

## KANAL İSTANBUL: BİLİMSEL DEĞERLENDİRME ÖZETİ

32 Akademisyenin İBB için hazırladığı, editörleri arasında deprem uzmanı Prof. Dr. Naci Görür'ün de bulunduğu, Haziran 2020 tarihli rapordan bazı temel riskleri özetlemeye çalıştım. *Rapor 508 sayfalıktır ve çok daha fazla riske atıf yapmaktadır; 2 sayfada ancak bu kadarına değinebildim...* [Başlarken kişisel bir not: Kaynak varsa, İstanbul'u depreme hazırlamakta kullanılsın: Büyük İstanbul Depreminin bir gün gerçekleşeceği kesindir. İstanbul'da 50,000 riskli bina var. Birkaç ay önce, sadece 12 binanın yıkıldığı İzmir depreminde 114 insanımızı kaybettik. Kanal için gereken tahminen 100-150 Milyar TL (gerçekçi tahmin) fon bulunabiliyorsa, binalarda deprem hazırlığı için kullanılsa, on binlerce insanımız ölümden kurtarılır].

**1-Kanal İstanbul yapılırsa 8 milyon insanımız bir adada yaşayacak:** Bu adaya, Trakya veya Anadolu'ya sadece (depremde riskli) köprü, tüneller veya deniz yolu vasıtasıyla ulaşılabilecektir. Depremde saniyelerle yarışılıyor: Acil müdahale, kurtarma çalışmaları son derece zorlaşacaktır, rapora göre "can kaybı tavan yapacaktır".

**2-Kanal İstanbul yapısı "yüksek deprem riskine" maruz olacaktır:** Kanal güzergâhı, Kuzey Anadolu Fay hattının Marmara Denizi içindeki uzantısına sadece 11 km, Çınarcık Fay hattına ise sadece 30 km uzaklıktadır. Üstelik ana kanal yapısının tüm güney kesimindeki zemin alüvyondan ("kumul") oluşmaktadır: Sıvılaşma potansiyeli yüksektir. Olası bir depremde bunların sıvı gibi davranarak üzerindeki Kanal İstanbul ve ilgili yapılarda (köprü vb.) çökme, oturma, dönme gibi deformasyonlara neden olacaktır. Bu malzemelerin tamamen kazınması da mümkün değildir: Kalıcı bir sorundur. Depremde çok daha şiddetli etkilenecektir. Üstelik Kanal'ın içinden geçeceği bölümde aktif ve derin heyelan bölgeleri mevcuttur. Özetle, depremde, Kanal'ın ciddi olarak etkilenmemesi mümkün değildir. Ayrıca, Kanal yapısının tahrip olması ile tuzlu su, tarım alanları ve yeraltı su kaynaklarını geri dönüşü olmayan bir şekilde tahrip edecektir.

**3-Kanal'ın Marmara Denizine açılan bölümünde Tsunami riski bulunmaktadır:** Tsunami sırasında Kanal'ın zarar görmesi haricinde; Kanal'daki gemiler aşırı akıntı hızı nedeniyle malzeme gibi sürüklenebilecektir. Kanal içinde su seviyesi yükselebilecek ve bazı yerlerde çevrenin deniz tarafından istila edilmesi söz konusu olabilecektir.

**4-Boğazlarda kazalardan dolayı "can kaybını azaltma" argümanı samimi değil:** Kanal güzergâhı, Boğaza göre çok daha dar ve sığdır: Bu yüzden de kaza riski daha yüksektir. Kaza riski daha yüksek bir Kanalın hemen etrafına, yeni inşaat projeleri ile, ÇED raporundaki resmi

rakamlara göre bile 500,000 (tahmini rakamlara göre en az 1 Milyon ek nüfus) yerleştirme planı var. Eğer projenin amacı gerçekten can kaybını azaltmak ise: *Kanalın yakınında/güzergahında tek bir inşaata (binaya) dahi izin verilmemeli.*

**5-Kanal, gemiler için Boğazdan çok daha tehlikeli bir güzergâh olacaktır:** 1994 yılından başlamak üzere yapılan pek çok reformla, Boğazda trafik emniyeti artırılmıştır. Bunun sonucu olarak çok uzun yıllardır ciddi bir kaza yaşanmamıştır. Boru hatları vs. ile de boğaz trafiği son yıllarda azalmaktadır. Kaldı ki Kanal yapılırsa dahi, *Boğazdan geçişler devam edecektir* (engellenemeyecektir/Montrö): Kanal zaten bu riski ortadan kaldırmayacaktır. Ancak daha önemlisi: *Kanalda gemi trafiği, İstanbul Boğazı'na göre çok daha tehlikeli olacaktır.*

