

YAZIK! MARMARA KADERİNE TERK EDİLİYOR (2)

II. Kanal İstanbul ve ötesi

Derin Orhon

Bilim Akademisi (orhon@itu.edu.tr)

Kanal İstanbul nerede?

Kanal saplantısı İstanbul'un tüm doğal kaynaklarını kurutma ve Marmara Denizini yok etme teşebbüsüdür. Bu tespit, ülkemizin 29 güzide bilim insanının 17 farklı uzmanlık alanında hazırlamış olduğu bir bilimsel çalışmanın ortak sonucunu ifade etmektedir [3]. Aynı dergideki bir yazımızda, Çevre Bakanlığı'nın hazırlayacağı bir eylem planında "Marmara Denizindeki kirlenme düzeyi dikkate alındığında Kanal İstanbul'un yapımından vazgeçilmiştir" ibaresinin bulunması gerektiğini belirtmiştik [4]. Bakanlık bu görüşlere katılmayabilir ve bilimsel gerekçeler göstererek karşı çıkabilir. Ancak, adında "Çevre" ibaresi taşıyan herhangi bir kurum Marmara'nın kurtarılmasına ilişkin bir stratejik planda Kanal İstanbul'u yok varsayamaz; böyle bir yetkisi olduğunu düşünemez.

Şimdi somut veriler ile Kanal İstanbul'un ölümcül etkisini, organik madde (KOİ) örneğinden yararlanarak inceleyelim:

1- İlk bölümde değinildiği gibi Küçükçekmece atıksuları, yakın tesislere dağıtılarak artıldığında KOİ yükü 17 ton/gün değerine inecek ve İstanbul'dan Marmara'ya verilen KOİ yükü 92 ton /güne düzeyine düşecek. Bu durumda, Marmara'nın maruz kalacağı toplam KOİ yükü yaklaşık 300 ton/gün olarak hesaplanabilir: Şekil (a) da gösterildiği gibi, İstanbul deşarjları toplam kirlilik yükünün sadece %30'unu oluşturacaktır.

2- Hidrodinamik özellikleri ile somut su kalitesi verileri birlikte incelendiğinde Kanalın Marmara'ya günde 4700 ton KOİ yükü getireceği ortaya çıkmakta. Bu değer Şekil (b) de açıkça görüldüğü gibi Marmara'ya boşaltılan tüm atıksu deşarjlarının 15 katından daha fazla. Bu deşarj verici durumu, nasıl olsa yazıları hiç okuma zahmetine katlanmadıkları için, görsel olarak verdik; belki, şimdi dikkatlerini çeker. Bu arada Bakanlığın oluşturduğu sesi çıkmayan Bilim Kuruluna da selam olsun!..

Endüstriyel atıksular

Rapor, Kanal İstanbul dışında, çok önemli eksik ve aksaklıklar içeriyor; bunların başında da endüstriyel atıksular geliyor. Bu soruna raporda bir bölüm bile ayrılmamış; sadece bir şekil içinde, endüstriyel deşarjların yarattığı kirlilik KOİ, azot ve fosfor parametreleri ile toplamın

yüzdesi olarak tanımlanmış. Çok yanlış olan bu yaklaşım, eğer bir cehalet eseri değil ise, "bu konuyu hiç araştırmadım, elimde hiçbir veri yok" anlamı taşıyor. İzinizle, bu konuyu biraz açalım:

1- Endüstriyel deşarjlardan kaynaklanan KOİ yükü 43 ton /gün (% 3) olarak verilmiş; bu çok düşük bir değer ve büyük olasılıkla yanlış: 1990'da yapılmış olan bir çalışmada sadece İzmit körfezindeki endüstri faaliyeti için saptanmış olan KOİ yükü yaklaşık 210 ton/gün (85 ton BOI₅/gün) [5]!..

2- Azot ve fosfor, bazı özel kategoriler dışında, endüstriyel atıksular için bir anlam taşımaz. Nitekim, bu parametreler için Raporda verilmiş olan %1-2 oranları bu görüşü doğruluyor.

