

Kanal

Kanal İstanbul'un öyle veya böyle yapımına başlanacağı anlaşılıyor. "Kanal İstanbul gerekli, çünkü..." diye başlayan savları da, "gereksiz, bu bir 'ben yaparım, olur' projesi" savlarını da bir kenara bırakalım. Bu işi **en düşük maliyetle nasıl yapacağımıza bakalım.**

Her şeyden önce bir saptamada bulunalım; kanalın yeri çok doğru. Her sene 2,5cm kadar batıya doğru ilerleyen Anadolu, Avcılar-İmralı hattında deniz içerisinde yer alan Bolu dağı yüksekliğindeki dağı güney ucundan batıya doğru itiyor. Hesapça, **7-8.000 yılda zâten burada 150-200 metre eninde bir doğal kanal oluşacak.** Bir zamanlar İstanbul Boğazı'nın olduğu gibi. Bu kanalın kuzey ucu daha dar olabilir; kolay, orası genişletilir. Ama 7-8.000 yıl beklenir mi? Bu tartışma konusu.

Tartışılan kanal projesinde, 25 metre derinliğinde bir su yolu yapılması var. Dünyanın en büyük (400.000 dwt) dökme kuru yük (cevher) gemisinin (M/V Vale Brasil) "draft"ı 23 metre. Dibe 2 metre uzaklık ile kanaldan geçilir mi, tehlikeli mi olur, bunu denizciler bilir. Bana biraz "yakın" gibi geldi. Temel amaç su yolu ile ulaşım bile olsa, daha projenin başında, kanalın su yolundan çok daha öne çıkartılan, etrafında yer alacak diğer unsurlar. Kanalın üzerindeki köprüler, altından geçecek metro tünelleri, marinalar, etrafında bir dizi park ve bahçe, yamaçlarda kanal manzaralı nitelikli konutlar ve benzeri. Kanaldan yılda kaç geminin, her biri kaç para ödeyerek geçeceğinden çok, bu nitelikli konutlardaki yaşam ve bu yaşamdan yararlanabilecek nüfus tartışılıyor. Bu bağlamda **kanal projesi, bir ulaşım projesinden çok, bir modern şehirleşme projesi** olarak öne çıkıyor.

Bir önerim var: mâdem bu proje ulaşımı ikinci plana atıyor, gelin bunu tümüyle bir modern şehirleşme projesi yapalım. Gene bir su yolu olsun, ama ana amacı ulaşım değil. Etrafı öyle 60-70 metre yükseklikte yarılarla çevrili olmayan, değişik yükseklikteki gölet ve kanallardan oluşan, suya daha yakın, ama arkada kalanların da suyu göremeyecek kadar aşağıda olmadığı şekilde planlayalım çevreyi. Mevcut **Sazlıdere barajı** kanal uzunluğunun üçte birini geçiyor. Bunun üzerine **2 veya 3 daha yüksek gölet**, belki **bir-iki yerde kısa kanal** konulursa, hem Karadeniz-Marmara arasında **küçük gemilerin geçmesine uygun bir su yolu** yapılmış olur, hem de suyu gören, az katlı, hele ön cephede villalardan oluşan, yatay mimarinin hâkim olduğu, nitelikli yaşam vaat eden bir yerleşim yeri oluşturulmuş olur. Yapılacak **hafriyat** büyük ölçüde **azaltılır**, belki, kendi içerisinde oradan kaz, buraya doldur ile kaybolur gider. **Maliyet** de çok çok **düşer**. Kanalın yapımı sırasında, havaya yayılacak **hafriyat tozu** de önemli ölçüde **azalır**. Çevrede yaşayanlar, akciğer sorunları yaşamaktan kurtulur, daha sağlıklı olabilir.

Bu yolla, özellikle tankerlerin, büyük gemilerin buradan geçişine de bir sınır getirilmiş olur. Böylece **nitelikli bir yeni İstanbul'un** ikide birde **tanker yangınları gibi tehlikelerle** burun buruna gelmesini de **önlemiş oluruz**. Birkaç seviyedeki gölet ve kanalların birinden diğerine geçiş için bir gemiyi havuza alıp kapakları kapattıktan sonra, havuza su doldurup, bir üst seviyeye çıkartmak gerekiyor. Bu iş için, ya daha yukarıda bulunan bir su kaynağından doğal akış ile su alınıyor, ya da daha aşağıdaki bir kaynaktan suyu motorla çekip havuza doldurmak. Motorla çekilen suyun bir işletme maliyeti var. Ama doğal su fakiri olan bölgede (su fakirliği, İstanbul'a su taşıyan birkaç yüzyıllık kemerlere bakınca açıkça görülmekte) sanırım tek yol motorla su çekmek olacak.