paylaşacakları bir platforma da dönüşmesi gerekliliği açıktır.

Türkiye'nin denizcilik vizyonu, Kanal İstanbul ve benzeri projeler sayesinde uluslararası rekabet gücü yüksek, küresel ağ ile entegrasyonu sağlanmış, ülke ekonomisini destekleyen bir yola girecektir. İstihdamda artan paya sahip bu sektör sayesinde işsizlik gibi bazı önemli sorunlarımızın kolaylıkla aşılacağı hesap edilmelidir.

İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan **küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşmüş, dünya denizciliğinin doğal limanı haline gelmiş, bölgesinde denge ve güven unsuru bir Türkiye için; denizcilik sektörüne önem verilmesi şarttır.**

Deniz ticareti ve **denizyolu taşımacılığı** gerek tek seferde taşıdığı yük miktarı, gerekse maliyet açısından diğer taşıma yöntemlerine göre daha avantajlı konumdadır. Teknolojinin de ilerlemesiyle sefer süreleri kısalmış ve aynı zamanda denizde can ve mal güvenliği de artmıştır.

Dünya ölçeğinde üretim düzeyinin artması, üretim için girdilerin tedarik edilmesi ve ortaya çıkan ürünün tüketiciye ulaştırılması denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır. **Dünya ticaret hacmine paralel olarak artan ülkemiz dış ticaret hacmi denizcilik sektörümüzü daha da**

önemli bir yere oturtmaktadır. İşte bütün bu nedenlerden dolayı; Kanal İstanbul projesi denizcilik sektörünün gelişmesi açısından büyük öneme sahiptir.

Dünyada ve ülkemizdeki ekonomik gelişmeler ve bu gelişmelerin deniz ticaretine etkileri Waterway gibi su yollarının inşası sayesinde olacaktır. Ülkemiz deniz ticaretinin son yıllardaki değişimi ve dünyadaki konumunu güçlendirmek için neler yapılması gerektiği sorusuna en güzel cevap “Kanal İstanbul” projesidir.

Almanya, **Magdeburg Su Yolu Köprüsü** ile nehirlerin üzerinden geçen gemilere yol açmıştır. Elbe nehrinin üzerinden geçen köprüünün üzerinden de ayrıca gemiler geçebilmektedir. Yanlış duymadınız bu köprü gemilerin geçişi için yapılmış olup “gemi köprüsü” de denilebilmektedir.

Peki, sadece Almanlar mı? İngilizlerin de denizcilikte ileri olduğunu biliriz, peki ya Fransızlar? Onlar da bu konuda çok gayretli ve uyanık milletlerdendir. **300 yıl önce Paris’e elçi olarak gönderilen Yirmisekiz Mehmet Çelebi, seyahat notlarında Fransızların denizciliğe verdiği önemi anlatmıştır.** Mehmed Çelebi, Paris’te on bir ay kalmış dönüşünde, seyahati sırasında gördüklerini bir kitap halinde padişaha sunmuştur.

Kitabında İstanbul-Paris yolculuğu, Bordeaux üzerinden Paris’e varışı, anlatılmaktadır. **1720 Yılında Güney Fransa’da bir su yolu** olduğunu bu kitabından öğreniyoruz. Bordeaux şehrine bu su yolunu kullanarak gelen Yirmisekiz Mehmet Çelebi denizcilikte ne kadar geri kaldığımızı bu yolculuk ile ifade etmiştir. Bu eserin yazılması üzerinden 3 asır geçmiş olmasına rağmen **hâlâ su yollarının önemini idrak edemeyen bir yanımız var.** Bu açığı nasıl kapatıp gelişmiş ülkeler seviyesine çıkarız ayrı bir meseledir, lakin Kanal İstanbul sayesinde bu işi bir parça hızlandırabileceği akla gelmektedir.

Hâlihazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı’ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu açılacaktır. Bu kanalla birlikte **İstanbul Boğazı tanker trafiğine tümüyle kapanacak,** İstanbul’da iki yeni yarımada, yeni bir de ada oluşacaktır.

