Doç. Dr. Arzu Başaran Uysal 1915 Çanakkale Köp

Bir fırsat mı, yoksa bir

Çanakkale Boğazı'na bir köprü yapılması tartışması uzun yıllardır Çanakkalelilerin gündeminde yer almaktadır. Kıray (2006) Köprü projesinin ilk kez 1960'ların sonunda Necmettin Erbakan tarafından, Çanakkale mitinginde seçim vaadi olarak dile getirildiğini belirtmektedir. 1970'li yıllarda Süleyman Demirel konuşmalarında Çanakkale Köprüsü'nü telaffuz etmeye devam etmiş, 1983 seçimlerinde Çanakkale Belediye Başkanı olan Orhan Uğur, Çanakkale Boğaz Köprüsü'nü projelendirmiş ve İskele Meydanı'na bu projeyi asmıştır. 1991 yılında iktidara gelen Demirel hükümeti, Çanakkale Boğaz Köprüsü projesini ilk kez yatırım programına almış ve proje çalışmaları için ödenek ayrılmıştır. Köprü için ilk fizibilite çalışmaları bu dönemde İngiliz Brown Beech Firması tarafından yapılmış, köprünün yeri ise boğazın en dar kısmı olan Kilitbahir ve Çimenlik Kaleleri arası olarak seçilmiştir. Köprü için seçilen yer tarihi, kültürel ve doğal etkileri konusunda ciddi bir eleştiriye uğramıştır. Buna karşın Köprü için yap-işlet-devret modeli ile ihaleye çıkılmış ancak projenin uygulanmasından fizibil (yapılabilir) olmadığı için vazgeçilmiştir (Kıray, 2006).

Köprü projesi 2004 yılında Adalet ve Kalkınma Partisi hükümeti tarafından tekrar yatırım programına alınmış, bu kez köprü ve bağlantı yolları için yeni bir güzergah seçilmiştir. Köprü için yeni yer seçimi Gelibolu-Lapseki arasında yapılırken, köprü bağlantı yolları güzergahı Malkara-Gelibolu-Lapseki-Yenice-Savaştepe olarak belirlenmiştir (Şekil 1). Türkiye'nin en büyük bütçeli ulaşım projelerinden biri olan Köprü'nün ihalesi yap-işlet-devret modeliyle 2016 yılında yapılmış, inşaatına 2018 yılında başlanmıştır ve 2023 yılında faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

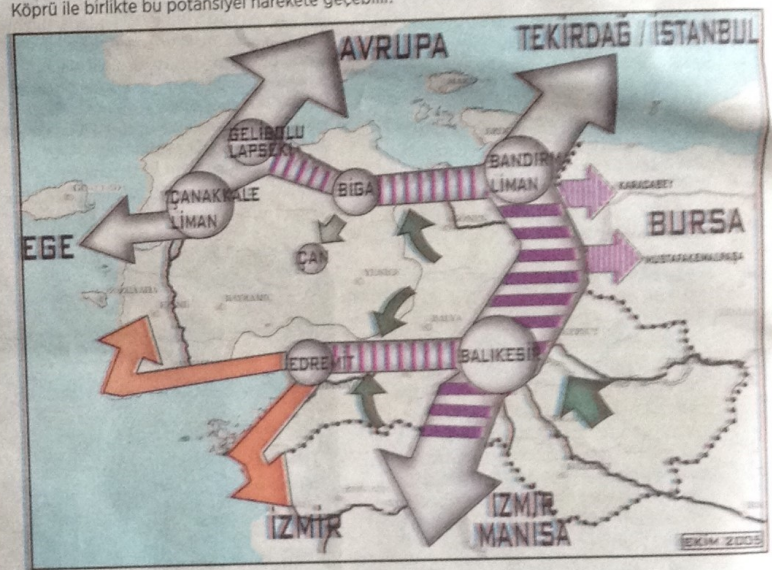


Kınalı – Tekirdağ – Çanakkale – Savaştepe Otoyolu Projesi (http://www.1915canakkale.com)

