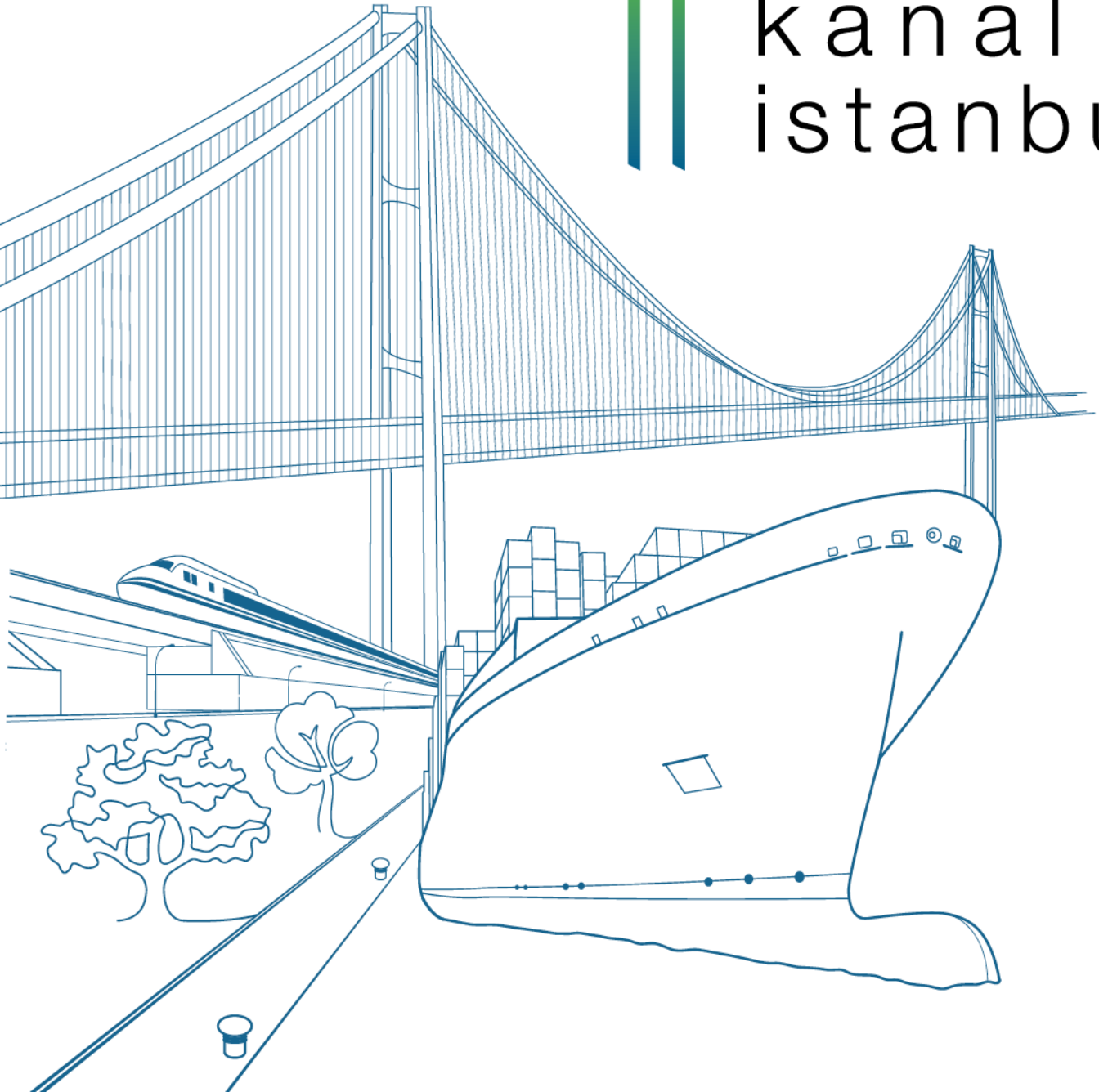


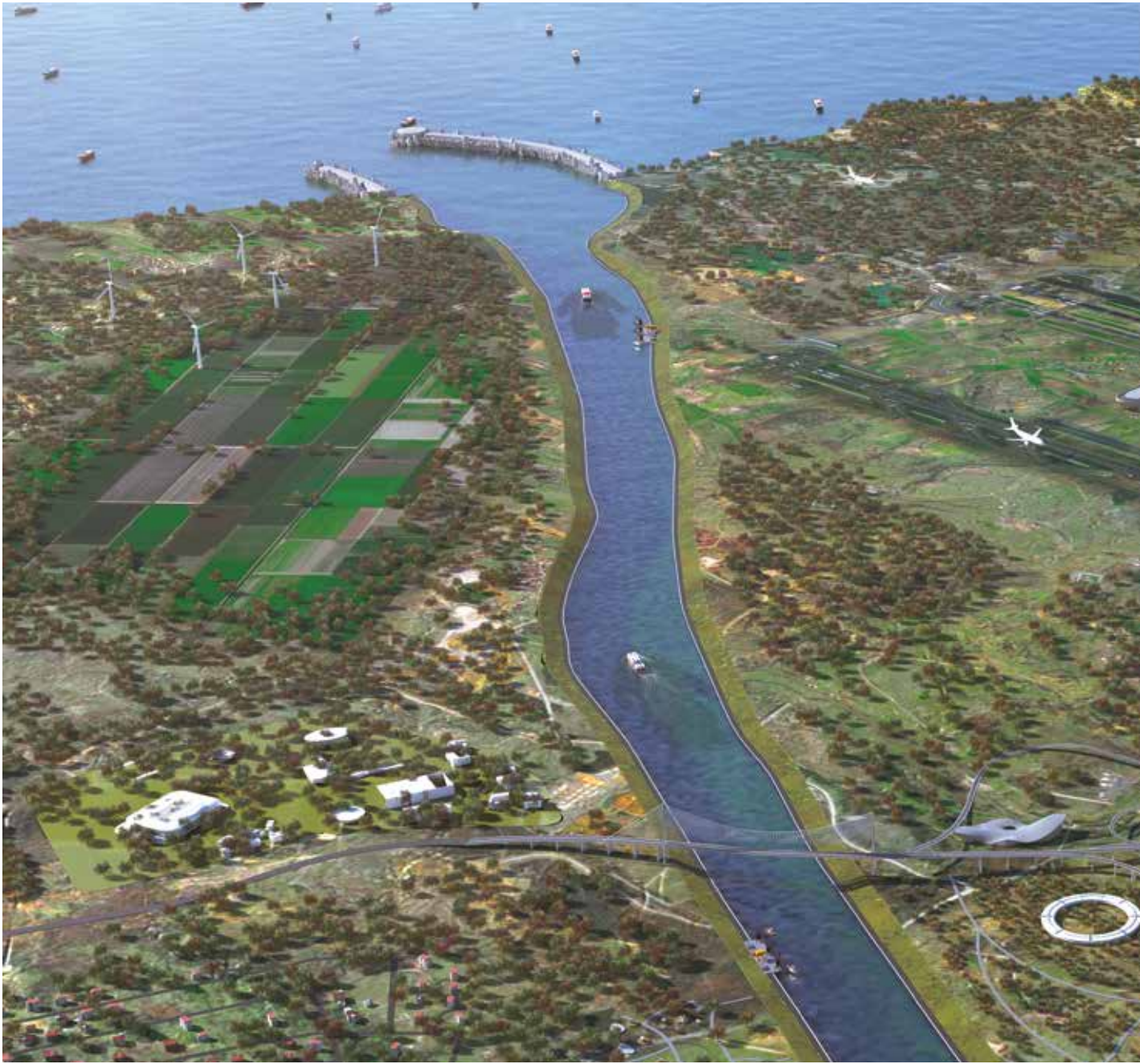


kanal
istanbul





kanal
istanbul





TÜRKİYE’NİN STRATEJİK HAMLESİ KANAL İSTANBUL

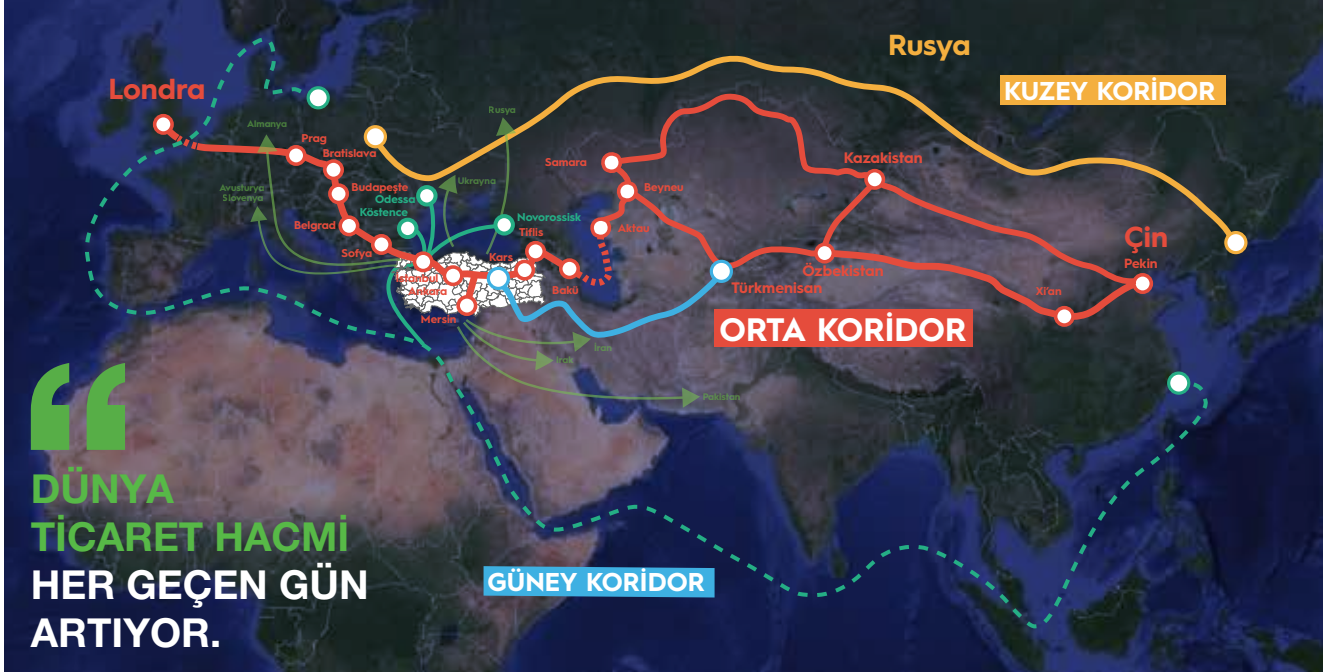
Kanal İstanbul Projesi bütünsel kalkınmanın en önemli yapı taşlarından biridir.



DÜNYA TİCARETİNDE
TÜRKİYE’NİN ETKİNLİĞİNİ
ARTIRACAK BİR PROJEDİR.



TÜRKİYE, DÜNYA EKONOMİK KORİDORLARINDA LİDER ÜLKE OLUYOR.



Bugün dünyada **12 milyar ton** olarak gerçekleşen küresel ticaret hacminin, artan kent nüfusu ve büyüyen üretim-tüketim ekonomisi ile birlikte **2030'da 25 milyar ton**, **2050'de 95 milyar ton** olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Bu büyüyen hacimde ülkeler yüklerini birbirine ulaştırmak için global ekonomik koridorlara yatırım yapmaktadırlar.