Projenin İstanbul Boğazı’na alternatif bir kanal olduğu ortaya çıkınca hukukçular arasında kanalın yasal statüsü hakkında tartışmalar olsa da **yapay su yollarından ücret alınması dünya üzerinde kabul görmüş bir yöntemdir. Günlerce Boğazlarda beklemek yerine hızlı ve emniyetli bir şekilde Boğazlardan geçmek; denizcilik şirketlerinin lehine bir durumdur.** Çünkü denizde zaman eşittir paradır.

Hâlihazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı’ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu açılacaktır. **Kanalın uzunluğu 40-45 km; genişliği yüzeyde 145-150 m, tabanda ise yaklaşık 125 m, suyun derinliği 25 m. olacaktır.**

Kanalın **Montrö Boğazlar Sözleşmesi**’ne aykırı bir durum yaratıp yaratmayacağı tartışılmaktadır. Montrö sözleşmesi ile savaş gemileri, Karadeniz’e ancak sınırlı tonajlarla, yüklerle, silahlarla ve sınırlı bir süreliğine girebiliyordu. Yapılması planlanan bu kanalın Montrö sözleşmesinden olumsuz olarak kaynaklanan Türkiye’nin egemenlik haklarını kullanması konusunda elini güçlendireceği açıktır.

- **Kanal İstanbul, Avrasya için de stratejik** (*Star Gazetesi, 04.02.2020*)

Ankara Rusya Araştırmaları Enstitüsü (RUSEN) Başkanlığı görevini de yürüten Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Salih Yılmaz, AA muhabirine yaptığı değerlendirmede **Kanal İstanbul ve Karadeniz ile Hazar arasında Avrasya Kanalı Projeleri**’nin hem Kafkasya’yı hem de Orta Asya’yı Türkiye üzerinden deniz yoluyla Batı’ya ulaştırabildiği gibi Çin’in de önünü açacağını anlattı.



Birçok uzmana göre İstanbul, Avrasya veya Hazar-İran Körfezi kanal projeleriyle ilgili tartışmaların Çin'in "Tek Kuşak, Tek Yol Projesi" ile ilişkilendirildiğini ifade eden Yılmaz, şunları söyledi:

"Kanal İstanbul Projesi sadece Avrupa için değil Avrasya jeopolitiği için de stratejik bir projedir. Kazakistan'ın eski Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, Soçi Yüksek Avrasya Ekonomi Konseyi'nin bir toplantısında, **Karadeniz ile Hazar arasında Avrasya Kanalı İnşası Projesi**'ni gündeme getirdiğinde Rusya bununla oldukça ilgilenmiştir. Bu proje aslında **Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi'ni Hazar ve Kanal İstanbul ile Avrupa'ya bağlama projesi** olarak da nitelendirilebilir. Çin, hem Hazar Projesi'ne hem de Kanal İstanbul Projesi'ne maddi destek sağlayarak bu yolun açılmasını istiyor. Böylece ABD'nin engellemesi baypas edilerek Avrupa'ya ulaşılmış olacak. Çinli şirketlerin iki projenin de maliyetini karşılama konusunda teklifleri var. Kanal İstanbul ve Avrasya Kanalı Projeleri hem Kafkasya'yı hem de Orta Asya'yı Türkiye üzerinden deniz yoluyla Batı'ya ulaştırabildiği gibi Çin'in de önünü açacaktır. **Çin'in Gürcistan'da liman kiralaması** aslında bu projeye de ilişkilendirilmektedir."

İstanbul ve Avrasya Kanalı Projesi'ni Rusya'nın da desteklediğini dile getiren Yılmaz, "ABD'nin ise bu projelerin jeopolitik durumu değiştireceğini bildiğinden stratejik projeleri yavaşlatmak için bölgede istikrarsızlığı artıracak girişimleri destekliyor." dedi.

ABD'nin Afganistan üzerinden Özbekistan-Kazakistan-Hazar-Azerbaycan-Gürcistan hattını ön plana çıkararak Rusya'nın bölgede etkin olmasına engel olmaya çalıştığının bilindiğini söyleyen Prof. Dr. Yılmaz, "ABD'nin Ankara ve Astana ile aktif diplomasi yoluyla yasal, ekonomik ve diğer çözümler hazırlayarak Rusyasız projelere destek olmaya çalıştığı bilirse de yeni dönemde İngiltere'nin ise tam tersine bu projelere ilgi göstermesi beklenebilir." değerlendirmesini yaptı.

