

Çanakkale geçilmez!

Çanakkale Köprüsü'nün yapımı, Türkiye'nin en azından orta ve uzun erimde, karayolu taşımacılığı politikasını sürdüreceğini gösteriyor. Bu; otoyolların, ikincil yollar, kavşak, köprü, viyadük ve tünellerin ülke kırımı parçalaması, tarımsal toprakları olumsuz etkilemeyi sürdürmesi, betonun ve asfaltın toprağa ve ekolojik dengelere karşı tercih edilmesi demek.



Akın Atauz



07/05/2022

aatauz@yahoo.com

Çanakkale geçişini acaba yeniden düşünebilir miyiz? Neden yapıldı bu köprülü geçiş? İktidarın durgunluk ve krize karşı altyapı ve özellikle stratejik altyapı inşaatına kaynak ayırması, acaba iyi bir strateji olarak düşünülebilir mi?

Böyle düşünülebilmesi için altyapı yatırımının sadece bir otoyol ve köprü sitemi olarak düşünülmüş olmasından daha fazlasına gerek var. (Ülkenin geleceğin stratejilerine planlı bir biçimde bakması, bunun içinde ulaşımın stratejik öneminin düşünülmüş olması vb. gibi, “eski Türkiye’ye” ait kavramlardan bahsetmeyeceğim bile... Yine de, nedir bu köprüden beklenen yarar?)

Öncelikle doğu-batı yönündeki (karayolu) geçişlerin hepsinin **İstanbul**’da düğümlenmiş olmasının kent/ kentsel bölge üzerindeki yükünü hafifletmek, bir alternatif geçiş sağlamak, aynı zamanda İstanbul’dan güneye yine bir geçiş alternatifi yaratarak tıkanıklıkları önlemek vb. gibi düşünceler olduğunu varsayalım. Ama ülkesel veya bölgesel ölçeklerde bir (“plan” demeyeceğim elbette) öngörü var mı? Hatta doğu-batı

ekseninde ana taşıma eksenine olduğuna göre, uluslararası ölçeklerdeki gelişmelere bağlanma öngörülerini var mı?

Demiryolu neden, hangi gerekçeyle düşünülmedi?

Varsa, bu bağlantılar nereye/ hangi yerleri birbirine bağlıyor ve hangi nedenle bağlıyor? Başka türlü soracak olursak, İstanbul'un batısındaki üretim merkezleri ve pazarların **Anadolu**'daki veya daha doğuda **İran** ve **Ortadoğu**'daki hangi pazar ve üretim kapasiteleri ile ilişkilendirilmesinin düşünülmüş olduğunun inandırıcı/ açıklanmış bir yanıtı var mı?



Her iki boğaz geçişi de ülkenin en batısında olduğu için, pazarların-depoların ve üretim merkezlerinin **Avrupa**'da, hatta doğu Avrupa'da/ Balkanlarda ve orta Avrupa'da veya batı Avrupa'da olmasının hesaplanmış olduğunu düşünmemiz gerekiyor. Acaba bu ticarete yol altyapısı yetersizliği ile kendini geliştiremeyen bir ticaret darboğazı olması mı bu geçiş kararını aldırdı? Eğer ticarete bir tıkanıklık söz konusuysa, acaba demiryolu, deniz ya da hava alternatifleriyle yapılan/ yapılabilecek ticaretler karayolu ile karşılaştırılarak mı bu karar verildi? Hatta eğer mutlaka karadan bir ulaşım altyapısının geliştirilmesi en iyi çözüm olarak belirdiyse neden demiryolu seçilmedi?

Çanakkale Boğazı'nın demiryoluyla geçişi ve sistemli bir biçimde demiryolu taşımacılığının geliştirmesi alması dikkate alındı mı? **AKP** iktidarında demiryolu projelerinin çok yavaş ilerlemesi (hatta pek ilerlememesi) nedeniyle mi bu tür yeğlenmedi? Karayolu ve demiryolu geçişleri modelleri karşılaştırmalı olarak sınılandı mı? Ayrıca teknolojiye, özellikle de taşıma teknolojilerindeki değişim hızını da düşünmeliyiz. Ulaşım/ taşıma teknolojilerindeki en büyük atılımlar karayolu taşımacılığında mı yapılıyor?

Eğer bu tartışmalar yapıldı ve sonuç olarak Çanakkale'nin bir karayolu geçişi olmasına karar verildiyse, toplum neden bu stratejik tartışmalardan hiç haberdar edilmedi? Eğer yurttaşlara bir koyun topluluğundan daha fazla değer veriyorsa mevcut iktidar, neden böylesine büyük yatırımları hiçbir tartışmaya açmaksızın veya kendi teknisyenlerinin

yaptığı tartışmayı olsun yayınlamadan, bunca büyük maliyeti olan projeleri uyguluyor? Ve gelecek kuşakların bile ödemek zorunda kalacakları maliyetleri topluma yüklüyor?

Hangi kaçınılmaz ihtiyaç onlarca yıllık borcu gerektirdi?

