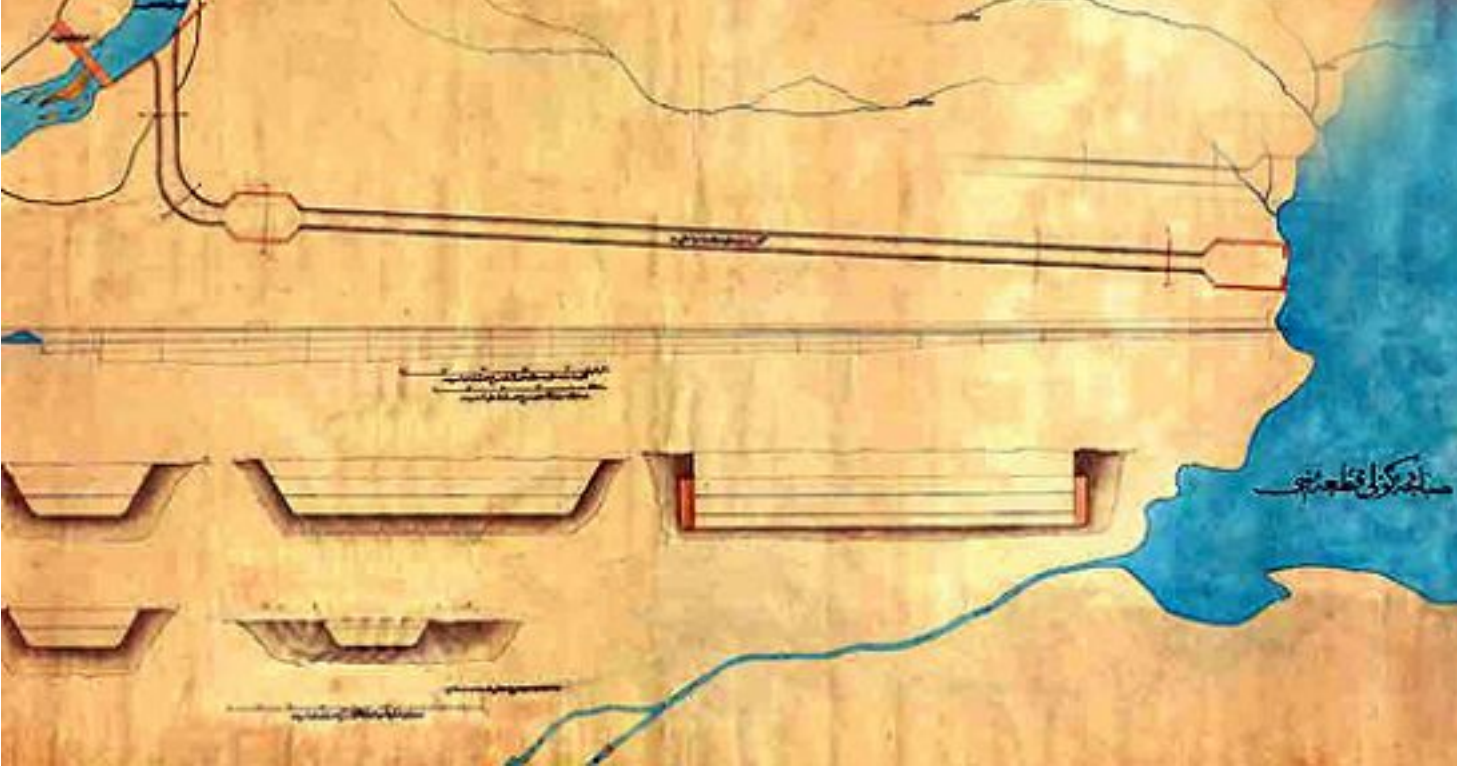


Kanuni Sultan Süleyman döneminde İstanbul Boğazı güzergahına alternatif olarak geliştirilen Sakarya Nehri Ulaşım Projesi, yaklaşık 500 yıldır hayata geçirilmeyi bekliyor.



Tarihi kaynaklara göre, Sokullu Mehmed Paşa tarafından hazırlanan Sakarya Nehri, Sapanca Gölü ve İzmit Körfezi'ni birleştirmeyi hedefleyen proje, ticaretin geliştirilmesi ve nakliyenin ucuz yolla sağlanması hedeflenmiş. Sakarya, Kocaeli, Bilecik, Eskişehir ve Bolu illerini kapsayan bölgede, Sakarya Nehri üzerinden taşımacılık yapılmasını planlanan projeye Sapanca Gölü'nün yanında açılacak yapay bir kanal aracılığıyla da Karadeniz'den Marmara'ya ulaşılabilmesi planlanmış.

Fizibilite çalışmalarını Mimar Sinan'ın yaptığı proje, Sapanca'dan İzmit Körfezi'ne kadar olan bölgenin tüm etüt planlarını çıkarılmasına rağmen çeşitli nedenlerden ötürü hayata geçirilememiş. Sultan 3. Murad tarafından yeniden gündeme alınan proje, Sultan 4. Mehmed, Sultan 3. Mustafa, Sultan 2. Mahmud, Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz dönemlerinde de tekrar gündeme getirilmesine rağmen hayata geçirilemediği biliniyor.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ardından da çeşitli yıllarda gündeme gelen projeye ilgili en son Sakarya Valiliği tarafından Sakarya Üniversitesine bir fizibilite çalışması yaptırıldı. Fizibilite çalışmaları için 30 milyar lira harcama yapılan proje, 1999 Marmara Depremi'nin ardından tekrar rafa kaldırıldı.

