

KANAL İSTANBUL DEPREMİ VE TOPLAM KAYNAK YÖNETİMİ

Rıza Arat*

1. GİRİŞ

"Kötü ev sahibi insanı ev sahibi yaparmış" diye bir söz vardı. Ne yazık ki kötü yöneticiler ne şirketleri ne kuruluşları, ne ülkeleri ne de dünyayı daha iyi çalışan bir yer yapıyor. Kiracıların sahibi kötü olan evlerden çıkma hakları var. Çalışanların da patronunu veya üst yönetimini beğenmedikleri yerlerde çalışmama haklarının en azından kâğıt üstünde olduğu söylenebilir. Hatta sınırların yeni anlamlar kazandığı günümüzde, yaşadığı ülkedeki koşulları beğenmeyenlerin de daha iyi yönetilen daha gelişmiş ülkelere gitme şansları bulabilecekleri de eklenebilir. Ama uzay çalışmaları için ayrılan bütçelere rağmen, şimdiye kadar gidilebilecek bir başka dünya bulunamadı. Gezegenimizde yaşanan sorunların geçerli olmayacağı, sonsuz yaşam ve sınırsız kaynak sağlayan bir cennet bir gün uzayda bulunabilir mi bilmiyorum. Günümüz koşullarında, eldeki kaynakların iyi yönetilmesi yaşamsal önemini koruyor.

Kaynak yönetimi, ürünlerin dönüştürme yoluyla elde edildiği yerlerdeki malzeme ihtiyaçlarının en uygun şekilde sağlanması için yönetilmesi gereken süreçlerle başlayıp kuruluşların tüm etkinliklerini kapsayacak şekilde genişlemiş bir kavram. Standartlar ve kalite farkındalığı geliştikçe; kalite kontrolün yerini toplam kalite yönetimi, personel bölümlerinin yerini insan kaynakları yönetimi bölümleri, satınalma kavramının yerini tedarik süreçleri yönetimi aldı.

En genel anlamıyla kalite yönetim sistemi, doğru kararların doğru zamanda alınarak istenilen sonucun en uygun şekilde ve sürekli olarak alınmasını sağlamayı amaçlayan bir kurallar ve iş yapma yöntemleri toplamı olarak tanımlanabilir. Öncelikle, "istenilen sonuç" üzerinde bir anlaşma sağlanması gerekmektedir. Teknoloji geliştikçe yapılan işlerin önemli çevresel ve sosyal etkilerinin olması riskleri arttığı için, kalite yönetiminin artık çevre yönetimi ve toplumsal sorumluluk yönetimi ile birlikte yapılması gerek-

* Makina Mühendisi, Serbest Danışman - rizaarat@yahoo.com

mektedir. Çevreye zarar veren bir üretim süreciyle çalışan bir tesis kurduktan sonra bu zararı azaltacak ek yatırımlar yapılması, toplumsal dengeleri alt üst edecek sonuçları olacak bir yatırım yaptıktan sonra geçici önlemler ve çözümlerle bozulan dengelerin düzeltilmeye çalışılması çözüm olamaz. Ancak doğru kararlar alınır, doğru yöntemler seçilir ve doğru süreçler uygulanırsa sağlıklı yaşamdan ve gelişmeden söz edilebilir. Çevresel ve toplumsal risklerin çok artmış olduğu günümüz dünyasında "istenilen sonuç", doğal kaynakların en iyi şekilde korunacağı ve sağlıklı yaşam koşullarının sürdürülüp geliştirilebileceği bir sistemi kurmak ve sürdürmek olmalıdır. Bölgesel, ulusal ve küresel ölçekte "Toplam Kaynak Yönetimi" artık yaşamsal önem taşımaktadır.

Bu yazıda, yarattığı tartışmaların sarsıntısı sürerken bir depremin de yaşandığı koşullarda, Kanal İstanbul projesiyle ilgili tartışmaların toplam kaynak yönetimi açısından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Projeye ilgili tüm ayrıntıların ve bilgilerin aktarılması çabasına girilmemiş, doğru sonuçlar için gerekli verilerin nasıl derlenebileceği ve karşılaştırılabileceği hakkında bir yöntem denemesi yapılmıştır.

2. TARAFLAR

Kanal İstanbul, Vikipedi'de, "İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'den Marmara Denizi'ne uzanması tasarlanan bir su yolu projesi" olarak tanımlanmıştır.