Boğaz geçişini kesintisiz hale getirecek Köprü ile Marmara Bölgesi'nde yerleşimler ve sektörler arasında etkileşimin artırılması ve bütünleşme sağlanması hedeflenirken, uluslararası ölçekte Avrupa-Türkiye ve Avrupa-Ortadoğu ulaşım ağını güçlendirmek amaçlanmaktadır. Bu çerçeveden değerlendirildiğinde, Köprü uluslararası otoyol sisteminin bir bileşenidir. Türkiye'deki kentleşme deneyimi bize "yol ile yapılaşma" arasında sıkı bir ilişki olduğunu göstermektedir. Bu deneyimin ötesinde bilimsel araştırmalar da ulaşım yatırımları ile arazi kullanımının değişimi ve arazi değerlerinin artışı arasında bir ilişki olduğunu saptamaktadır. Diğer yandan bilimsel araştırmalar bu tür mega projelerin önemli çevresel ve sosyal etkileri olduğunu da bize göstermektedirler. Köprü fikrinin ortaya atıldığı yıllardan buyana yereldeki tartışmalar da köprünün Çanakkale'nin ekonomik gelişimi için bir fırsat mı yoksa doğal kaynaklar ve çevre için bir tehdit mi olduğu konusunda ağırlık kazanmaktadır. Bu oldukça önemli bir sorudur ve üzerinde derinlemesine tartışmayı hak etmektedir. Bu projenin uzun ve kısa vadeli sosyoekonomik, çevresel ve mekansal etkilerinin olacağı açıktır.

Köprü ile birlikte hangi sektörler Çanakkale'ye gelebilir?

Bir yere kolay ve kısa sürede erişimin sağlanması, ulaşım maliyetlerinin azalması o yeri bazı sektörler açısından çekici hale getirmektedir. Örneğin sanayi ve lojistik gibi ekonomik sektörler ulaşım maliyetlerinin en az olacağı, başka bir ifadeyle erişilebilirliği yüksek yerleri seçme eğilimindedirler. Peki Köprü ile birlikte Çanakkale sanayi yatırımları için cazip hale gelmekte midir? Büyük ölçekli bu ulaşım yatırımının uzun vadede Marmara Bölgesi ölçeğinde bazı sektörlerin yer seçimi kararlarını etkileyebileceği öngörülebilir. İstanbul'un finans, turizm, kültür gibi hizmet sektörlerinde gelişmesini sürdürmesi ve sanayisini başka bölgelere kaydırması (desantralizasyonu) 1990'lardan bu yana tartışılmaktadır. Bu tartışmalar 2000'lerin sonunda İstanbul'un mekansal plan kararlarına yansımıştır. Bununla birlikte sanayinin İstanbul dışına taşınması çok kolay uygulanabilir bir strateji değildir. Ulaşım altyapısı önemli bir kriter olmakla birlikte sanayi yer seçimini etkileyen başka önemli parametreler de vardır; tüketim pazarına yakınlık, ucuz ve nitelikli işgücü pazarına yakınlık gibi. Ayrıca sanayi tesisleri üretim maliyetlerini düşürmek için bir arada olmaya (kümelenme) ihtiyaç duymaktadırlar. Büyümek isteyen ya da yeni yatırım yapmak isteyen sanayici ise –ki bu sayının günümüz ekonomik koşullarında çok fazla olmadığını tahmin edebiliriz- İstanbul dışında yer aramaya başladığında, Marmara Bölgesi'nde farklı alternatifler bulunmaktadır; Çorlu-Çerkezköy, İzmit-Sakarya-Düzce koridoru, Bursa gibi. Bu alanlar halihazırda sanayinin geliştiği alanlardır. İstanbul Çevre Düzeni Planı hazırlanırken ortaya konan Marmara Bölgesi Mekansal Gelişme Şeması'nda önerilen bir diğer sanayi gelişme aksı da Bandırma-Biga-Lapseki arasıdır. Mevcut sanayisi, ulaşım ilişkileri ve bir arada olma eğilimi dikkate alındığında sanayi yatırımları açısından bu aksın potansiyel taşıdığı öngörülmüştür (Şekil 2). Köprü ile birlikte bu potansiyel harekete geçebilir.



