



DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI

SAKARYA NEHRİ'NİN ULAŞIM VE TAŞIMA AMAÇLI KULLANILABİLİRLİĞİ RAPORU

Sakarya Nehri, Afyonkarahisar'a bağlı Bayat Yaylası'ndan başlayarak Sakarya Karasu'dan Karadeniz'e uzanan 824 km'lik Türkiye'nin en uzun üçüncü akarsuyudur.

Sakarya Nehrinin taşımacılık amacıyla kullanılmasına yönelik olarak Osmanlı döneminde 7 kere girişimde bulunmuş olup konu ile ilgili en güncel araştırma Adapazarı Ticaret ve Sanayi Odası ile Sakarya Valiliği'nin yaptığı çalışma ve fizibilitelere aittir.

Dünya'da Nehir Taşımacılığı

Dünya üzerinde nehir yolu taşımacılığı en yaygın olarak Çin ve Güney Asya ile Avrupa'da gerçekleştirilmektedir. 27 AB ülkesinden 20'sinde nehir taşımacılığı toplamda 37.000 km'lik bir ağ üzerinde yapılmaktadır. Bunlardan 12'si de birbirine bağlı bir ağa entegre olarak çalışmaktadır. Çevresel, trafik sıkışıklığı, güvenlik, emisyon ve kapasite sorunları bakımından diğer ulaşım türlerine göre avantajlı olan nehir taşımacılığı Avrupa Komisyonu'nca teşvik edilmekte ve diğer türlerle entegrasyonu özendirilmektedir.

Nehir taşımacılığında her km-ton için gereken enerji tüketimi yaklaşık olarak demiryolunun %50'si, karayolunun da %17'si kadardır. Ayrıca, kaza, sıkışıklık, ses ve hava kirliliği gibi dışsal maliyetler düşünüldüğünde de nehir taşımacılığı avantajlıdır.

Polonya'da 3.898 km., Hollanda'da 4.387 km., Fransa'da 8.568 km. su yolu taşımacılık amacıyla kullanılmaktadır. 1994 yılında Avrupa'da iç su Yollarında 425 milyon ton yük taşınmıştır. 1995 yılında Avrupa'da yüklerin % 35'i karayolu, % 24'ü iç su yolu, % 9'u demiryolu ve % 32'si deniz yolu ile taşınmıştır. Aşırlardan beri taşımacılığın yapıldığı Tuna Nehri, 1993 yılında Ren Nehri birleştirilerek Karadeniz'in Kuzey Denizi'ne bağlanması, 1952 yılında Volga ve Don Nehirleri birleştirilerek Karadeniz'in Azak Denizi üzerinden Hazar Denizi'ne bağlanması gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Dinîyeler ve Din ester nehirlerinde geniş anlamda taşımacılık yapılmakta, gemilerde Moskova'ya kadar gidilmektedir.

Türkiye'de Nehir Taşımacılığı

Türkiye, potansiyeli olmasına rağmen su yolu taşımacılığında gerekli gelişmeyi kaydedememiştir. Geçmişte, Aşağı Sakarya Nehri'nde taşımacılığın geliştirilmesi düşünülmüş olmakla birlikte, bugüne kadar bu husus uygulamaya geçirilememiştir. Osmanlı döneminde, Aşağı Sakarya'nın taşımacılık amacıyla kullanımı için yedi defa teşebbüse geçilmiştir. Bir önceki çalışma 1976 yılında yapılmış, fakat bölgede yeterli yük bulunmadığından konu daha ayrıntılı incelenmemiştir. Günümüzde, proje etki alanı olarak tanımlanan ve Sakarya, Kocaeli, Bolu, Bilecik, Eskişehir illerini kapsayan bölge, yirmi sene öncesine oranla hayli gelişmiştir. Sanayi hızla gelişmekte buna paralel olarak ticaret ve hizmet sektörü de ilerlemektedir. Bölgedeki iller, kişi başına düşen Gayri Safi Yurtiçi