► Türkiye, Doğu-Batı arasında güçlenen Orta Koridor'un ve Kuzey-Güney deniz koridorunun kesişiminde yer almaktadır.

► Türkiye yaptığı yatırımlar ile dünya ticaretinin bağlandığı bir ülke olarak, ekonomisi ve lojistiği güçlü bir lider olacaktır.

YENİ BİR EKONOMİK KORİDOR



Dünyadan değişen ekonomik dengeler Hazar-Karadeniz-Akdeniz hattı ve Londra'dan Pekin'e uzanan Orta Koridoru yoğun bir ticaret aksına dönüştürüyor.

Özellikle Avrupa'daki TEN-T yatırımları kapsamında yapılan Tuna-Ren Nehri kanal ve genişletme faaliyetleri ve liman yatırımları, Baltık Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan Viking Koridoru, Pan-Avrupa karayolu yatırımları, Don-Volga Kanalı'nın genişletme faaliyetleri kapsamında

Karadeniz; önümüzdeki yıllarda dünyanın en yoğun ticaret gölü haline gelecektir.

Bu kapsamda Karadeniz'deki büyük limanlar (Köstence, Odessa, Anaklia, Novorossisk, Soçi) kapasitelerini artırmaya yönelik yatırımlarını gerçekleştirmektedirler.

Türkiye hem Karadeniz'deki limanlarda, hem de demiryolu ve karayolunda yaptığı yatırımlar ile yeni bir ekonomik koridoru oluşturuyor.

AVRASYA'NIN LOKOMOTİFİ: MARMARA



Bu büyük ticaret akışlarının tam kesişiminde bulunan Marmara Bölgesi ve İstanbul, dünya ticaretinin en önemli odak noktası olma potansiyeline sahiptir.

Marmara Bölgesi'nde son 19 yılda yapılan büyük yatırımlar, bölgeyi Avrasya'nın lokomotifine haline getirmiştir.

- ▶ İstanbul Havalimanı
- ▶ Kuzey Marmara Otoyolu
- ▶ İstanbul İzmir Otoyolu
- ▶ Malkara Çanakkale Otoyolu
- ▶ Çanakkale Balıkesir Otoyolu

- ▶ Yavuz Sultan Selim Köprüsü
- ▶ Osmangazi Köprüsü
- ▶ 1915 Çanakkale Köprüsü
- ▶ Filyos ve Çandarlı Limanı
- ▶ Kanal İstanbul

Kanal İstanbul ile bu büyük ekosistem tamamlanarak Avrasya ticaret akışının merkez bölgesi olacaktır.

DÜNYANIN KAVŞAK NOKTASI: İSTANBUL VADİSİ



Bu global fırsatın Türkiye için kazanıma çevrilebilmesi adına **İstanbul'un kuzeyinde, bütün ulaşım modlarının entegre olacağı bir lojistik ve kalkınma üssü oluşturulmaktadır.**

Kuzey İstanbul; Avrupa'yı Asya'ya bağlayan **Kuzey Marmara Otoyolu**, bu hattan geçecek

demiryolu, dünyanın en büyük kargo taşımacılığı hacimlerinden birine sahip olan **İstanbul Havalimanı**, Kuzey'de inşa edilecek **Karadeniz Limanı** ve **Kanal İstanbul** ile küresel ticaretin kavşak noktası haline getirilmektedir.

SÜRDÜRÜLEBİLİR YENİ NESİL BİR ŞEHİR



İstanbul Vadisi, Türkiye'nin ileriye yönelik yatırımlarına ışık tutacak teknolojilerine ve projelerine ev sahipliği yapan, çevre ve iklim dostu çözümlerin kullanıldığı bir lojistik üs, teknoloji geliştirme bölgesi ve yaşam merkezi olacaktır.

İnsan odaklı şehir kurgusu, paylaşımcı enerji modeli, yaya öncelikli ulaşım modeli, sürdürülebilir yapılar, kapsamlı çevre standartları, altyapı galeri sistemi, yeni ekonomik modeller, yeni nesil ve akıllı bir şehircilik anlayışı ile uluslararası düzeyde yarışabilecek düzeyde kurgulanan bu şehirden elde edilen kazanımların diğer şehirlerimizde de uygulanması hedeflenmektedir. Bölgede artan kamusal yeşil alan varlığı, yenilenebilir kaynaklardan sağlanan enerji ve diğer çevre dostu çözümler iklim değişikliği ile mücadeleye katkı sağlayacaktır.

- ▶ Sürdürülebilir, Akıllı Şehir
- ▶ E-Ticaret ve Lojistik Merkezi
- ▶ Teknoloji ve Girişimcilik
- ▶ Üniversite ve Ar&Ge Merkezi
- ▶ Yatırımcı ve Girişimciye Teşvik

İSTANBUL VADİSİ VE ÇEVRE



İstanbul Vadisi ve Kanal İstanbul Türkiye'nin en çevreci projelerinden biri olarak öne çıkıyor.

İstanbul Vadisi gücünü yenilenebilir enerji kaynakları ile sağlayarak geleceğin şehircilik anlayışında ilk olmayı hedeflemektedir. Yaşayanları için düşük maliyetli temiz enerji kaynaklarını üreterek Türkiye'nin karbon ayak izi en düşük bölgesi olacaktır. Gelecek nesiller için

temiz, faydalı, düşük maliyetli enerji üretirken bu alandaki farkındalık için de eğitim politikalarını hayata geçirecektir.

Kanalın inşası bölgede iklim değişikliğine neden olmayacağı gibi yeni yeşil alanlar, düşük yoğunluktaki yapılaşma, temiz enerji ve diğer sürdürülebilir çözümler sayesinde iklimin korunmasına katkı sağlayacaktır.