Güney-Batı Marmara Alt-Bölgesi Gelişme Eğilimleri (Dericioğlu vd., 2006)

Bölgesel ölçekte yer seçimi kararlarını değiştirebilecek bir diğer sektör ise lojistik olarak görülmektedir. Lojistik sektörünün gelişiminde karayolu ulaşımı kadar, demiryolu ulaşımı ve liman bağlantıları, hammaddeye, üretime ve pazara yakın olma gibi parametreler rol oynamaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde Balıkesir-Bandırma hattı hem sanayinin varlığı hem de farklı ulaşım bağlantılarına sahip olmaları nedeniyle öne çıkmaktadır (Şekil 3). Yapımı devam eden Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü dikkate alındığında, bu sektörün Balıkesir ilinde yoğunlaşacağı öngörülebilir. Bu sektörlerin bir arada olma ihtiyacı duydukları ve bu nedenle tekil yatırım kararlarının alınma olasılığı oldukça düşüktür. Özetle Köprü'nün uzun vadede sanayi ve lojistik sektörünün yer seçimini etkileyebileceği ancak bu sektörlerin doğrudan Çanakkale iline yönlenmeleri için uygun koşulların (henüz) bulunmadığı söylenebilir. Ancak ildeki mevcut sektörlerin gelişmesi için Köprü önemli bir avantaj sağlayabilir. Köprü ile birlikte ilde yetişen tarımsal ürünler çok daha hızlı pazarlara ulaşabilecektir. Hızlı erişim tarımsal ürün depolama hizmetlerinin gelişmesine ya da tarıma dayalı sanayinin gelişmesine olanak sağlayabilir.

Gayrimenkul ve turizm sektörleri

Gayrimenkul sektöründeki hareketlilik Köprü'nün kısa vadeli etkileri olarak açık bir biçimde gözlemlenebilmektedir. Köprü ayaklarının inşa edildiği Gelibolu ve Lapseki İlçelerinde arazi

üsü'nü değerlendirdi:
tehdit mi?



Bölge Planı Ulaşım Analiz-Şeması (GMKA, 2013)

değerlerindeki artış ve alım-satım sayıları incelendiğinde, yerel bir gayrimenkul piyasası oluştuğu görülmektedir. Uzun yıllar boyunca devam eden "Köprü yapılacağı" söyleminin yöredeki arazi-arsa spekülasyonunu artırdığı açıktır. Köprü için ihale kararının alınması ve ardından inşaatın başlaması yalnızca Gelibolu ve Lapseki'de değil Çanakkale merkez ilçede de arazi-arsa-konut piyasasını etkilemiştir. 2019 yılında Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisans Programında öğrencilerimle birlikte yaptığımız iki çalışma (Azdemir, 2019 ve Ertuğrul, 2019) Lapseki ve Gelibolu ilçelerinde Köprünün ihale süreci ile birlikte arazi değerlerindeki ve alım-satım sayılarındaki artışı gözler önüne sermektedir. Şekil 4'te Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü verilerinden yararlanılarak hazırlanmış haritalarda, Lapseki'deki arazi-arsa alım-satım sayılarının 2012, 2016 ve 2018 yılları arasındaki değişim görünmektedir. Köprü ihalesi ile birlikte alım-satım sayılarındaki artışın, 2018 yılında ekonomik krizin de etkisiyle azalmış görünmektedir.