"Toplam Kaynak Yönetimi" açısından bakıldığında herhangi bir projede karşıt tarafların olmaması, etkilenen herkes için en iyi sonuçların alınacağı çözümlerin hep birlikte bulunması ve uygulanması gerekmektedir. Ancak pratik olarak böyle bir çözüm kendiliğinden elde edilemediği için, gündeme getirilen projelerde savunular ve karşı çıkanlar olmak üzere iki taraf belirlemektedir.

Genel kural olarak, doğru kararların alınabilmesinin ve ideal olana en yakın çözümlere ulaşılabilmesinin yolu, farklı görüşlerin açık ve anlaşılır olarak tanımlanması ve bilimsel ölçütlerle değerlendirilmesidir.

"Kanal İstanbul Projesi", yapılacağı kentin yerel yönetimiyle merkezi yönetimin farklı görüşleri savunduğu bir örnek olmuştur. Bir tarafta projeyi hazırlayıp getiren merkezi yönetim ve destekleyen kişi ve kuruluşlar, diğer tarafta projenin yanlış olduğunu savunarak karşı çıkan yerel yönetim ve diğer kişi ve kuruluşlar bulunmaktadır.

3. PROJE TANIMI

3.1 Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul projesi ve amaçlarıyla ilgili bir açıklama T.C. Cumhurbaşkanlığı sitesinde, ayrıntılı bilgiler ise Kanal İstanbul Projesi resmi web sitesinde ve hazırlanmış olan Çevresel Etki Değerlendirmesi' (ÇED) raporunda bulunmaktadır.

3.2 Kanal İstanbul Projesi Hakkında Farklı Görüşler

Kanal İstanbul projesi hakkında yapılan açıklamaları yeterli görmeyen uzmanların görüşleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen bir çalıştayda belirtilmiştir.

Projeyi destekleyen ve karşı çıkan kişi ve kuruluşların görüşleri, Kanal İstanbul projesi resmi web sitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi çalıştay web sitesi üzerinden derlenmiştir.

4. PROJEYİ DESTEKLEYEN VE KARŞI ÇIKAN KİŞİ VE KURULUŞLARIN AÇIKLAMALARI

4.1 TCCB, Projenin Amacı

Amaçlar, beş başlıkla belirtilmiştir.

- İstanbul Boğazı'nın tarihsel dokusunun korunması ve güvenliğinin sağlanması,
- İstanbul Boğazı'nın trafik yükünün hafifletilmesi,
- İstanbul Boğazı'nın trafik güvenliğinin sağlanması,
- Seyir emniyetinin sağlanması,
- Yeni bir uluslararası su yolu ve yatay mimariye dayalı modern bir yerleşim alanı oluşturulması.

4.2 TCCB, Projenin Konumu

Projenin konumu, ilçe merkezlerinin ve sınırlarının belirtildiği bir görsel de verilerek anlatılmıştır.

"Küçükçekmece Gölü - Sazlıdere Barajı - Terkos Doğusunu takip eden Kanal Koridorunun yaklaşık 6.149 m'lik kısmı İstanbul ili, Küçükçekmece ilçesi sınırları içerisinde, yaklaşık 3.189 m'lik kısmı İstanbul ili, Avcılar ilçesi sınırları içerisinde, yaklaşık 6.061 m'lik kısmı İstanbul ili, Başakşehir ilçesi sınırları içerisinde ve kalan yaklaşık 27.383 m'lik kısmı ise İstanbul ili, Arnavutköy ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır."

Ayrıca, Kanal İstanbul için gerekli olan tesis ve yapılar dışında projenin bir bileşeni olarak ayrıca yapılacak entegre üniteler belirtilmiştir. Projenin doğruluğunu destekleyici bilgiler olarak dünyadan kanal örnekleri, İstanbul Boğazı'ndaki kazalar ve Montrö Sözleşmesi hakkında bilgiler verilmiştir.

Türkiye'nin dev kenti İstanbul'da yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi için çevresel etkilerin değerlendirilmesi çalışmaları kapsamında halkın katılım toplantısı, 27.03.2018 tarihinde Arnavutköy Yeni Belediye Binası Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir.

4.3 İBB, Kanal İstanbul Çalıştayı Duyurusu

Ancak İstanbul Büyükşehir Belediyesi projeye ilgili yapılan açıklamaları yeterli görmeyerek bir çalıştay düzenlemiş ve bir duyuru yapmıştır.

