



IV. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

29-30 Aralık 2020, Bursa

<http://www.ulk.ist/>



Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Düzenlenecek Olan Ulaşım Ağlarının ve Konteyner Limanlarının Lojistiğe Katkısı

Özet

Nur Sümeyye Yalçın Koçak

Öğr. Gör.

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
Mimarlık Bölümü
nursumeyyeyalcin@gmail.com

Muhammed Ensar Yalçın

Yüksek Lisans Öğrencisi
İstanbul Ticaret Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
muhammedensaryalcin@gmail.com

İnsan, tarih boyunca hep bir yerden başka bir yere hareket etme hali içerisinde olan ve yeni yerler keşfetme dürtüsüne sahip olan bir canlıdır. İlkokul zamanında ev ile okul arası ulaşımı öğrenerek başladığımız hayat, zamanla şehirler veya ülkeler arası ulaşım yaparak dünya geneline yayılmaktadır. İnsanoğlu kendi hayatını kolaylaştırmak adına motorlu taşıtları, raylı sistemleri, uçan hava taşıtlarını ve deniz taşıtlarını keşfetmiştir.

Tarihte dünya genelinde Panama, Süveyş, Korint ve Kiel kanalları gibi güzergâh kısaltmak amacıyla yapılan yapay su yolları inşa edilmiştir. Kanal İstanbul projesi kuzeyden güneye uzanan bir aks boyunca belirlenen güzergahtaki alanı kazmak ve boşaltmak suretiyle yapılması planlanan bir yapay su yolu projesidir. Karadeniz ile Marmara Denizi'ni bağlayacak olan kanal, ekolojik denge üzerine bilim insanları arasında bir tartışma konusu olmaktadır.

İstanbul tarih boyunca sürekli aldığı göçlerle bugün Avrupa'daki birçok devletten hem yüzölçümü hem de nüfus olarak daha büyük bir şehir olma sıfatına sahiptir. İstanbul sanayileşmenin başladığı 1950'li yıllardan buyana nüfusu sürekli artan bir ivmeye sahiptir.

15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin yapımı da iki yaka arasındaki ulaşımı kolaylaştırdığı ve süreyi kısalttığı için İstanbul'un bir cazibe merkezi haline gelmesinde rol oynamıştır. Ulaşımın iyileştirilmesi insanların o çevrelere yerleşmesine ve şehrin makroformunun değişmesine sebep olmuştur. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yapımı sonrası nüfus Pendik çevresinde de artmaya başlamıştır. Bunun nedeni; insanlara yeni iş bulma imkânı doğurmasıdır. Nüfusun arttığı yerlerde zamanla ulaşımında ona göre şekillenmektedir.

Kanal İstanbul Projesi karasal bir alan içerisine denizi entegre etmeyi gerektirdiği için bu güzergahta olan yollarda yeniden düzenlenecektir. Tarihi yarımadanın bulunduğu bölge aslında büyük bir ada olarak şekillenecektir. Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul üçe ayrılacaktır.



Avrupa yakasında kanalın sağında ve solunda kalacak olan yollarda düzenleme ve yeni ulaşım noktalarının planlaması yapılacaktır.

Kanal İstanbul, Küçükçekmece Gölü kıstağından başlayarak Avcılar, Başakşehir ve Arnavutköy'den geçerek Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayacak ve deniz ulaşımında yeni bir lojistik hat oluşturacaktır.

Güzergâh üzerinde E80(TEM/03) otoyolu, D100(E-5) ve D20 devlet yolları bulunmaktadır. Proje kapsamında D100, D20, E80 otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu Kesim-2 ve Kesim-7, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne (KGM) ait köprüler ile deniz üzerinde birleştirilmesi planlanmaktadır. Bu ana akslar dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) bünyesinde Küçükçekmece-Avcılar ve Hadımköy-Sazlıbosna arasında 2 adet yeni köprü geçişi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) bünyesinde 3. Köprü - İstanbul Havalimanı - Halkalı köprü geçişi ile toplam 8 adet köprü, Halkalı-Ispartakule-Edirne konvansiyonel tren hattı, Sefaköy-Beylikdüzü ile Mahmutbey-Esenyurt güzergahlarını bağlayacak toplam 3 adet metro hattı geçişi planlanmaktadır.

Proje yapıldığı taktirde karayolu ve raylı sistem ile ulaşımında farklı bir boyut açacaktır. Bunun yanı sıra hem Marmara Denizi girişinde hem de Karadeniz girişinin İstanbul Havalimanı'na yakın mesafedeki sahil kesiminde birer adet konteyner limanı yapılması planlanmaktadır. Böylelikle kurulacak olan konteyner limanları, uluslararası ticarete ulaştırma faaliyetlerinde bölgede devrim etkisi yaparak Türkiye'nin jeopolitik konumu sayesinde üstünlük sağlayacaktır. Ayrıca bu konteyner limanlarının coğrafi özelliklerden ve gelişen ulaşım ağından dolayı denizyolu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı arasında çift yönlü hareket imkanı bularak karma taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak ve lojistik sektöründe ciddi gelişmeler yaşanmasına sebep olacaktır.