“Osmanlı döneminde 7 kez hayata geçirilmeye çalışılmış”

Projeye ilgili son fizibilite çalışmasını yapan İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Öğretim Üyesi Prof. Dr. Necati Ağırlioğlu, projenin hayata geçirilmesinin hala mümkün olduğunu anlattı.

Ağırlioğlu, proje kapsamında iki ayrı rapor hazırladıklarını belirterek, “Baktığınız zaman Karasu'dan Adapazarı'na kadar su yatağının hazır olduğunu görürsünüz. Çünkü barajlar yapılmış, yapınca da su epeyce kendi yatağını genişletmiş. Zaten 1960 yılına kadar nehir üzerinden Karasu ve Adapazarı arasında taşımacılık yapılıyordu” dedi.

Bölgenin proje için müsait olduğunu ifade eden Ağırlioğlu, Adapazarı'nın düz bir alanda bulunduğuna işaret ederek projenin önünde büyük bir engel olmadığına dikkat çekti.

Ağırlioğlu, projenin önemine vurgu yaparak, “Osmanlı Dönemi'nde 7 kez hayata geçirilmeye çalışılmış. Burada, Osmanlı'nın amacı Sakarya Nehri'ni İzmit Körfezi'ne akıtmak. Biraz daha farklı olay. Şimdi Sakarya Nehri, Arifiye'de Sapanca Gölü'ne oldukça yaklaşıyor. Eskiden de buraya aktığı yorumu var. İncelemelerde de durum böyle yani. Daha sonra Sapanca Gölü'nden İzmit Körfezi'ne kanal açılarak güzergah hazırlanacaktı” diye konuştu.

Projenin verimli ve çok ucuz olduğunu ifade eden Ağırlioğlu, proje kapsamında Sapanca Gölü'nü kirletmeyecek şekilde nehrin geçişinin sağlanacağını dile getirdi.

Ağırlioğlu, değişik güzergahlardan da geçişin sağlanabileceğine dikkati çekerek, “Çark Suyu'na bağlanarak Kazımpaşa'nın batılarından İzmit Körfezi'ne gelmek mümkün. Yani Sapanca'ya uğramadan Kandıra yolu takip edilerek çukurca yerler var, oralardan geçiş sağlanabilir. Kıvrımları kaldırılmazsa nehir güzergahı 140 kilometre. Şimdi bu kıvrımlar kanallarla düzeltilirse biraz mesafe düşer. Böylece gemiler daha hızlı geçer ve mesafe kısalır” ifadesini kullandı. Proje maliyetinin pahalı olmadığını ileri süren Ağırlioğlu, şöyle konuştu:

“Bu projenin maliyeti çok ucuz. İstanbul Kanal Projesi'nin yarısı bile değil yani. 1 milyar dolar bile tutmaz buranın maliyeti. Sadece Sapanca-İzmit arasındaki bölge nedeniyle maliyet artabilir. Nehir yatağının genişliği yeterli durumda zaten. Neredeyse yatak hazır durumda. Engel köprüler ortadan kaldırılırsa Adapazarı'na kadar rahatlıkla gelinebilir. Artık bu proje kaçınılmaz bir hal aldı. İstanbul'un yükü çok fazla oldu.”

“Böyle bir projeye çok ihtiyaç var”

Proje üzerinde çeşitli çalışmalar yapan Sakarya Üniversitesi (SAÜ) İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Rifat Akbıyıklı da projenin hayata geçirilmesinin önemini aktardı.

Akbıyıklı, projenin ticari yönünün çok güçlü olduğunu ifade ederek, “İstanbul'un doğusunda yer alan sanayinin ve endüstrinin geliştiği illerin bulunduğu bir bölge. Bölgenin gelişmesiyle bu tür bir taşımacılığın ihtiyacı günümüzde dahi hissedilebiliyor” dedi.

Türkiye'de yalnızca İstanbul Boğazı'nın su yolu olarak kullanıldığını belirten Akbıyıklı, güzergahın dar olması nedeniyle kazalar yaşandığını aktardı.

Akbıyıklı, proje sayesinde İstanbul'un yükünün hafifletilebileceğine işaret ederek, "Böyle bir projeye çok ihtiyaç var. Ancak yeteri kadar özen gösterilemedi. Biz hala konu üzerinde ciddiyetle duruyoruz. Projenin bazı potansiyel faydaları var. Bu şekilde kişi başına düşen milli gelir ve vergi gelirlerinde artış sağlanabilir. Projenin hayata geçirilmesiyle Rusya ve Ukrayna başta olmak üzere Türk Cumhuriyetlerine ulaşabilmek daha kolay olur" şeklinde konuştu. Türkiye'de nehir taşımacılığın geri planda bulunduğuna vurgu yapan Akbıyıklı, sözlerini şöyle tamamladı:

"Türkiye'de toplam yurt içi yüklerin yüzde 84,5'i karayoluyla, yüzde 6,8'i demiryoluyla, yüzde 2,2'si boru hattıyla, yüzde 6,5'i denizyoluyla taşınmaktadır. Türkiye, yurt içi taşımacılıkta su yollarını kullanma konusunda birçok ülkenin gerisinde bulunmaktadır. Avrupa şartlarında 100 tonluk yükün bir kilometre için taşınma bedeli de su yolunda daha ucuz. Ayrıca nehir taşımacılığıyla enerji üretimi faydaları hesap edilerek tesisten bir yılda toplam 52 milyon 808 bin dolar fayda sağlanacağı hesaplanmıştır."

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19972671.asp>