Süveyş Kanalı'na rakip değil

Kanal İstanbul'un, Mısır ve BAE için riskli proje olarak nitelendirildiği yönündeki iddialara da değinen Yılmaz, şöyle devam etti:

"Mısır hükümeti Kanal İstanbul'un Süveyş Kanalı için rakip olduğunu beyan etmiştir. Hatta BAE de kendi limanlarının önemini kaybetmesi ihtimali dolayısıyla Kanal İstanbul'u rakip olarak nitelendirmektedir. Çünkü kanal çevresinde ticari merkezler oluşacağı için kaçınılmaz olarak İstanbul ve Dubai arasında rekabet olacaktır. Kanal İstanbul'un Süveyş Kanalı için ekonomik, politik veya deniz seyri açısından önemli bir tehdit oluşturmayacağı açıkken böyle bir hava oluşturulması bazı ülkelerin Mısır-Türkiye ihtilafını derinleştirmek istemelerinden kaynaklanmaktadır. Çünkü yeni kanal Karadeniz'i Marmara'ya bağlayacak, Süveyş Kanalı Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlamaktadır. Bu da her kanalın farklı görevleri yerine getirdiği ve aralarında rekabet için bir sebep olmadığı anlamına geliyor."

- **Neden Kanal İstanbul?** (<https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden>)

Projenin Amacı

Yılda yaklaşık 43.000 geminin geçtiği İstanbul Boğazı, en dar yeri 698 m olan doğal bir su yoludur. Gemi trafiğinde tonajlardaki artış, teknolojik gelişmeler sonucu **gemi boyutlarının büyümesi** ve özellikle akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli/zehirli maddeleri taşıyan gemi (tanker) geçişlerinin artması, İstanbul üzerinde büyük baskı ve tehdit oluşturmaktadır.

İstanbul Boğazı'nda su yolu ulaşımını riske eden **keskin dönüşler**, kuvvetli akıntılar ve transit gemi trafiği ile dik kesişen **kent içi deniz trafiği** mevcuttur. Boğaz'ın her iki yakasında yüzbinlerce sakin yaşamaktadır. Boğaziçi gün içinde milyonlarca İstanbullu için ticaret, yaşam ve geçiş yeridir. Boğaz, geçen gemi trafiğinin oluşturduğu riskler açısından her geçen yıl daha tehlikeli hale gelmektedir. 100 yıl öncesinde 3-4 bin olan yıllık gemi geçiş sayısı artmış ve bugün 45-50 bine ulaşmıştır. Seyir emniyetinin artırılması için **uygulanan tek yönlü trafik organizasyonu nedeniyle büyük gemiler için Boğaz'da ortalama bekleme süresi, beklemeye takılan her gemi için yaklaşık 14,5 saattir**. Bekleme süresi bazen gemi trafiğine ve hava şartlarına bazen de yaşanacak bir kaza veya arızaya bağlı olarak 3-4 günü, hatta haftayı bulabilmektedir.

Bu çerçevede, İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş koridorunun planlanması zorunlu hale gelmiştir. Kanal İstanbul ile günde 500 bin yolcuyla seyahat ettiren şehir hatlarıyla transit geçiş yapan gemilerin 90 derecelik dik kesişmelerinin yaratacağı ölümcül olabilecek kaza risklerinin önüne geçilerek, halkımız için güvenli bir seyahat sağlanabilecektir. Aynı zamanda kent içi ulaşımında denizyolunun payının artırılması mümkün olabilecektir.

Bu bağlamda, Kanal İstanbul Projesi'nin amacı;

- İstanbul Boğazı'nın tarihsel ve kültürel dokusunun korunması ve güvenliğinin artırılması,
- İstanbul Boğazı'nda öncelikle deniz trafiğinden kaynaklanan yükün azaltılması ve Boğaz güvenliğinin artırılması.
- İstanbul Boğazı'nın trafik güvenliğinin sağlanması,
- Seyir emniyetinin sağlanması,
- Yeni bir uluslararası deniz trafiğine açık bir su yolunun oluşturulması
- Olası bir İstanbul depremi dikkate alınarak, yatay mimariye dayalı depreme dayanıklı modern bir yerleşim alanı oluşturulması.