"2011 yılında 'Çılgın Proje' olarak tanıtılan Kanal İstanbul Projesi de İstanbul'u her boyutuyla önemli ölçüde etkileyecek büyük ölçekli yatırımlardan bir tanesidir. Böylesine bir projenin bilim insanları ve kamuoyu tarafından tartışılmadan hayata geçirilmesinin son derece olumsuz sonuçlar ortaya koyabileceği öngörülebilir."

"Kanal İstanbul Projesini her boyutuyla tartışmak, olası etkilerini değerlendirmek amacıyla yapılacak çalıştayda Kanal İstanbul'un ekonomik, güvenlik, stratejik ve mekânsal planlama, ulaşım, çevresel, hukuki, afet riski ve depremsellik ve sosyal boyutları tartışmaya açılacak, olası etkileri bilim insanları, ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile oluşturulacak masalarda halka açık bir şekilde değerlendirilecektir. Çalıştay sonucunda oluşturulacak sonuç bildirgesi ilgili kişi, kurum ve kuruluşlara iletilecek ve kamuoyu ile paylaşılacaktır."

Konu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen çalıştayda yedi başlık altında tartışılmıştır.

- Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası
- Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Ulaşım
- Çevresel Boyut, Su ve Ekoloji
- Toplumsal Boyut ve Katılım
- Afet Riski ve Depremsellik
- Mekânsal Planlama, Şehircilik ve Kültürel Miras
- Çevresel Boyut, İklim ve Ekoloji

4.4 İBB, Çalıştay Özet Başlıklarında Vurgulanan Olumsuz Yanlar

Çalıştay özet başlıklarında projeye ilgili olumsuz değerlendirmeler belirtilmiştir.

"Yüksek proje maliyetleri. Bilimsel niteliği bulunmamaktadır. Marmara Denizi ve kıyısı risk altındadır. Katılımcı bir süreç yoktur. Siyasi ve alınmaması gereken bir risktir. Deprem kanalı ciddi şekilde etkiler. Bütüncül etkiler bilerek gözden kaçırılmakta. Tarım ve orman alanları imara açılacak."

5. PROJEYİ DESTEKLEYEN VE KARŞI ÇIKAN KİŞİ VE KURULUŞLARIN GÖRÜŞLERİ

5.1 Projenin Amacı Olarak Yapılan Açıklama:

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

Boğaziçi gün içinde milyonlarca İstanbullu için ticaret, yaşam ve geçiş yeridir. Transit geçen gemi trafiği açısından Boğaz her geçen yıl daha tehlikeli hale gelmektedir. 100 yıl öncesinde 3-4 bin olan yıllık gemi geçiş sayısı artmış ve 45-50 bine ulaşmıştır. Büyük gemiler için Boğaz'da ortalama bekleme süresi ise 14,5 saattir. Bekleme süresi bazen 3-4 günü 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 gemilerin 90 derecelik dik kesişmelerinin önüne geçilerek, güvenli seyahat sağlanacaktır. Aynı zamanda kent içi ulaşım da denizyolunun payının artırılması mümkün olabilecektir.

5.2. Proje Gereçesi Olarak Verilen İstatistikler:

İstanbul Boğazı'ndan yıllık olarak geçen gemilere dair istatistikler Kanal İstanbul projesinin zorunluluğunu gözler önüne sermektedir. İstanbul Boğazı Deniz Trafik Durumu (2020)

Boğazın En Keskin Dönüş Noktası : 80 Derece

Boğazın En Dar Dönüş Noktası : 698 metre

Son yıllardaki verilere göre İstanbul Boğazı'ndaki gemiler her geçişte yaklaşık 14,5 saat beklemektedir. Bazı şartlarda bu bekleme süresi 3-4 günü bulabilmektedir.

Boğaz trafiğini 1930'lu yıllarda 50 m uzunluğundaki gemiler oluştururken bugün 350 m'ye varan gemiler boğazlardan geçiş yapmaktadır. Boğazlardan 2010 yılında 672 milyon gross ton yük geçerken bu miktar 2018 yılında 849 milyon gross tona yükselmiştir.