İstanbul Boğazı, 30 km uzunluğunda, ortalama 60 m derinliğinde ve 700-3.500 m genişliğinde doğal bir su yoludur. Kanal İstanbul ise 45 km uzunluğunda, *yaklaşık 21 m derinliğinde* (“çok sığ su”) ve dipte *en dar yeri sadece 275 metredir.* Akıntı hızı da Boğaza göre çok daha yüksek olacaktır. Tüm denizcilik profesörleri ve uygulayıcı gemicilere göre, Boğaza göre *kaza riski çok daha yüksek olacaktır, bazı büyük gemiler de (akaryakıt tankerleri) Kanaldan hiç geçemeyecektir (geçmeleri aşırı tehlikeli olacaktır).*

**6-Marmara Denizi'nin “ölü deniz” haline gelmesi gerçek bir risktir:** Marmara Denizi'nin arınmasına engel olarak komşu denizlerimizde ekolojisini tamamen değiştireceği açıklanmaktadır. Karadeniz ve Marmara Denizi halihazırda kirliliği giderek artan denizlerimizdir. Kanal ise boğazın doğal akış dengesini bozacak, bir deniz ortamının kirliliğini diğerine taşıyacak, sudaki çözülmüş oksijen azalacak, ciddi bir kirlenme söz konusu olacaktır.

**7-Su kaynaklarımıza geri dönüşü olmayan etkisi:** Sazlıdere Barajı (yıllık 55 milyon m<sup>3</sup> su verimi) tamamen devre dışı kalacaktır. Terkos Gölü ise İstanbul'da 235 milyon m<sup>3</sup> suya ara-depo işlevi görüyor: Kot sorunundan boşalma riski yaşanacaktır. Alınabilecek tüm önlemlerin mükemmel sonuç verdiği duruma göre hesaplama yapılan *ÇED Raporuna göre dahi* projenin gerçekleştirilmesi ile yılda en az 30 milyon m<sup>3</sup> su kaynağı kaybımız olacaktır. ÇED Raporu aşamasında görüş alınan DSİ'ye göre, *en kötü senaryoda*, 427 milyon m<sup>3</sup> rakamına ulaşan bir su kaynağı kaybı söz konusu olabilir. Bunun haricinde *yeraltı su kaynakları kanaldan sızacak tuzlu su nedeniyle tehlike altındadır.* Bu kadar hayati bir konuda, ÇED Raporunda sadece “ön değerlendirme” yapılmış olması, tam araştırılmamış olması bilimsel olarak kabul edilemez. Ülkemiz, kişi başına düşen yıllık kullanılabilir su miktarı ile su sıkıntısı çeken kategoride yer almaktadır. Kanal ile hem şehirde kayda değer ek bir nüfus/yerleşim alanı planlanıyor hem de su kaynaklarının azalması: *Bu iki birleşenin sonucu, bir su felaketidir. Oysa 21. Yüzyılda en*

*değerli doğal kaynak: Su!*

**8-Orman ve tarım arazilerine etkisi:** Projeden etkilenecek bölgenin %52'sini orman alanları, %35ini ise tarım alanları oluşturmaktadır. Tarım alanlarının %60'ı yapılaşmaya açılacaktır. Özetle proje sonucunda 136 milyon m2 tarım alanı yok olacak, 200 bin adet ağaç kaybı yaşanacak, 13 milyon metrekare mera alanı yok olacak. Sadece arazi kullanım değişikliğinden 700 bin ton karbondioksit eşdeğeri salım gerçekleşecektir.

**9-Temiz havaya etkisi:** 4 yıl içinde 1,1 milyar m3'ü aşan hafriyat, patlatma benzeri işlemler sonucu ortaya çıkacaktır. Uzun yıllar boyunca *İstanbul "büyük bir şantiyeye" dönüşecektir:* çok daha fazla fosil yakıt ve sera gazı salınımını ortaya çıkaracaktır. *ÇED Raporunda hafriyat taşınırken saatte 2,5 ton toz yayılacağı açıklanmıştır.* Kronik hastalıklar (üst solunum hastalıkları, kanser vb.) artacaktır, *çocuklarımızın gelişimi üzerine etkilerini kimse incelememiştir, hesaba katmamıştır.*

Saygılarımla, Av. Ece Güner Toprak.