İstanbul Boğazı Geçiş Sayıları

Boğaz trafiğini 1930'lu yıllarda 50 m uzunluğundaki gemiler oluştururken bugün 350 m'ye varan gemiler boğazlardan geçiş yapmaktadır.

1936 Ortalama	3.000 gemi geçişi
2019 Ortalama	43.000 gemi geçişi
2050 Ortalama	78.000 gemi geçişi
2070 Ortalama	86.000 gemi geçişi

Kanal İstanbul Projesinin Kesit ve Boyutları

Kanalın uzunluğu yaklaşık 45 km, taban genişliği minimum 275 metre ve derinliği 20,75 metre olacaktır. Ülkemizin jeopolitik ve stratejik üstünlüğüne, sosyoekonomisine, istihdam ve güvenliğine faydası olabilecek, ülkemizi 2040 ve 2071 hedeflerine taşıyacak bölgesel gelişmeler ve projeksiyonlar dikkate alınarak proje boyutlarında iyileştirme yapılabilir.

Proje ile Entegre Yapılar

Kanal İstanbul için gerekli olan tesis ve yapılara ek olarak, projenin bir bileşeni olan entegre üniteler geliştirilecektir.

Bu yapılar;

- Küçükçekmece Yat Limanı,
- Konteyner Limanları,
- Rekreasyon Alanı,
- Lojistik Merkezidir.

Kanal İstanbul'un Toplam Maliyeti

Kanal inşaat maliyeti 75 milyar TL olarak öngörülmüştür. Proje İstanbul'un tarihi dokusunun korunması, İstanbulluların emniyeti, güvenliği ve ülkemizin menfaati içindir. Bu parasal bir büyüklükle ölçülemeyecek kadar değerlidir. Hayata geçirildiğinde elde edeceğimiz uluslararası ticaret hacmi ve ülkemizin stratejik öneminin artması da parasal olarak değerlendirilemez.

Kanal İstanbul Projesinin Tamamlanma Süresi

İhale sürecinin ardından kanal inşaatı öncesi hazırlık çalışmaları yaklaşık 1,5 yıl sürecektir. Kanal inşaatının ise 5,5 yıl sürmesi öngörülmektedir. Projenin tamamlanma süresi normal şartlar altında **7 yıl** olarak planlanmaktadır.

Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi

KANAL İSTANBUL PROJESİ MONTRÖ SÖZLEŞMESİ'NE HALEL GETİRMEZ

1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1923 yılında Lozan'da yapılan boğazlara ilişkin sözleşmenin yerini almıştır. Montrö Sözleşmesi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı için “**Türk Boğazları**” tabirini kullanmakta ve Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki deniz ulaşımına ilişkin hukuki düzenleme yapmaktadır. Montrö Sözleşmesi, ticari gemiler ile savaş gemileri ve savaş gemilerinin kendi içinde, Karadeniz’e kıyısı olan devletlerle olmayan devletler arasında, savaş zamanı ile barış ve savaş tehlikesi durumları arasında ayırım yaparak geçiş rejimini detaylı olarak düzenlemektedir. Özetle belirtmek gerekirse, **ticaret gemileri için geçiş serbestisi ilkesi benimsenirken, savaş gemileri için bir takım sınırlamalar** bulunmaktadır. En önemli sayılabilecek sınırlama olarak da Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz’de bulundurabilecekleri **savaş gemilerinin toplam tonajının 45 binden fazla olmaması, 21 günden fazla Karadeniz’de kalamamaları ve boğazlardan 15 bin tondan büyük gemi geçirememeleri** gösterilebilir. Ayrıca Karadeniz’e kıyısı olan bir devlete ait bile olsa, bazı savaş gemilerinin geçişini sınırlamakta ya da yasaklamaktadır.