5.3 Projenin Etki Değerlendirmesi Hakkında Yapılan Açıklama

Proje bileşenlerini çevreleyen nüfusun sosyal, kültürel ve ekonomik koşullarını değerlendirmek, projenin inşaat ve işletme aşamalarını değerlendirmek, projenin ömrü boyunca uygulanacak yönetim ve izleme tedbirlerini geliştirmek amacıyla 'Sosyal Etki Değerlendirme' (SED) çalışmaları yapıldığı ve 'Çevresel Etki Değerlendirmesi' (ÇED) Raporunda sunulduğu belirtilerek çalışma metodolojisi açıklanmıştır:

Ön Çalışma (literatür taraması, ikincil verilerin analiz edilmesi, ön saha ziyareti): Konut/arazi istismali ve/veya yeniden yerleşim uygulaması yapılması muhtemel yerleşim yerlerinde muhtarlarla derinlemesine görüşmeler, anahtar paydaşlar olan ilgili yerel kurum ve kuruluşlarla mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Birincil verilerin toplanması / Saha çalışması (Anket çalışması, odak grup toplantıları ve derinlemesine mülakatlar): Odak grup görüşme yönergeleri, anket formları, yerel yönetim/kurum/kuruluşlarla derinlemesine görüşme için yarı yapılandırılmış mülakat formları kullanılmıştır. Uzman ekipler tarafından, toplam 31 yerleşimde tabakalı örneklem kullanılarak belirlenen 1300 hane ile anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Muhtarlar, kurum ve kuruluşlar (DSİ Bölge Müdürlüğü, İl ve ilçe tarım müdürlükleri, belediyeler, kaymakamlıklar, dernek ve STK'lar) ile derinlemesine görüşmeler ve hayvancılar/çiftçiler/balıkçılar gibi hassas gruplarla ise odak grup toplantıları yapılmıştır.

5.4 Projenin Toplam Maliyet İçin Yapılan Açıklama:

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.

5.5. Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası Açısından Belirtilen Bazı Karşı Görüşler:

Proje maliyetleri yüksektir. Fayda maliyet analizi yapılmamıştır. Analizler ve projeksiyonlar yetersizdir. Projeye ayrılan maliyetlerle istihdam artırılabilir. Bölgeler arası gelişmişlik farklarını artıracak bir projedir. Proje döngü yönetimi yoktur, bu nedenle teklif niteliğindedir.

5.6 Mekânsal Planlama, Şehircilik, Ulaşım ve Kültürel Miras Açısından Belirtilen Bazı Karşı Görüşler:

Bilimsel niteliği bulunmamaktadır. Bütüncül olarak irdelenmiş bir proje değildir, hem deniz hem de kara ulaşımında yüksek maliyetler getirecektir. Öncelikli korunması gereken yüz ormandan biri etkilenecektir. Proje değil girişim niteliğindedir. Sürdürülebilirlik ilkesine aykırıdır. Bir eko-kırım projesi niteliğindedir.

5.7 Afet Riski ve Depremsellik, Çevresel Boyut, Su, İklim ve Ekoloji Açısından Belirtilen Bazı Karşı Görüşler:

Marmara denizi ve kıyısı risk altındadır. Boğazın doğal akış dengesi bozulacaktır. Denizler arası karşıt özellikler sadece bu bölgeye has olup, proje sonucu ciddi bir kirlenme riski bulunmaktadır. İnsan sağlığı olumsuz yönde etkilenecektir. Biyoçeşitlilik olumsuz etkilenecektir. Nitrat ve fosfat miktarları artacak, denizdeki oksijen seviyesi azalacaktır. Sera gazı artacak, kirlilik oluşacak, insan sağlığı olumsuz etkilenecektir. Tarım, mera, orman ve içme suyu havzası olumsuz etkilenecektir ekolojik tahribata yol açacaktır. Deprem, kanalı ciddi şekilde etkiler.

Kanal projesi depremsellik açısından en sorunlu bölgelerden geçmektedir. Olası bir depremde kanal bölgesinde sivilaşma riski yüksektir. Kanal projesi İstanbul'un mevcut risklerini arttıracaktır. Olası bir deprem heyelanı tetikleyerek deniz basmalarına yol açabilir. Projenin ön çalışması aşamasında katılımcı bir süreç izlenmemiştir.