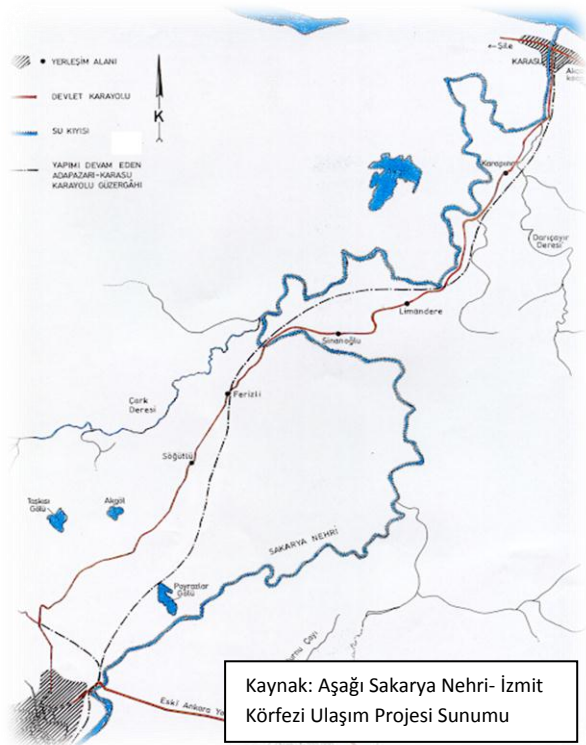
Hâsıla bakımında Türkiye ortalamasının üstündedir. Bu gelişmelere uygun olarak bölgedeki dış ticaret de artmış ve mevcut suyunun taşımacılık açısından değerlendirilmesi son yıllarda tekrar gündeme gelmiştir.

Türkiye’de çeşitli vasıtalarla taşınan toplam yurtiçi yüklerin % 84.5’i karayoluyla, % 6.8’i demiryoluyla, % 2.2’si boru hattıyla ve % 6.5’i denizyoluyla taşınmıştır. Görüldüğü gibi, Türkiye, yurtiçi taşımacılıkta suyollarını kullanma hususunda birçok ülkenin gerisinde bulunmaktadır. Avrupa şartlarında 100 tonluk yükün 1 km için farklı sistemlerle taşıma bedelleri şöyledir; Karayolu (kamyon) 2.81\$, Demiryolu 0.65\$, Nehir yolu (iç su yolu) 0.20\$’dir. Karayolundan nehir yoluna geçecek yüklerdeki faydalar sadece taşımacılık sistemleri olarak değil, aynı zamanda mesafe kısalması faydası da düşünülmüş, ayrıca enerji üretimi faydaları hesap edilerek sonuçta tesisten bir yılda toplam 52.808 milyon dolar fayda sağlanacağı hesaplanmıştır.

Sakarya Nehri Suyolu Taşımacılığı

Bu proje, Sakarya, Kocaeli, Bilecik, Eskişehir ve Bolu illerini etki alanı içine almaktadır. Taşımacılık yapılacak kesim başlangıçta Karasu – Adapazarı arasındaki kısmı olmakla birlikte, gelecekte Sakarya Nehri üzerinden Bilecik-Eskişehir’e; Bundan da önemlisi, Sapanca Gölü’nün hemen kenarından yapay bir kanal ile Sakarya Nehri’ne bağlanarak, Karadeniz’den Marmara’ya İstanbul Boğazı’ndan başka bir su geçiş yolu potansiyeli yaratılmakta, bu şekilde Tuna Nehri ve Ren Nehri’nin birleşmesi sonucu Karadeniz’e ve Avrupa içlerine, Volga ile Don Nehri’nin birleşmesi ile de Azak Denizi üzerinden Hazar Deniz’ine ve bu yolla Türk Cumhuriyetlerine açılma imkânı sağlanabilecektir.

Ancak, Sakarya Nehrinin Karasu-Adapazarı kısmı haricinde Sapanca Gölü üzerinden İzmit Körfezi’ne bağlanması; Sapanca Nehri ve Havzasının korunması ve içme suyu kaynağı özelliğinin korunması, İstanbul Kanal Projesi ile önem ve gerekliliğinin azalabilecek olması, maliyetinin yüksek olması nedenleriyle kapsamlı araştırma ve fizibilite yapılması gereken bir aşamadır.