Boğazlardan farklı olarak uluslararası hukukta “**kanal**” kavramı iki deniz alanını birleştiren ve insan yapımı su yolunu ifade etmek için kullanılır. Kanallar, devletin kara ülkesinin (topraklarının) kazılarak açılması sonucu olduğundan kanal üzerinde devletin yetkileri tamdır. Bununla birlikte, **Kanal İstanbul projesinin inşası, Türk Boğazları’ndan geçişi tamamen ortadan kaldıracak şekilde değil, sadece İstanbul Boğazı kısmı by-pass edilmek suretiyle planlandığından, Montrö Sözleşmesi’nce öngörülen kurallar uygulanmaya devam edecektir.**

- **Kanal İstanbul (Vikipedi)**



Benzer projeler

İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu projesinin tarihi Roma İmparatorluğu'na kadar uzanır. Bitinya Valisi Plinius ile İmparator Trajan arasındaki yazışmalarda **Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi'**nden ilk defa bahsedilmiştir.

Karadeniz ve Marmara'yı yapay bir boğazla birbirine bağlama fikri 16. yüzyıldan bu yana 6 kez gündeme gelmiştir. 1500'lü yılların ortalarında Osmanlı Devleti'nin hayata geçirmeyi planladığı 3 büyük projeden biri Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü'nü Karadeniz ve Marmara'ya bağlamaktı. 1550 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminde gündeme geldi. Dönemin iki büyük mimarı Mimar Sinan ve Nicola Parisi hazırlıklara başlamasına rağmen savaşıardan dolayı bu projenin hayata geçirilmesi iptal edildi.

İstanbul'un batısında bir kanal projesi ilk kez TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik dergisinde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan bir makalede önerilmiştir. Dönemin Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem'in kaleme aldığı makalenin başlığı "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" idi. Büyükçekmece Gölü'nden başlayıp Terkos Gölü'nün batısından geçecek İstanbul Kanalı, uzunluğu 47 km, su yüzeyindeki genişliği 100 m, derinliği 25 m olarak tasarlanmıştır. 1994 yılında Bülent Ecevit İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'le Marmara arasında bir kanal açılmasını önermişti. Ve proje "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi" ismiyle DSP'nin seçim broşürlerinde yer almıştı.

Amaç

Kanal İstanbul Projesi ile ilgili ana amaç, mevcut gemi trafiğinin, İstanbul Boğazı'nın yanı sıra oluşturulacak bir kanal ile gelecekteki seyir sayısı ve gemi özelliklerindeki değişimler de dikkate alınarak Karadeniz'den Marmara Denizi'ne geçişinin hızlı, güvenli ve ekonomik olarak sağlanması, İstanbul Boğaziçi'ndeki yoğun gemi geçiş trafiğinden kaynaklanan çok yönlü sorunların çözümlenmesidir.

Kanal İstanbul, **lojistik ve turizm sektörünü güçlendirmesi**, İstanbul Havalimanı gibi büyük projelerle entegre olması, **İstanbul Boğazı'nın trafik yükünü hafifleterek** buradan tehlikeli madde taşıyan tankerlerden dolayı olası **tehlike ve riskleri minimize etmesi** ve yerel hukuka tabi yapay bir su yolu olması amaçlanıyor.

Yerleşim planı

15 Ocak 2018 tarihinde projenin güzergâhı belli olmuştur. Kanal İstanbul için nihai güzergah, beş alternatif güzergah arasında yapılan çalışmaların ardından seçildi. Ulaştırma Bakanlığı tarafından projenin Küçükçekmece Gölü, Sazlısu Barajı ve Terkos Barajı güzergahlarından geçeceği kamuoyuna duyurulmuştur.

Kanal İstanbul gidiş ve geliş olarak tek yönlü işletilecek bir yapay su yolu olup, kanaldan geçmesi öngörülen maksimum gemi boyutu dikkate alındığında en dar yerinde kanal taban genişliği 275 metre ve minimum su derinliği 20,75 metredir. 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	Panama Kanalı	Süveyş Kanalı
Genişliği	275 m	62.5 m	205 m
Uzunluğu	45 km	80 km	193 km
Maksimum kemere	77.5 m	51.2 m	51.2 m

(Kemere: Gemi güvertesinin enine konmuş girişlerinden her biri.)

Maliyet

Projenin toplam maliyeti 75 milyar ₺ olarak açıklanmıştır. Köprü ve havalimanları gibi yatırımlar da hesaba katıldığında toplam maliyetin 118 milyar ₺ olacağı tahmin edilmektedir.