Deprem, kanalı ciddi şekilde etkiler. En çılgın proje; İstanbul'u depreme hazırlamaktır. Tarım ve orman alanları imara açılacak. Kırsal alanlar yok olacak. Kentsel ısı adaları artacak ve kentin en önemli termodinamikleri, basınç farklılıkları, rüzgarları gibi özellikleri etkilenecek. Bölgedeki mikro klimaya ve küresel ölçekte iklime etki edecek. ÇED mevcut durum tespit raporudur, çevresel etki değerlendirmesi yapılmamıştır. Kanal İstanbul hiçbir

ekolojik duyarlılık taşımamaktadır. Denizlerin tuzluluk oranlarındaki farklılıklarından dolayı flora ve fauna olumsuz etkilenecektir. Sadece birkaç ilçe değil bütün coğrafya etkilenecek. Tarım ve orman alanları imara açılacak. Kanal projesi iklim değişikliği açısından dirençli yada esnek değildir. İstanbul nüfusu daha da artacak, kanalizasyon atıkları öngörülemez boyutta olabilecektir.

5.8 Toplumsal Boyut ve Katılım Açısından Belirtilen Bazı Karşı Görüşler

Katılımcı bir süreç yoktur. Projenin toplumsal boyutu göz ardı edilmiştir. Tarımsal istihdamın yok olmasına neden olacaktır. Sosyo-ekonomik yapıyı dönüştürerek bölge halkının göç etmesine neden olabilir. İnsanların başta işsizlik olmak üzere gelecek kaygısı bulunmaktadır. Var olan kent yoksulluğu daha da artacaktır. Toplumsal kırılganlık açısından en dezavantajlı grup olan çiftçiler, balıkçılar ve kadınlar projeden olumsuz etkilenecektir.

6. DEĞERLENDİRME SONUCU

Yukarıdaki başlıkları, projeyi savunan ve karşı çıkan yaklaşımların temellerini ulaşılabildiğim kaynaklardan an-

lamaya çalışarak derledim. Büyük projelerde tüm ayrıntıların birlikte incelenerek bir değerlendirme yapılması mümkün değildir. Bu yüzden, sistematik yaklaşım çok önemlidir. Kanal İstanbul projesinin sunuluşunda ciddi bir sistemlik sorunu görülmektedir. Yapılan detaylı araştırmalarla çalışmaların ve hazırlanan raporlarla projelerin yeterli olabilmesi ve istenen sonuçların sağlanabilmesi için, bilgilerin nedenleriyle birlikte hem projeden etkilenecek uzman olmayan kişilerin, hem de projenin yeterliliğini değerlendirmek isteyen uzmanların bilmek isteyecekleri ayrıntıları gösterecek şekilde hazırlanmış olması gerekmektedir. Projeden etkilenecek kesimlerin ve konuyla ilgili uzmanların desteğini kazanarak doğrulanmamış bir rapor geçerli olamaz. Böyle bir rapora dayanarak verilecek kararlar, projeye harcanmış kaynakları tehlikeye atar ve daha büyük sorunlara da neden olabilir. Proje sitesinde ve uzun ÇED Raporu içerisinde belirtilen açıklamalar pek çok ayrıntı vermektedir ama temel sorularla ilgili cevapların neler olduğu açıkça belirtilmemiştir. Bu nedenle, en azından yaşamsal önemi olan konulardaki itirazların projeyi ve ÇED raporunu hazırlayan uzmanlar tarafından titizlikle değerlendirilmesi büyük önem