İSTANBUL VADİSİ VE DOĞAL HAYATIN KORUNMASI



İSTANBUL VADİSİ
VE ETRAFINDA
KURGULANACAK OLAN
DOĞA DOSTU ŞEHİR,
İÇİNDE BARINDIRDIĞI TÜM
CANLILARIN SAĞLIKLI VE
GÜVENLİ YAŞAM HAKKINI
MUHAFAZA EDECEKTİR.

Proje kapsamında 4 mevsim boyunca flora ve fauna ile ilgili 18 uzman titizlikle çalışmıştır. Endemik ve nadir türlerin korunması ile ilgili gerekli önlemler “**Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı**” kapsamında sunulmuştur.

Proje süresince kanalın her iki yakasındaki habitatların, doğal hayatın sürekliliği sağlanacak ve arazi hazırlık, inşaat ve işletme süresince sürekli izleme yapılacaktır.

İSTANBUL BOĞAZI'NIN ARTAN YÜKÜ

Boğaz'ın Emniyet
Kapasitesi
25.000/yıl

1930'larda Ortalama
3.000 Gemi

Günümüzde Ortalama
43.000 Gemi

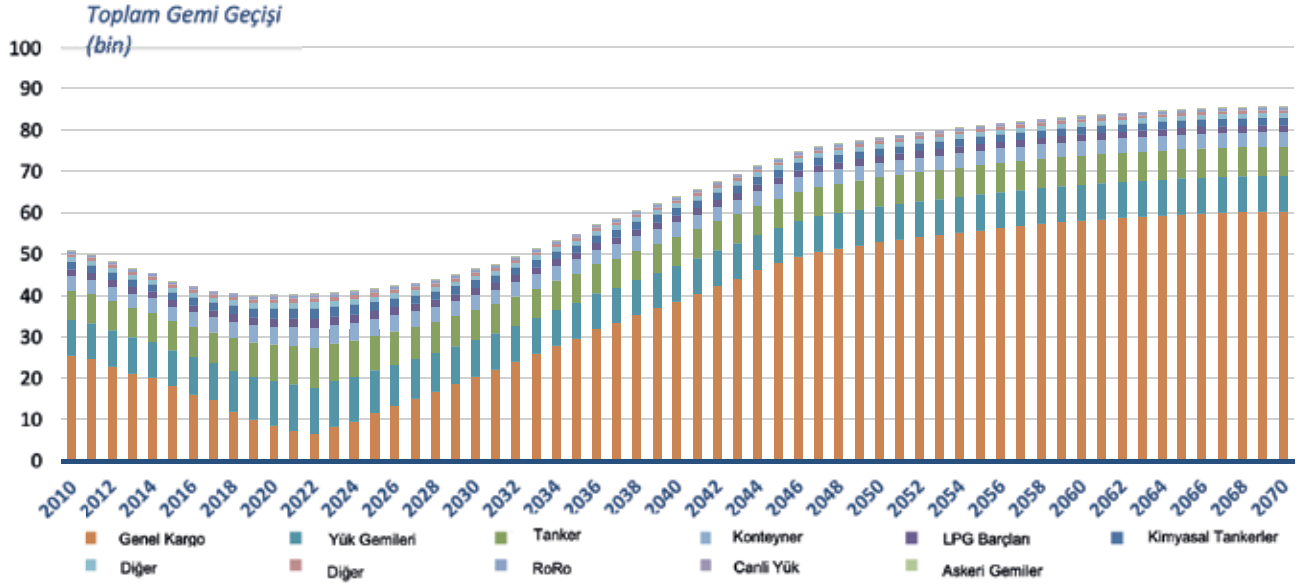
2050 Projeksiyonu
78.000 Gemi

Emniyetli geçiş kapasitesi yıllık 25.000 gemi olan İstanbul Boğazı, son yıllarda ortalama 43.000 gemi geçişi ile kapasitesinin %72 üzerinde bir trafik yükünü karşılamaya çalışmaktadır.

Gemilerin boyutu büyüyor. Büyük ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı artıyor. Küçük gemilerin sayısı azalıyor.



İstanbul Boğazı Gemi Tahmini



Son 10 yılda:

- ▶ 150 metreden küçük gemi sayısı: %36,9 azaldı.
- ▶ 150-200 metre arasındaki gemi sayısı: %50,7 arttı.
- ▶ 200-250 metre arasındaki gemi sayısı: %28,1 arttı.

- ▶ 250 metreden uzun gemi sayısı: %8,3 arttı.
- ▶ Toplam yük: %22 arttı.
- ▶ Tehlikeli madde yükü: %8 arttı.

GEMİLERİN ARTAN BEKLEME SÜRELERİ

Son 5 yıllık verilere göre İstanbul Boğazı'nda gemiler, her geçişte **ortalama 14,2 saat bekliyor.**