Yorumlar

Projenin açıklandığı 27 Nisan 2011 tarihinde çeşitli görüşler açıklandı. Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi Mesut Caşın, projenin Rusya'yı ve Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkeleri rahatlatması yönünden de önemli olduğunu söyledi.

Greenpeace çevreci örgütü, **projenin İstanbul'un su kaynaklarını bitireceğine, deniz kimyasını bozarak canlıların yok olmasına yol açacağına** ve tarım-orman arazilerini olumsuz

etkileyeceğine dikkat çekti. Örgütün Akdeniz Genel Direktörü Uygur Özemsi bu projenin gerçekleşmesi durumunda deniz canlılarının, su havzalarının, verimli tarım alanlarının ve ormanların ciddi şekilde olumsuz etkileneceğini belirtti.

Mimarlar Odası'nın İstanbul Şubesi'nden Mücella Yapıcı, projenin İstanbul'un doğal yaşam kaynaklarını tehlikeye atacağını ve İstanbul Boğazı'ndaki petrol tankerlerinin yarattığı tehlikenin Kanal İstanbul'da da mevcut olacağını söyledi.

Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Kadir Seyhan ise İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin balık göçlerini olumsuz etkilediğini ve Kanal İstanbul'un balık göçlerini kolaylaştıracağını söyledi.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası, İstanbul'un deprem ve ulaşım gibi en önemli sorunlarını çözmesini beklediği bu projenin, bunların aksine başka sıkıntılara da yol açacak bir proje olacağını savundu. İstanbul'un artık tehdit altında olan doğal ve çevresel değerlerini kaybetmesine yol açacak bir proje olacağını belirtti.

Haliç'in temizlenmesinde görev almış Hacettepe Üniversitesi Öğretim Üyesi Cemal Saydam, Kanal İstanbul projesinin Marmara Denizi'nde ekolojik felakete neden olacağını söyledi. Haziran 2014'te Cemal Saydam ve 4 arkadaşı, Çılgın Proje Kanal İstanbul adında bir kitap yayınladı. Bu kitapta projenin İstanbul'un su kaynaklarına, deniz canlılarına etkisinin ne olacağı incelenmektedir. Ayrıca, Cemal Saydam Karadeniz ve Akdeniz arasındaki tuzluluk ve besin maddesi farklılıklarından dolayı kanalın İstanbul'da çürük yumurta kokusuna neden olacağını söylemiştir.

- **İstanbul Boğazındaki gemi kazaları** (<https://eksisozluk.com>)

- 14 Aralık 1960 günü meydana gelen kazada Yunan bandıralı World Harmony ile Yugoslav bandıralı Peter Zoraniç tankerleri çarpıştı. **52 denizci öldü**. Kaza sonucu **denize dökülen tonlarca petrol uzun süre yandı**.
- 1 Mart 1966 günü Dolmabahçe önlerinde çarpışan Sovyet bandıralı Lusk ve K. Oktibar gemilerinden **sızan petrolün tutuşması** sonucu Karaköy'deki Kadıköy iskelesi ve Karaköy vapuru yandı.
- 15 Kasım 1979 günü Haydarpaşa açıklarında Evriali adlı Yunan kosteriyle çarpışan Rumen bandıralı Independenta tankeri infilak etti; **51 Rumen denizci yaşamını yitirdi**. Tanker ve **denizdeki yangın altı hafta sürdü**.
- 24 Eylül 1985 günü bir Sovyet askeri okul gemisi Ahırkapı açıklarında yoğun sisten dolayı Meltem hücumbotu'na çarptı. Kaza sırasında ikiye bölünen **hücumbotta 5 aystubay hayatını kaybetti**.
- 25 Ağustos 1991 günü Leonis adlı petrol yüklü İtalyan tankeriyle umuryeri açıklarında yanlış rota izlediği için çarpışan Denizatı adlı kuru yük gemisi battı. **5 Türk denizci hayatını kaybetti**.
- 14 Kasım 1991 günü Anadoluhisarı açıklarında mısır yüklü M. Lilly adlı Filipin gemisiyle çarpışan Lübnan bandıralı Rabunion 18 gemisi battı. 2 Denizci kayboldu. Lübnan gemisindeki **22 bin koyun telef oldu**. Boğazda çok önemli bir çevre felaketine yol açtı.
- 13 Mart 1994 günü Nassia adlı Kıbrıs Rum bandıralı bir tankerle Yunan bandıralı kuru yük gemisi 13 Mart gecesi Rumelikavağı açıklarında çarpışması sonucu **19 denizci öldü**, 19 denizci yaralandı. 9 Denizci de kayboldu. Kazaya Yunan gemisinin dümeninin kilitlenmesi neden oldu. Dolu tankerin yalnızca bir bölümünün ateş alması olası faciayı önledi.