 <p>T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p> 		<p>T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p> <p>KANAL İSTANBUL PROJESİ NİHAİ ÇED RAPORU</p>	
<p>KANAL İSTANBUL PROJESİ (KIYI YAPILARI [YAT LİMANLARI, KONTEYNER LİMANLARI VE LOJİSTİK MERKEZLER], DENİZDEN ALAN KAZANIMI, DİP TARAMASI, BETON SANTRALLERİ DÂHİL)</p>		<p>PROJE SAHİBİNİN ADI: T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p>	
<p>ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİ RAPORU</p>		<p>PROJENİN ADI: Kanal İstanbul Projesi (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil)</p>	
		<p>PROJE BEDELİ: ~75.000.000.000-TL (Deplasmanlar, Relokasyonlar ve Geçişler Dahil)</p>	
<p>Bu raporun tüm hakları saklıdır. Raporun tamamı ya da bir bölümü, 4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca, Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş.'nin yazılı izni olmadıkça; hiçbir şekil ve yöntemle sayısal ve/veya elektronik ortamda çoğaltılamaz, kopya edilemez, çoğaltılmış nüshaları yayımlanamaz, ticarete konu edilemez, elektronik yöntemlerle iletilemez, satılamaz, kiralanamaz, amacı dışında kullanılamaz ve kullandırılmaz.</p>		<p>PROJE İÇİN SEÇİLEN YERİN AÇIK ADRESİ (ADI, MEVKİLİ): İstanbul İli, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir ve Arnavutköy İlçeleri</p>	
<p>İSTANBUL İLİ, AVCILAR, KÜÇÜKÇEKMECE, BAŞAKŞEHİR VE ARNAVUTKÖY İLÇELERİ</p>		<p>PROJENİN TEKNİK OLMAYAN ÖZETİ</p> <p>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 güzergahın inşaat çalışmalarının 7 yıl içerisinde tamamlanması ve gerekli bakımların yapılması kaydıyla en az 100 yıl İstanbul'a dolayısıyla Türkiye'ye hizmet etmesi öngörülmektedir.</p> <p>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.</p>	
<p><input type="checkbox"/> ÇED Raporu <input type="checkbox"/> Son Şekli Verilen ÇED Raporu <input checked="" type="checkbox"/> Nihai ÇED Raporu</p>		<p> ANKARA - OCAK 2020</p>	

Şekil 1. ÇED RAPORU

Tablo 1. Proje Görüşleri Tablosu

Kaynak, Yayın	Kanal İstanbul Projesi						Tartışmalar
Wikipedia, Kanal İstanbul							
TCCB, Kanal İstanbul Projesi				İBB, Kanal İstanbul Çalıştayı			
TCCB, Projenin Amacı		TCCB, Projenin Konumu		İBB, Kanal İstanbul Çalıştayı Duyurusu		İBB, Oturumlar Sonucu Çıkan Özet Başlıklar	
TCCB, Projenin Amacı Olarak Yapılan Açıklama	TCCB, Proje Gerekçesi Olarak Verilen İstatistikler	TCCB, Sosyal Etki	TCCB, Toplam Maliyet	İBB, Kanal İstanbul'un Ekonomi Politikası	İBB, Mekânsal Planlama, Şehircilik, Ulaşım ve Kültürel Miras	İBB, Afet Riski ve Depremsellik, Çevresel Boyut, Su, İklim ve Ekoloji	İBB, Toplumsal Boyut ve Katılım

taşımaktadır. Amaç, bir projeyi savunmak ya da ona karşı çıkmak değildir. Kaynakları en iyi şekilde kullanılmak, geleceğe ağır yükler bırakmayacak ve geniş kesimlerin en önemli sorunlarını en iyi şekilde çözecek yatırımları yapabilmektir.

Kanal İstanbul Projesi için şimdiden önemli kaynaklar harcanmış durumdadır. Proje için yapılan tüm hazırlıklarla birlikte, çevresel etkilerin değerlendirildiği ÇED raporunun hazırlanması ve konunun görüşüleceği bir çalıştayın düzenlenmesi de birer maliyet kalemidir. Ancak en büyük risk, yeterli araştırma ve çalışma yapılmadan ve uzmanlara yeterince danışılmadan verilen yanlış kararlarla yapılan yatırımların getirdiği ve genellikle parasal değerleri belirlenemeyecek kadar büyük olan ek maliyetlerdedir. Küçük projelerde bile yönetilmesi çok zor olan bu riskler, projeler büyüdükçe ve etki alanları genişledikçe çok daha fazla artmaktadır.

Projenin etkileriyle ilgili hazırlanan ÇED raporunu, "Yeterlik Belgesi Tebliği" kapsamında uzmanlardan oluşan bir çalışma grubu hazırlamıştır. Projeyi savunanlar raporun yeterli olduğunu, doğru bulmayanlar ise önemli eksikleri olduğunu belirtmektedirler. Marmara denizi ve Boğazlar'daki doğal dengenin bozulması ve deprem riskleri çö-

zümlemeden kapatılamayacak önemde konularıdır. Bu koşullarda, projenin ilgili uzmanlarca tartışılarak en azından çevre etkisi, sosyal sonuçları ve ekonomik maliyetleri açısından ayrıntılı olarak incelenmesi bir zorunluluk olarak görünmektedir.