3- Bu tür deşarjların, aslında taşıdıkları ağır metaller; toksik kimyasallar ve benzeri tehlikeli maddeler esas alınarak değerlendirilmeleri gerekiyor.

Yayıllı kaynakların kirlilik yükü

Bu konuda TÜBİTAK-MAM'a 2021 yılında bir çalışma yaptırılmış ve bu kurumun özet raporu Bakanlık raporuna doğrudan alınmış. Çalışmada, Marmara havzasında oluşan yayıllı kirlilik yükü, azot ve fosfor parametreleri için, sırası ile 329.387 ton azot /yıl (900 ton/gün) ve 78.257 ton fosfor/yıl (215 ton/gün) olarak

hesaplanmıştır.

Basit Türkçe ile, Bakanlık yayıllı kaynaklardan Marmara'ya ne kadar azot ve fosfor boşaldığını bilmiyor!...Verilen yüklerle ilgili birkaç önemli hususa değinmek isterim:

MAM zamanla değişkenlik gösterebilen ve yeterli veri

tabanı olmayan değerleri bu kadar kesinlikle (presizyon) nasıl verebildi? İstatistik kurallarına aykırı olan bu hatayı öğrenci yapsa sınıfta kalır!..

İyimser bir tahminle verilen yüklerin sadece %10'u Marmara'ya ulaşmış olsa, 90 ton/gün azota ve 21 ton/gün fosfora karşı gelir; bu değerler Marmara'nın korunması açısından çok korkutucu

Çevre Bakanlığının "Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı 2021-2024" başlıklı raporunun [1] İstanbul atıksu deşarjlarına ilişkin bölümünü yazının ilk bölümünde değerlendirmiştik [2]. Bu bölüme Kanal İstanbul ile başlayalım ve diğer önemli sorunlarla devam edelim.

çünkü Bakanlığın denetlediğini düşündüğü atıksu deşarjları toplamından en az iki kat daha yüksek.

Yayıllı kaynaklardan gelecek tarım ilaçları ve benzeri tehlikeli maddeler hakkında da bir bilgi yok.

Yanıtlanmayan sorular

Şimdi şu soruları sormak gerekiyor: Bakanlık 20 yıldır Marmara'ya neden sadece uzaktan bakmış ve bu denli kirlenmesine seyirci kalmış? Yaklaşık 200 arıtma tesisi neden yok ya da yetersiz? 2021 yılında büyük bir telaşla toplanmaya çalışılan eksik bilgiler dışında neden yeterli bir veri yabani mevcut değil?

Ve sonuç

Raporda bir sonuç, bir strateji, ya da bir plan yok, sadece olmayan strateji için "Stratejik değerlendirme süreci.. değerlendirme formatına uygun olarak yıllık yapılacaktır" ifadesi kullanılmış. Aslında bu Raporda olmayanları "Marmara Denizi nasıl kurtulur" başlıklı bir lisans üstü dersinde bir yarıyıl anlatabilirim!..

Daha önce de belirttiğim gibi [6], bu rapor Bakanlığın bu işi yapamayacağını açıkça ortaya koyuyor. Buna belki de üzülmemek gerek çünkü 20 yıldır Çevre Bakanlığının hangi konuya el atsa ortaya bir çevre felaketi çıkıyor!.. Dolayısıyla sözüm ve ikazım başta İstanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere, Marmara Belediyeler Birliği'ne: Doğru kadro ve uzmanlar ile gerekli çalışmaları tanımlayın ve başlatın; ortaya konacak bilimsel veriler doğrultusunda somut ve işe yarayacak önlemleri hayata geçirin. Marmara'nın durumuna bakıldığında, bu iş dün yapılmalı idi; yarın çok geç olur!..

[1] T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. Marmara Denizi bütünleşik stratejik planı 2021-2024. (2022). ISBN: 978-625-7076-24-1

[2] Orhon, D., Herkese Bilim Teknoloji, HBT - ilk yazını referansı verilecek

[3] Orhon, D. v.d. Kanal İstanbul - Çok disiplinli Değerlendirme, IBB, (2020)

Tayfun Akgül

istadisdik yaptı!