Önümüzdeki yıllarda bu **bekleme süreleri 4-5 günü bulacaktır.**



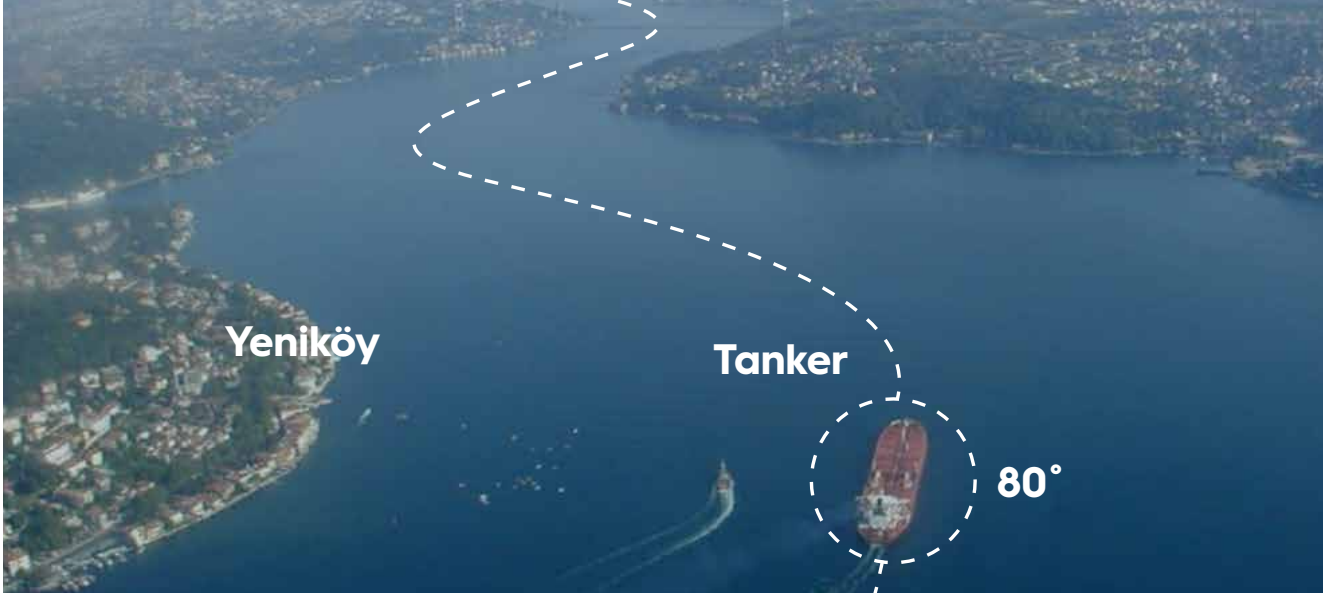


BOĞAZ'IN RİSKLİ YAPISI VE YOĞUN TRAFİĞİ, GEMİLERİN BEKLEME SÜRELERİNİ ARTIRMAKTADIR.

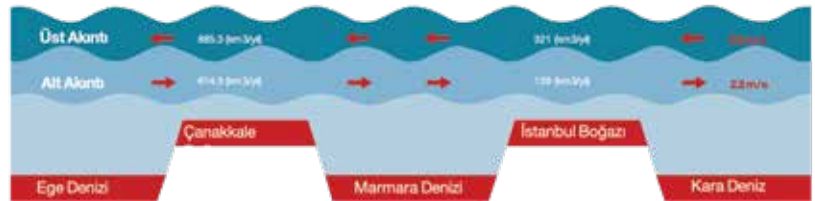
Bekleme sürelerinin gemilere maliyeti;

GEMİ GRUPLARI	BEKLEME SÜRESİ (SAAT)	ORTALAMA GEÇİŞ BAŞINA GELİR KAYBI
Tanker 50.000 DWT - BOY 150-200 MT	28,4	20.708 \$
Tanker 115.000 DWT - BOY 200-250 MT	34,4	89.039 \$
Tanker 150.000 DWT - BOY 250MT ÜSTÜ	34,5	103.644 \$
KONTEYNER 6.800 KONTEYNER - BOY 150 MT	12	12.500 \$
DÖKMECİ 60.000 DWT - BOY 150-200 MT	13,8	4.255 \$
DÖKMECİ 75.000 DWT - BOY 200-250 MT	13,6	4.108 \$

İSTANBUL BOĞAZI'NDAKİ RİSKLER



- ▶ Keskin ve Dar Dönüşler
- ▶ Kuvvetli Yüzey Akıntısı
- ▶ Ters Dip Akıntıları
- ▶ Büyüyen Gemiler
- ▶ Artan Kent içi Deniz Trafiği



Boğaz'ın doğal keskin dönüşlü coğrafi yapısı, ters akıntıları ve yoğun kent içi deniz trafiği, gemiler için değişken seyir rotalarına sebebiyet vermektedir. Bu durum, Boğaz'ı tanımayan gemiler için büyük risk teşkil etmektedir.

“
BOĞAZIN EN KESKİN
DÖNÜŞ NOKTASI
(YENİKÖY 80 DERECE)

ARTAN KENT İÇİ DENİZ TRAFİĞİ

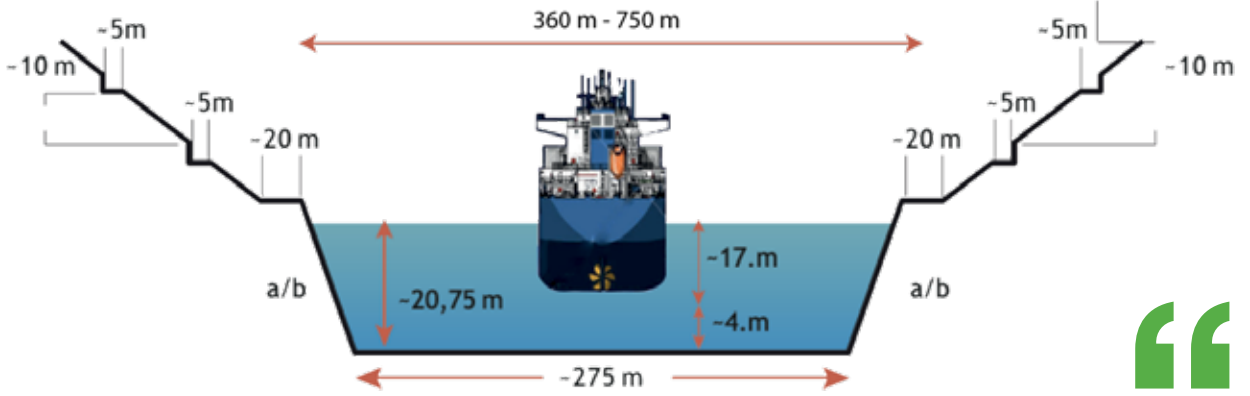


Yıllar içerisinde giderek artan kent içi deniz ulaşımı, mevcut ticari gemi trafiği içerisinde İstanbul halkı için ciddi riskler oluşturmaktadır. Hem gemi trafiğinin hem de sefer sayısının önümüzdeki yıllarda artması ile Boğazın yoğunluğu ve riskleri kritik oranda çoğalacaktır.