Bu çalışmada, İstanbul'un yıllara göre orantısız artan nüfusunun nedenleri incelenerek, plansız yapılaşmanın sonucunda oluşan kentsel sorunlara değinilmiş ve Kanal İstanbul Projesi kapsamında ulaşım ağının nasıl düzenleneceği araştırılarak, Karadeniz ve Marmara Denizi girişlerinde yapılması planlanan konteyner limanlarının lojistik sektörüne katkısı ile ilgilenilmiştir.

Bu çalışmada amaç İstanbul ulaşım ağının Kanal İstanbul Projesi hayata geçirildikten sonraki düzenlenmesini inceleyerek, lojistik sektörüne olan katkısına dikkat çekmek ve literatüre katkı sağlamaktır.

Anahtar Kelimeler:

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Kent Planlaması, Konteyner Limanı, Lojistik



Contribution of Transportation Networks and Container Ports to be Organized within the Scope of Kanal İstanbul Project to Logistics

Abstract

Human is a creature that has always been in a state of moving from one place to another throughout history and has the urge to discover new places. The life we started by learning the transportation between home and school during primary school time, spreads around the world by making transportation between cities or countries. Mankind has discovered motor vehicles, rail systems, aircraft and watercraft in order to make their life easier.

In the history, artificial waterways were built around the world to shorten the routes such as Panama, Suez, Corinth and Kiel canals. Kanal İstanbul project is an artificial waterway project planned to be built by excavating and unloading the area on the route determined along an axis extending from north to south. The canal that will connect the Black Sea and the Sea of Marmara is a matter of debate among scientists on ecological balance.

Istanbul has the title of being a larger city, both in terms of area and population, than many states in Europe, with its constant migration throughout history. Since the 1950s, when the industrialization of Istanbul started, its population has been constantly increasing.

The construction of the 15 July Martyrs Bridge and Fatih Sultan Mehmet Bridges also played a role in making Istanbul a center of attraction as it facilitated the transportation between the two sides and shortened the duration. Improving transport has caused people to settle in those environments and change the macroform of the city. After the construction of Sabiha Gökçen Airport, the population started to increase around Pendik. This is because; it gives people the opportunity to find new jobs. In places where the population increases, the transportation is shaped accordingly over time. Since Kanal İstanbul Project requires integrating the sea into a terrestrial area, the roads on this route will be rearranged.

The region where the historical peninsula is located will actually be shaped as a big island. With the Kanal İstanbul Project, Istanbul will be divided into three. Arrangements and planning of new transportation points will be made on the roads that will be left and right of the channel on the European side.

Canal İstanbul will connect the Marmara Sea and the Black Sea, starting from the Küçükçekmece Lake Isthmus, passing through Avcılar,



Basaksehir and Arnavutköy, and will create a new logistics line in sea transportation.

There are E80 (TEM / 03) highway, D100 (E-5) and D20 state roads on the route. Within the scope of the project, it is planned to join the D100, D20, E80 motorway, Northern Marmara Highway Section-2 and Section-7 with bridges belonging to the General Directorate of Highways (KGM). Apart from these main axes is planned within the Istanbul Metropolitan Municipality (IBB) 2 new bridge crossing between Küçükçekmece-Avcılar and Hadimkoy-Sazlibosna and Republic of Turkey State Railways (TCDD) 3rd Bridge - Istanbul Airport - Halkali a total of 8 bridges. Halkali-Ispartakule-Edirne conventional train line is planned to cross a total of 3 metro lines that will connect Sefaköy-Beylikdüzü and Mahmutbey-Esenyurt routes. If the project is made, it will open a different dimension in transportation by road and rail system. In addition, it is planned to build one container port both at the entrance of the Marmara Sea and at the coastal part of the Black Sea entrance close to Istanbul Airport. Thus, the container ports to be built, in transport activities in the region will be an advantage in international trade due to its geopolitical position of Turkey.

In addition, due to the geographical features of these container ports and the developing transportation network, they will find the opportunity to move in both directions between sea, rail and road transport. Allowing them to realize mixed transportation activities and will cause serious developments in the logistics sector.

In this study, the reasons for the disproportionately increasing population of Istanbul over the years were examined, the urban problems resulting from unplanned construction were addressed, and the contribution of the container ports planned to be built in the Black Sea and Marmara Sea entrances to the logistics sector was investigated by investigating how the transportation network will be organized under the Channel Istanbul Project.

The aim of this study is to examine the arrangement of the Istanbul transportation network after the Kanal İstanbul Project is implemented, to draw attention to its contribution to the logistics sector and to contribute to the literature.

Keywords

Canal İstanbul Project, İstanbul Urban Planning, Container Port, Logistics