Köprü ihalesi ve inşaatıyla birlikte Gelibolu ve Lapseki'deki arazi-arsa değerleri artmıştır. Ancak bu artış Lapseki'de daha fazladır. İhale öncesinde Gelibolu'daki arazi-arsa değerleri Lapseki'ye göre daha yüksek olmasına rağmen, bugün Lapseki'deki arazi-arsa değerleri Gelibolu'dan daha yüksek hale gelmiş görünmektedir. Bu durum yatırımcıların, arazi-arsa spekülatörlerinin Gelibolu yerine Lapseki'yi tercih etmiş olduklarını göstermektedir. Bu ilginç bir bulgudur, çünkü İstanbul'a daha yakın olan Gelibolu daha fazla tercih edilebilecekken tersi olmuştur. Bunun nedeni ne olabilir? Bu sorunun cevaplanabilmesi için daha fazla saha çalışmasına gerek duyulmaktadır. Bununla birlikte fiziksel planlama kararlarının bu tercihte rol oynadığını söylemek mümkündür. Gelibolu'nun, sahip olduğu doğal, arkeolojik ve tarihi sit alanları nedeniyle yapılaşmasında kısıtlar bulunmaktadır. Diğer yandan 2000'lerin sonunda tanımlanmış olan Bandırma-Biga-Lapseki sanayi gelişme koridoru, Güney Marmara Kalkınma Ajansı (GMKA) tarafından 2014 yılında hazırlanmış olan Bölge Planında da benimsenmiş bir karardır. Bir diğer neden ise başlangıçta Lapseki'deki arazi değerlerinin daha düşük olması olabilir. Karlarını maksimize etmek isteyen yatırımcılar, arazi-arsa spekülatörleri daha ucuz olduğu için Lapseki'ye yönelmiş olabilirler.

Hızlı ve kolay erişimin etkilediği bir diğer sektör ise şüphesiz turizmdir. Çanakkale'nin sahip olduğu doğal, arkeolojik ve tarihi değerler önemli bir turizm potansiyeli taşımaktadır. İstanbul gibi büyük bir metropolün Çanakkale'ye yakınlaşması anlamına gelen bu ulaşım projesinin turizm sektörünü geliştireceği açıktır. Turizm ise bir ekonomik sektör olmasının yanı sıra uzun vadede bölgeye olan göçleri artırma etkisi açısından da ele alınmalıdır. Yapılan araştırmalar tatil amaçlı seyahatlerin bir süre sonra yazlık kullanımlara, daha sonra kalıcı yerleşimlere yol açtığını göstermektedir. Çanakkale ilinin kırsalı da bir süredir kentten göç almaktadır. Daha sakin ve doğal bir yaşam özleyenler için Çanakkale tercih edilen bir ildir. İçinde bulunduğumuz pandemi süreci de büyük kentlerden küçük kentlere, kırsala doğru bir göç eğiliminin artacağının sinyallerini vermektedir. Uzaktan eğitim ve çalışmanın tüm dünyada deneyimlendiği bu dönemin, çalışma hayatı üzerindeki etkilerinin uzun süreli olacağı tartışılmaktadır. Çalışmak için bir yere bağlı olmama durumu, Çanakkale'nin İstanbul'dan daha fazla göç almasının önünü açacaktır. Ulaşım kolaylığı ile birlikte Çanakkale-İstanbul arasında ikili bir yaşam kurmaya çalışanlar olacağı şimdiden öngörülebilir. Kent merkezlerinin ve kırsalın göç alması ise tarım ve gayrimenkul sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

Doğal değerlerimizi nasıl koruyabiliriz?