**İSTANBUL BOĞAZI'NDA
GERÇEKLEŞEN GÜNLÜK
KENT İÇİ SEFER SAYISI
2000'İN ÜZERİNDEDİR.**

KANAL BOYUTLARI VE SEYRÜSEFERİ



Otonom kılavuz kaptan ve akıllı seyrüsefer sistemleriyle etkin bir lojistik yönetimi ile yönetilecek Kanal'da, **gemiler bekleme süreleri olmadan hızlı ve %100 güvenli bir şekilde geçiş yapabileceklerdir.**

KANAL İSTANBUL GEMİ GEÇİŞİ İÇİN ÖZEL TASARLANMIŞ BİR SU YOLUDUR.

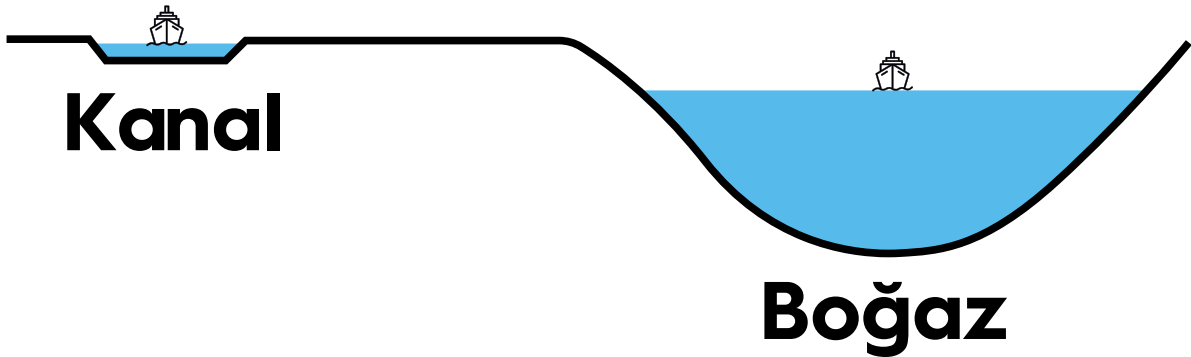


KANAL VE BOĞAZ FARKLILIĞI



Kanal İstanbul derinliği 21 metre, yüzey genişliği 360 metre olan bir su yolu geçiştir. Gemilerin geçişi için özel olarak tasarlanmış bir su yoludur.

İstanbul Boğazı ise doğal bir su yoludur. Ters dip akıntıları, kuvvetli yüzey akıntıları ve keskin dönüşleri ile gemi geçişi için dünyadaki en riskli su yollarından bir tanesidir.



BOĞAZ'DA YENİDEN YAŞAM



“
İSTANBUL'UN EN
BÜYÜK KAMUSAL
ALANI AÇILIYOR.
KANAL SAYESİNDE
İSTANBUL BOĞAZI
HAK ETTİĞİ
DEĞERE KAVUŞUYOR.

Sahip olduğu doğal ve tarihi değerler bakımından her çağda önemli bir kültürel odak olan İstanbul Boğazı; doğanın, mimarinin, gastronominin, plajların, deniz hamamlarının, Boğaz köylerinin, balıkçılık, kayıkçılık gibi sayısız mekân ve aktivitenin bulunduğu bir yaşam alanıydı.

Boğaz'ın transit gemi geçiş trafiğini önemli ölçüde azaltması öngörülen Kanal İstanbul;

- ▶ Boğaz çevresinde kültürü, sanatı ve turizmi tekrar canlandırmak,
- ▶ Yeni rekreasyon alanları oluşturmak için
- ▶ Boğaz'daki kent içi deniz ulaşımını artırmak için,
- ▶ Boğaz'daki kirliliğin önüne geçmek için,

büyük bir fırsat yaratmaktadır.

KANAL İSTANBUL VE MARMARA DENİZİ



Kanal İstanbul Projesi ile birlikte İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin azalacağı, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin çok düşük seviyelere ineceği öngörüldüğünden, proje bölgenin hava ve deniz suyu kalitesine olumlu etkiler yapacak, deniz canlıları başta olmak üzere ekolojik

yaşamın daha da iyileşmesine katkı sunacaktır.

Buzulların erimesiyle birlikte Karadeniz'e akan nehirlerin debisi yükselmiş ve Karadeniz yüzeyindeki temiz su oranı artmıştır. Marmara Denizi'nin dibi gittikçe kirlenmekte ve çözülmüş oksijen oranı azalmaktadır.



KANAL İSTANBUL İLE ZENGİN BESİN MADDESİ VE ÇÖZÜNMÜŞ OKSİJEN İÇEREN KARADENİZ ÜST AKINTISI, MARMARA DENİZİ'NİN SU KALİTESİNİN DAHA FAZLA ARTMASINA YARDIMCI OLACAKTIR.

KANAL İSTANBUL GÜZERGAHI VE ORMAN ARAZİLERİ



Kanal, İstanbul'a toplam **91,24 milyon m²** yeni yeşil alan: **4,67 milyon m²** orman alanı **86,5 milyon m²** bölgesel yeşil alan spor alanı kazandıracaktır.



**GÜZERGAHIN ÜZERİNDE
HİÇBİR ORMAN ARAZİSİ
BULUNMAMAKTADIR.**

KANAL İSTANBUL GÜZERGAHI VE MEVCUT SU YOLLARI



Kanal İstanbul için 5 farklı koridor belirlenmiştir. Arazi topografyası, yapılabirlik, maliyet, gelişim planları ve su kaynaklarına etkileri açısından incelendiğinde;

Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu Kanal Koridoru'nun en uygun koridor olduğu tespit edilmiştir.

Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere Barajı ve ikisi arasındaki su kanalı, kuzeye doğru devam eden dere yatakları üzerinde kurgulanacak Kanal İstanbul Projesi; ağırlıklı olarak sulak olan bir güzergâhı genişleterek ve düzenleyerek yeni bir su yolu oluşturma faaliyetidir.



GÜZERGAHIN %78'İ MEVCUTTA VAR OLAN SU YOLLARINDAN OLUŞMAKTADIR.

KANAL İSTANBUL VE SU KAYNAKLARI

Yeni baraj yatırımları (Melen, Hamzalı, Piriñçi, Karamandere) ile Sazlıdere'den daha fazla su kaynağı İstanbul'a kazandırılacaktır.

Üç boyutlu modellerle yer altı suları da modellenerek, yer altı su kaynaklarının korunması

için geçirimli zemin kesimlerinde sızdırmazlığı sağlayacak mühendislik çözümleri planlanmıştır. Yer altı suyunda herhangi bir kaçak söz konusu olmayacaktır.



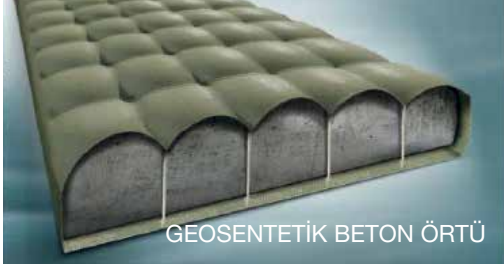
**GÜZERGÂH ÜZERİNDEKİ
SAZLIDERE BARAJI'NIN İSTANBUL
SU REZERVİNDEKİ PAYI %2,9'DUR.**



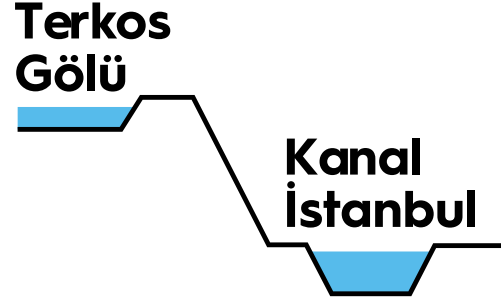
KANAL İSTANBUL VE TERKOS GÖLÜ



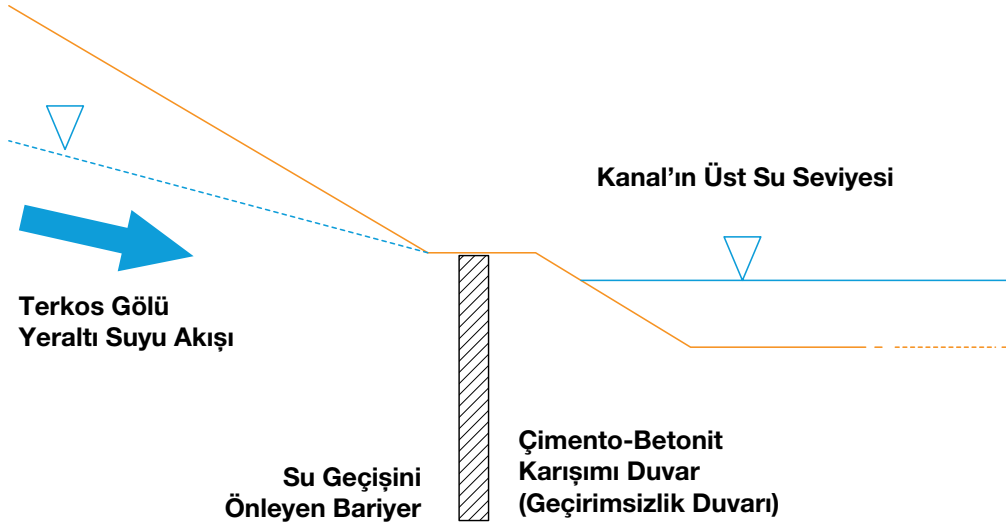
GEOSENTETİK TÜP



GEOSENTETİK BETON ÖRTÜ



Terkos Gölü'nün su seviyesi Kanal'dan daha yukarıda olup, Kanal'da yukarıya tuzlu su geçişi mümkün değildir. Yapılan Yeraltı Suyu Modeli ve hidrojeolojik çalışmalar sonucunda Kanal İstanbul nedeniyle alınacak tedbirlerle, Terkos Gölü'nde veya başka bir alanda tuzlanma olmayacağı anlaşılmıştır.



KANAL YÜZEYİ VE İNŞAATI



**KANAL İSTANBUL PROJESİ
BETON BİR YAPIDAN
OLUŞMAMAKTADIR.**

Güzergahın %78'i mevcut su yollarından oluşan Kanal'da ağırlıklı olarak su yollarının genişletilmesi ve düzenlenmesi faaliyetleri gerçekleştirilecektir.

Kalan sınırlı yerlerde ise geosentetik beton örtü ve geosentetik tüpler ile sızdırmazlık katmanları yaratılacak, kayalık ve çakıl katmanları ile yapay bir nehir katmanı oluşturulacaktır.

KANAL İSTANBUL VE HAFRİYAT ÇALIŞMALARI

En yüksek hacimli kazı miktarı güzergahın kuzey yarısındadır. Kazıdan çıkan malzemeler, Kanal boyunca kendi çalışma koridoru içinde teşkil edilecek yollar kullanılarak Karadeniz’de belirlenen dolgu alanlarına nakledilecektir.

Şehir içi yollar ve çevre yollarının hafriyat çalışması için kullanılması söz konusu değildir.