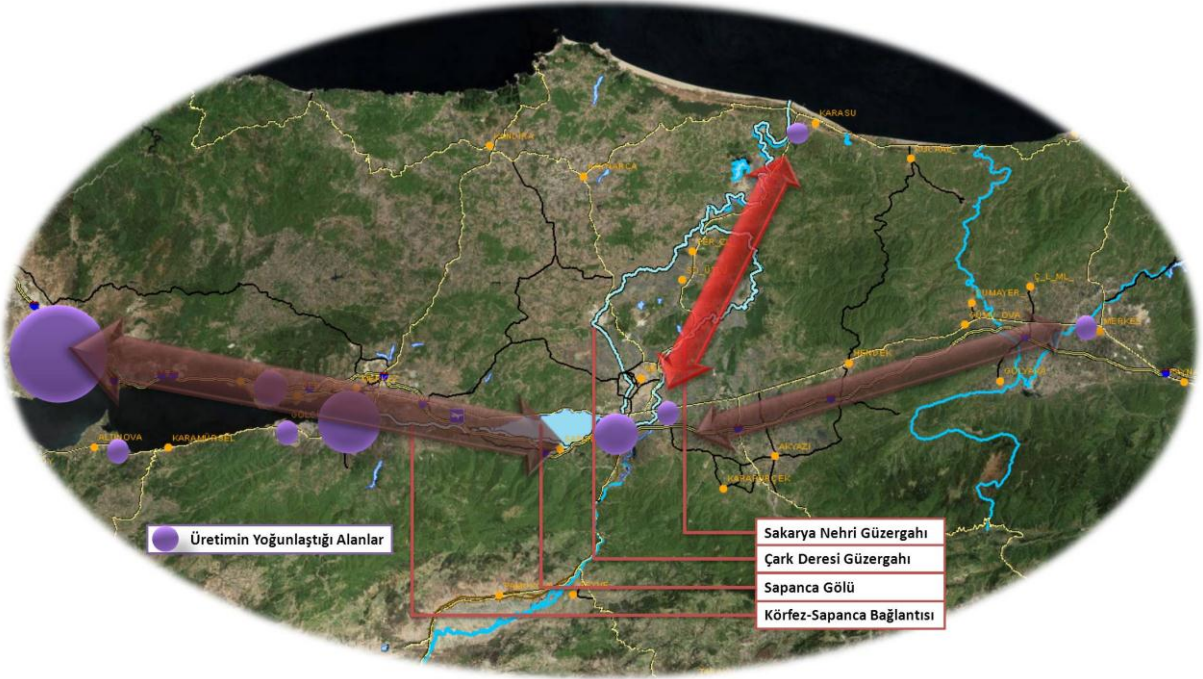


Bu nedenle, su yolu taşımacılığının **mevcut Sakarya Nehri yatağıyla sınırlı kalması** aşağıdaki nedenlerle avantajlı görülmektedir:

- Karasu’nun karayolu, demiryolu, denizyolu (Karadeniz’e açılan liman projeleri) yatırımları ile önemli bir lojistik merkez haline gelme potansiyeli,
- Karasu’nun imalat yatırımlarını çekmekte olması,
- Tartışmalı bir konu olan Filyos Projesi ve Zonguldak-Ereğli hattının yükünün hem uluslararası ticaret açısından hem de TINA, Viking gibi projeler ölçeğinde Karasu’nun öne çıkabilecek olması,



- İmalatın yoğunlaştığı Gebze-İzmit-Adapazarı hattının ve Düzce'nin Karadeniz bağlantısına TEM Otoyolu ve Adapazarı demiryolu bağlantısı aracılığıyla hitap edebilecek (Erenler ilçesi sınırlarında bir iç liman ile) olması,



Fizibilite Çalışmaları

“Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesi” ile ilgili Sakarya Valiliği ile Sakarya Üniversitesi’ne bir fizibilite çalışması yaptırılmıştır. Sakarya Valiliği tarafından hazırlanan fizibilite raporunun sunulmasından sonra projenin hayata geçirilebilmesi için bu konuda yetkili mercii belirlenmesi amacıyla Ulaştırma Bakanlığı’na talimat verilmiş, Ulaştırma Bakanlığı’nca söz konusu projenin özellikli bir konumda olması ve ülke genelinde ulaşım politikası ile bütünleşmesi açısından, konunun Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Başkanlığı’nda, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları Genel Müdürlüğü ve diğer ilgili bakanlık temsilcilerin de yer aldığı bir komisyonda görüşülerek değerlendirilmesinin uygun olacağı görüşü bildirilmiştir. Ancak, DPT Müsteşarlığı’na DLH tarafından sunulan fizibilite raporunun geliştirilmesi gerektiği belirtilmiş ve o tarihten sonra merkezi yönetimlerin gündemine alınmamıştır.

Aynı fizibilite raporu Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı’na iletilmiş Teşkilatça Aşağı Sakarya Nehri Ulaşım Projesi, prensip olarak desteklenebilir bir proje olarak görülmüştür. Devlet Planlama Teşkilatı’nca, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü ile Sakarya Valiliği arasında bilgi alışverişi sağlandıktan sonra projenin Yeni İzmit Kanalı Projesi ile birlikte ele alınarak Kamu Yatırım Programı kapsamında etüt projelerinin yapılmasına finansman sağlanmasının da mümkün olabileceği bildirilmiştir.