- **Anadolu Su Projesi** (*Ahmet Tuncer Akalın*)

Dünyayı ve Orta Doğu'yu ele alan kuraklık ve susuzluk yorumlarına karşı; küresel ısınma ve iklim değişikliği konusuna gereken önemin verileceği izlenimini taşıyan girişimler ülkemiz için çok sevindiricidir. Ancak yapılacak icraatın ekonomi, zaman ve verimlilik açısından başarılı olması da çok önemlidir. İklim değişikliğinden beklenen en önemli olumsuzluk kuraklık olarak görülmektedir. O hâlde bu konuyu öne alan proje ve çözümlere daha çok eğilmek gerekmektedir. Anadolu kalkınmasında kuraklık etkisini en aza indireceğini düşündüğümüz olmazsa olmaz bir çalışmayı çok önemli bir projenin başlangıcı olması dileği ile sunuyorum...

Küresel ısınma, su savaşları gibi beyanatları bir tarafa bırakırsak; önümüzdeki 20 yıllık perspektifte muhtemel kuraklıktan bahsediliyor. O hâlde ihtimali, olacak sayıp, tedbir almak en akıllıca bir davranış olur. **Türkiye'de doğudan batıya doğru 2000 metre yükseklikten başlayıp sıfır metreye ulaşan bir arazi yapısı mevcuttur.** Erzurum, Ankara, Afyon ve Ege hattını düşünelim... O hâlde iyi bir planlama ile **cazibe akış gücü kullanılarak Doğu bölgesindeki su fazlası, Orta ve Batı Anadolu'ya taşınabilir.** Bazı yerlerde tünel, bazı yerlerde sedde türü imalatlar gerekebilir. Ancak verimlilik düşünülünce bu tür imalatların maliyeti önemsizleşir. Mevcut imkânları kullanmak da imalatların maliyetini çok düşürecektir. Mümkün olduğunca proje istikametine akışı olan dere ve ırmaklar kullanılarak su taşınmasında zaman ve maliyetten tasarruf sağlanmalıdır. Burada esas: Anadolu ırmaklarında;

1- **Mansab ihtiyacından fazla olan suyu denize akıtmamak.**

2- **Su sevkinin olabildiğince cazibe akışı ile sağlamaktır.**

Bu proje ile ihtiyaçtan fazla olarak denize giden su, belirlenen alanlara sevk edilecek, böylece yer altı su seviyesinin yükseltilmesi, sulama suyu olarak kullanılması, mevcut barajlara takviye ve güzergâhta özellikle düşük yerleri sağlamak suretiyle, hidroelektrik santrali kurulumu sağlanarak, enerji elde edilebilecektir. Yerleşim alanlarının su ihtiyacı da doğrudan veya dolaylı olarak sağlanacaktır. Akan suyun taşıdığı alüvyal tabakanın çorak alanlarda çökeltilmesi suretiyle çok büyük ekim alanları kazanılabilir. Ayrıca ağaçlandırma çalışmasına güç katılacaktır. **2008 yılında Konya'da 61 bin su kuyusu tespit edilmiş, yer altından yılda 1,5 milyar metreküp su çekilmektedir. Ama su besleme açısından 20 yılda seviye 25 metre düşmüştür. Mesela Kızılırmak Hirfanlı Barajı civarında tabii akış esas alınarak kış aylarında altı-sekiz ay su fazlası Tuz Gölü-Konya havzasına akıtıldığında sadece yer altı su seviyesi yükselse bile büyük kazanç olacaktır.** Bu tür bir incelemede birçok tabii gölet ve su depolama imkânı doğacaktır. Bu çalışma ne kadar geç yapılırsa o kadar geç kalınmış olur. Aslında bu projeyi Anadolu Su Projesi olarak tanımlayıp kapsamlı bir çalışma olarak ele almak gerekir. En az bir genel müdürlük hacminde çalışmadır.