**KANAL İSTANBUL PROJESİ
KAPSAMINDAKİ HAFRİYAT
ÇALIŞMALARINDAN İSTANBUL
ETKİLENMEYECEKTİR.**

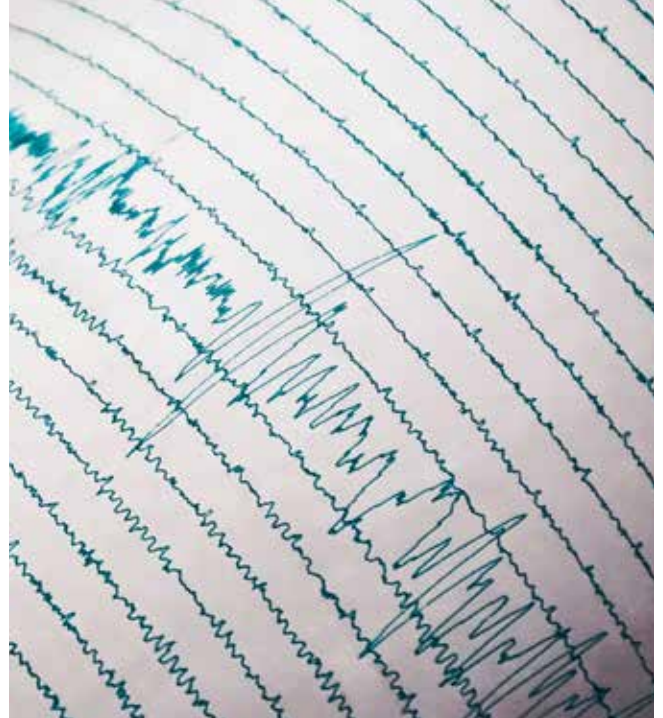
KANAL İSTANBUL VE DEPREM

Kanal İstanbul derinliği 21 metre olan bir su yolu geçiştir.

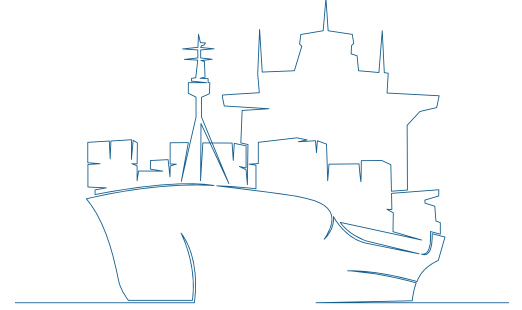
Binlerce metre alttaki fayları tetikleyebilecek bir yapı değildir.



**DÜNYA ÜZERİNDEKİ
HİÇBİR YAPI, DEPREMİ
TETİKLEYEBİLECEK BİR
BÜYÜKLÜĞE VEYA ETKİYE
SAHİP DEĞİLDİR.**



KANAL İSTANBUL



**KANAL İLE BİRLİKTE
İSTANBUL'UN COĞRAFI
VE JEOPOLİTİK
AVANTAJI, FIRSATA
ÇEVİRİLMEKTEDİR.**

Türkiye'nin Lojistik Masterplanı çerçevesinde en stratejik hamlelerinden olan **Kanal İstanbul ve İstanbul Vadisi**, bütün Türkiye'nin ekonomisini ve ihracatını ateşleyecek yeni bir odak noktasıdır.

Kanal İstanbul; Türkiye'nin daha çok yatırım alan, işsizliğin sorun olmadığı, kendi teknolojilerini üreten ve dünyaya satan, para birimi değerli, AR-GE ve bilimsel buluşlar konusunda iddialı bir ülke haline gelmesi için gerçekleştirilecek stratejik bir projedir.



KANAL İSTANBUL
ÜLKEMİZ İÇİN
SÜREKLİLİĞİ OLAN
BİR GELİR KAPISI
OLACAKTIR.



3 Günlük Gemi Geçişi ile
30 Derslikli Okul Yapılabilecek.



1 Haftalık Gemi Geçişi ile Bir Adet
100 Yataklı Hastane Yapılabilecek.



2 Aylık Gemi Geçişi ile
2 Milyon Yolcu Kapasiteli Havalimanı Yapılabilecek.

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ



Kanal İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti'nin kendi kara parçasında yaptığı bir su yolu projesi olup,

- ▶ Rejimi tamamen ulusal mevzuata göre olacaktır.
- ▶ Boğazlardan herhangi bir şekilde Kanal İstanbul'a zorlayıcı geçiş yapılmayacaktır.
- ▶ Kanal İstanbul'dan savaş gemileri geçmeyecektir.

Montrö hükümlerinden uluslararası haklarımız saklı kalacak ve herhangi bir uluslararası sıkıntı oluşmayacaktır.

Montrö hükümlerinden uluslararası haklarımız saklı kalmak suretiyle uluslararası alanda boğazların hukuki rejimi etkilenmeyecektir.



**MONTRÖ, KANAL
İSTANBUL'A ENGEL DEĞİL
KANAL İSTANBUL,
MONTRÖ'YE AYKIRI DEĞİL**

KANAL İSTANBUL MALİYETİ

Kanal İstanbul'un yapım süresi:

5 yıl

Malıteyi:

15 Milyar Dolar

Kanal üzerinde yapılacak 6 adet geçiş köprüsü ile birlikte bu hattın erişilebilirliği artırılacaktır.

Köprülerin Malıyeti:

1,4 Milyar Dolar

Kanal İstanbul, Kamu-Özel İş Birliđi ile yapılacak olup tamamen özel sektör finansmanı ile gerçekleştirilecektir.



**KANAL İSTANBUL PROJESİ,
HAZİNEYE HERHANGİ BİR YÜK
GETİRMEYECEKTİR.**

KANAL İSTANBUL'UN EKONOMİK ETKİSİ

GSYH Etkisi

**12 Milyar
Dolar**

İstihdam

**505.892
Kişi**

Üretim

**28 Milyar
Dolar**



kanal
istanbul