ÇED raporunda, "değerlendirme sonucunda en uygun güzergahın Küçükçekmece Gölü – Sazlıdere Barajı – Terkos Gölü Doğusu alternatifinin olduğu" söylenmektedir. Ancak önemli olan, öncelikle Kanal İstanbul projesinin niçin zorunlu olduğunun herkesçe anlaşılacak ve kabul edilecek şekilde açıklanması, ardından da çevresel, ekonomik ve sosyal etkileri nedeniyle yol açabileceği düşünülen sorunlarla ilgili kaygıların üzerinde uzmanlarca çalışılarak en uygun çözümün bulunması ve doğru kararın verilmesidir. Proje hazırlıklarında çok değerli uzmanların çalışmış olduğu, ancak eksiklerin de bulunduğu görülmektedir. Projenin değerlendirilmesi için yapılan çalıştayda da yine değerli uzmanlar, gördükleri eksikleri ve yanlışları belirtmeye çalışmışlardır. Kaynakların doğru ve en iyi şekilde kullanılması için tüm görüşlerin dikkate alınması ve bilimsel temelde değerlendirilmesi zorunludur. Verilen yanlış kararların ve yeterince olgunlaştırılmadan yapılan yatırımların bedelini herkes ödemektedir.

Kişisel düşüncem; bu proje için kullanılmış ve kullanılacak kaynakların, projenin getirdiklerinin geniş kesimlerin ortak sorunlarının çözümüne katkı sağlamayacağı, hatta götürdüklerinin çok daha fazla olma ve yeni sorunlar yaratma risklerinin yüksekliği nedeniyle, tümüyle boşa harcanmış olacağı yönünde. Ancak bu yazı; verilerin toplanması ve değerlendirilmesinde kullanılan yöntemlerin önemini vurgulamayı, olumlu ve olumsuz yaklaşımların temel nedenlerinin en önemli olanlarından bazılarını listelemeyi amaçlamıştır. Projeden doğrudan etkilenecek kişi ve kurumlar başta olmak üzere değişik taraflarca getirilen tüm görüşlerin toplanarak bilimsel ölçütlerle değerlendirilmesi ve herkesin onayını alacak doğru kararın verilmesi, yönetimlerin temel görevidir ve en önemli sorumluluğudur. Dileğim, projenin tüm aşamalarında yer alarak proje hazırlıkları, çevre ve sosyal etki değerlendirmelerinde çalışan uzmanların mesleki sorumluluklarının gereğini yerine getirmeleri; projeye ilgili belirtilen olumsuz görüşleri ayrıntılı olarak incelemeleri ve bunlarla ilgili değerlendirmelerini belirtmeleridir. Herhangi bir yatırımı yapmadan önce, temel ve önemli konulardaki belirsizliklerin tümüyle ortadan kaldırılması zorunludur. Daha başarılı yatırımlar yapabilmeyen ve gelişmiş bir ülkede yaşamaya giden yola girebilmenin ilk adımı, insan ve doğa kaynaklarının doğru ve iyi kullanılmasıdır. Beklentim,

projeye ilgili düşünen, araştıran, görüş belirten veya gerçekleştirme aşamasında sorumluluk üstlenen herkesin, mesleki sorumluluklarının gereklerini yerine getirerek en doğru kararların alınmasına katkı sağlamalarıdır.

KAYNAKÇA

1. F. O Vikipedi, Kanal İstanbul, https://tr.wikipedia.org/wiki/Kanal_%C4%B0stanbul TCCB, Cumhurbaşkanı Erdoğan CNN TÜRK ve Kanal D özel yayınına katıldı, <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/114185/cumhurbaskani-erdogan-cnn-turk-ve-kanal-d-ozel-yayinina-katildi>
2. Kanal İstanbul Projesi, Proje Web Sitesi, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr>
3. Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu, <http://eced.csb.gov.tr/ced/jsp/ek1/21257>
4. Kanal İstanbul (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler], Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dâhil) Ulaşım Kıta İçi Su Yolları Projeleri ÇINAR MÜH. MÜŞ. A.Ş. 20/02/2018 09:31:05 Nihai Rapor 21257_Son_Sekli_Verilen_Rapor.pdf
5. İBB, Kanal İstanbul Çalıştayı Yarın Yapılacak, <https://www.ibb.istanbul/News/Detail/36305>
6. Kanal İstanbul Çalıştayı, İstanbul Kongre Merkezi (IOC), <https://kanal.istanbul/>