Burada esas olan denizlere akan kullanım dışı su kapasitesini değerlendirmektir. **DSİ, Karayolları, Köyleri, Orman Müdürlükleri gibi kuruluşların uhdesindeki makine parklarının atıl kapasitelerini; vardiya artırarak, çalışılmayan mevsimde çalışılabilecek bölgeye sevk ederek harekete geçirmek suretiyle yapılmasını istediğimiz bu Anadolu Su Projesi çalışmasının maliyeti yeterince küçültülebilir.** Çeşitli kuruluşların bünyesindeki bu makine imkânı yöneticilerimizin kapasitesizliğinden ötürü senelerden beri kullanılmamış, yüzlerce iş makineleri bilhassa 6 ay kış olan yerlerde yeterli şekilde çalışmadan ekonomik ömürlerini tamamlamıştır. Oysa yapılacak planlama ile doğudaki makine parkı, çalışılmayan kış mevsiminde çalışılabilen batıda ve batıdakilerle takviyeli bilahare doğu projelerinde mevsimsel olarak çalıştırılırsa büyük verim hasil olur. Böylece doğu kalkınması ve ülke kalkınması, süre ve kapasite olarak katlanmış olur. Ne yazık ki bu ülkenin imkânları yetersiz insanların uhdesinde heba olmuştur. Zararın neresinden dönülse kârdır. Bir makinenin günlük kira bedelini 180 gün ve 30 ildeki makine sayısı ile çarpınca bulunacak rakam, yılların kaybını verecektir. İşte tüyü bitmemiş yetimin hakkı...

Havza verimliliği ülke bütününde ele alındığı gibi bölgesel olarak da ele alınmalıdır. Birçok sulak alan, koruma havzası olarak belirlenmiş fakat kurak mevsimlerde susuz kalmıştır. Oysaki bu proje kapsamında bu alanların su deposu gibi kullanılması esastır. Ayrıca yeni su havzaları da keşfedilebilir.

Birçok ırmağın kaptaj alanları iyi incelendiğinde su verimliliğini artırmak mümkün görünmektedir. Kızılırmak, Sakarya, Muratsuyu bu açıdan ele alındığında verimli sonuçlara ulaşılabilecektir. **Konya Ovası, Haymana Ovası** gibi alanlar hatta **Denizli-Afyon hattı** bundan istifade edebilmelidir. Bu çalışmayı lokal alanlar için düşündüğümüzde **pek çok göl ve gölet çevresindeki dere ve ırmakların belli zamanlarda yönleri değiştirilerek boşa akan kapasite değerlendirilerek o çevrenin faydasına kullanılmalıdır.** Büyükçekmece Gölü Havzası, Elmalı Baraj Havzası, Kurtboğazi, Terkos takviye için incelenmelidir. Küçükçekmece Gölü havzası iyi incelenip kirlenme önlenip temizleme sağlanmalıdır.

Görülüyor ki ülkemiz uzun vadeli taahhütlerle sahip olduğu su imkânını başka ülkelere satamaz. Güncel olarak, sahip ve söz hakkından tavizsiz ticari değerlendirme doğaldır.

Devlet planlama teşkilatı, DSİ gibi ulusal kurumların biraz da böyle projelere el atması gerekir. Her ne kadar kamuoyunun böyle kurumların ne yaptığından bilgisi yoksa da, böylesine bir çalışmalarının olduğunu da duymadık. Beklentimiz bu projenin benimsenerek şümüllü bir çalışmaya

başlangıç olmasıdır. İşte bu açıdan **İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu** bir umut olarak görünmektedir.

Bir makale boyutunda incelenecek bir konu olmadığı malum. Ancak bir zaruret olan bu projeyi öncelikle benimsemek gerekmektedir. Detay çalışmalarda, çok daha faydalı alternatifler çıkacaktır. Projenin kapsam ve aciliyetinin **evre, Bayındırlık, Tarım Bakanlığı** gibi yetkililerce sahiplenilip şümullü bir değerlendirmeye işlerlik kazanması dileği ile...