Büyük bir ulaşım projesinin uzun vadede arazi kullanımını değiştireceği ve doğal yapıya olumsuz etkilerinin olacağı açıktır. Tarım topraklarının tarım dışı amaçla kullanımı, yapılaşma baskısı ve kentsel yayılma kısa ve uzun vadede bekleyebileceğimiz olumsuz etkilerin başında gelmektedir. Karayollarının en önemli etkisi kentsel yayılmaya neden olmaları ve ulaşım aksı boyunca gelişme koridorları oluşturmalarıdır. Köprü'nün etki alanındaki yerleşimlerde büyüme beklentisi ve sürecin iyi planlanamaması, ihtiyacın ötesinde alanların imara açılmasına ya da sıçramalı bir büyüme deseninin oluşmasına neden olabilir. Kentsel alanların yayılması sonucunda tarım arazileri ve doğal kaynaklar tahrip olmakta, tarımsal üretim azalmaktadır. Yapılaşmış alanların kontrolsüz bir biçimde yayılması sonucu kent içi ulaşım, su, kanalizasyon, çöp toplama gibi kentsel altyapı maliyetleri artmakta, altyapının yetersiz olduğu alanlar oluşmaktadır. Kentsel yayılma ya da yol boyu gelişmelerin artması sonucunda konut alanları ile merkez arasındaki mesafe artmakta, buna bağlı olarak ulaşım talepleri ve süreleri de artmaktadır. Bu durum daha fazla enerji tüketimine ve emisyon oluşumuna neden olmaktadır.

Bu olumsuz etkileri bertaraf etmek ya da en aza indirmek için şimdiden olası gelişme senaryolarını oluşturarak, hangi senaryoda hangi adımları atacağımıza karar vermemiz gerekiyor. Bu kararların yasal bir çerçeveye kavuşması ise şüphesiz üst ölçekli plan kararlarıyla mümkün. Çanakkale İlinin sektörel ve mekansal gelişimini ele alan ve yasal olarak yürürlükte bulunan iki üst ölçekli plan bulunmakta. İlki GMKA tarafından hazırlanmış olan ve aslında tam da yatırımcıları uygun alanlara yönlendirmeyi amaçlayan "TR22 Balıkesir-Çanakkale Alt-Bölge Planı (2014-2023)"dır. İkincisi ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlatılan ve 2014 yılında yine Bakanlık tarafından onanan 1/100 000 ölçekli Balıkesir-Çanakkale Çevre Düzeni Planıdır (Şekil 5). Her iki plan da incelendiğinde, Köprü ve bağlantı yollarının yaratacağı fırsat ve tehditlerin yeterince analiz edilmediği ve Köprünün arazi kullanımına etkilerinin irdelenmediği görülmektedir. Bunun nedeni büyük olasılıkla planların hazırlanma sürecinde Köprü'nün yatırım programına alınmış ancak ihale sürecine girilmemiş olması ile ilgilidir. Planları hazırlayan ekipler de planları onayan kurumlarda Köprü'nün geçekten yapılıp yapılmayacağı konusunda tereddütlü davranmış gözükmektedirler. Köprü ve bağlantı yolları her iki plana da işlenmiş, ancak mekansal olarak hiçbir etkisi öngörülememiştir. Bu iki planında Köprü ile ilgili senaryolar doğrultusunda revizyona ihtiyaç duydukları açıktır. Aksi takdirde yerel ölçekte akılcı bir arazi yönetimi gerçekleştirmek çok zor olacaktır.

Şehir planlamanın, ekonomi biliminden ödünç aldığı terminoloji ile ifade etmek gerekirse Köprü'nün bölgeye ve yerele sunduğu fırsatları iyi değerlendirerek, tehditleri nasıl bertaraf edeceğimizi planlamamız gerekiyor. Karayollarının olumsuz etkilerinin oluşmasındaki en büyük neden yetersiz planlama ve yönetim süreçleridir. Bu etkiler bizim gibi planlama süreçlerinde etkin olamayan ülkelerde daha yoğun yaşanmaktadır. Üst ölçekli planlar mutlaka Köprü ile ilgili bir izleme-denetleme modeli de içermelidir. Bir şehir ve bölge plancısı olarak konunun yalnızca piyasanın tercihlerine bırakılamayacak ölçüde önemli olduğunu vurgulayarak bitirmek isterim.



1/100 000 ölçekli Balıkesir-Çanakkale Çevre Düzeni Planı