Tekrar başa dönelim. Diyelim ki bu geçiş bir ticaret geçişi olarak değil, başka amaçlarla kullanılmak için düşünüldü: Bunlar belki iç ve dış turizm, Çanakkale bölgesinde her iki yakanın birleştirilmesiyle kentleşme veya kır-kent ilişkilerinde yeni bir desenin ortaya çıkması amacıyla yapıldı. O zaman nedir bu ülkesel/ bölgesel/ kentsel gelişme ilkeleri? Bunları bilmek bizlerin, en azından Egelilerin/ **Kuzey Ege** ve **Güney Marmara** yerleşim yerlerindeki kentsel toplumların ve çiftçilerin hakkı değil mi?



Eğer gerçekten iç ve dış turizm düşünülüyse ve kentsel/ yerleşim yerlerinin yeni deseni gibi düşünce söz konusuysa, bu planların en azından Çanakkale tartışmalarının başladığı aşamada başlamış ve birlikte yürütülmüş olması gerekmez miydi? Bugün bile bu tür planlardan bahsedildiğini hiç duymadığımıza göre böyle bir düşünce olmadığını mı düşünmemiz gerekiyor?

İç ve dış turizmi ciddiye alsak bile, hava yolu ile karayolunu karşılaştırdığımızda (ve belki turizm bakımından iyi düşünülmüş ve ayrıntılandırılmış deniz yolunu da göz önünde tutabileceğimizi hayal ettiğimizde) gerçekten karayoluyla ulaşım böylesine büyük bir yatırımı gerektirecek bir zorunluluk muydu? Yani köprü olmasaydı gelişemeyecek bir turizm problemi mi vardı köprünün yapımından önce?

Köprüyü gerektiren ticaret ve turizm ve kentleşme değilse, hangi kaçınılmaz gereksinim bu köprünün bizi bunca yıl borçlandırmasına neden oldu?

Eğer yapılan hesaplamalar kanıtladıysa Çanakkale geçişinin kabul edilebilecek bir seçenek olduğunu düşündürecek iki durum söz konusu olabilir:

- İstanbul metropolünün transit geçiş trafiğinin (özellikle TIR ve kamyon trafiği bakımından) rahatlatılması ve
- bayram dönüşleri gibi zamanlarda, kısa tatilcilerin İstanbul'a dönüş trafiğinin hafifletilmesi...

Bu durumda bu iki nedenle köprüye yapılan yatırım ekonomik veya toplumsal politikalar, turizm ve ticaret, kentleşme vb. politikalar aracılığıyla sağlanacak yararı haklı çıkartıyor mu?



Otoriter bir rejimde bu gibi soruların ne kadar anlamsız olduğunu ve Çanakkale köprülÜ geçişine kadar nice anlamsız ve yanıtız harcamanın yapıldığını biliyorum. Bu soruların çok saf sorular olarak değerdendirileceğini de, biliyorum. Acaba bu inşaatların yarattığı geçici istihdam, işsizlik oranlarını düşürebildi mi?

İklim ve ekolojik dengeler hesaba katıldı mı?

Şimdiye kadar, sadece pozitif bir kazanım var da bunu göremiyor muyuz diye inceledik. Ama asıl sorulması gereken soru, negatif etkiler ve ekolojik dengeler üzerine binecek yükle ve iklim değışikliğı programlarıyla ilgili olanlar. Köprünün yapılması, Türkiye'nin en azından orta ve uzun erimde, karayolu taşımacılığı politikasını sürdüreceğini gösteriyor. Bu, otoyolların ve onu besleyen ikincil yollarının/ kavşak-köprü ve tünellerin-viyadüklerin vb. ülke kırımı parçalamayı/ tarımsal toprakları olumsuz etkilemeyi sürdürmesi için betonun ve asfaltın toprağı ve ekolojik dengelere karşı tercih edilmesi demek. Bu, daha çok özel binek otomobili ve kamyon/ TIR ve otobüs taşımacılığının tercihi demek. Kentlerde iş bölümü ve mekansal örgütlenme-düzenlemelerinin, otomobilin egemenliğine göre yapılması demektir. Ülkenin, iklim değışikliğiyle ilgili angajmanları umursamaması değıl önemli olan; sorunu ve çözüm önerilerinin özünü gerçekten hiç anlamamış olduğunu da gösteriyor.



Belki, yakın bir gelecekte elektrikli otomobillerin sayısının artacağını ve karbon emisyonları bakımından kritik bir durum olmayacağını düşünmüşlerdir? Ancak bu (yani atmosfere salınan gazlardaki ciddi azalma) kaç yıl sonra gerçekleşecek? Azaldığını kabul edelim. Kentlerdeki, özellikle Çanakkale köprüsü bakımından dikkate almamız gereken İstanbul, **İzmir** ve yazları her biri milyonluk kentlere dönüşen **Bodrum, Marmaris** vb. diğer Ege kıyı yerleşimlerinin de boğulması demek... İklim değişikliğini azaltmayı önemsiyorsak kentlerde özel araçlara mahkum olmayı hala isteyecek miyiz? Bütün altyapı yatırımlarını, karayolu araçlarının gereksinimine göre önceliklendirerek iklim değişikliği ile mücadeleyi nasıl ilerleteceğiz?

Son bir soru: Çanakkale köprüsü için yapılmış yatırımın bütünü (yani çocuklarımızın ödemeye ve özel inşaat tekellerini zengin etmeye devam edeceği yatırım miktarını) iklim değişikliği ile ilgili projeler için ayırmış olsaydık ve onu hızla gerçekleştirseydik gelecek kuşağa karşı alnımız daha açık olmaz mıydı?



Akın Atauz