

AVRASYA FELAKETİ

Bugünlerde, İstanbul'un Marmara kıyılarında bu kentin ve hepimizin geleceğini çok ilgilendiren bazı şeyler yapılmakta olduğu kesindir.



Bu bazı şeylerden biri olan Marmaray, bizlere özgü bir şenlik ve şaşkınlık havası içinde nihayet açılmıştır.

Kullanımı normalleşince (Yani değerli yöneticilerimizin açıklamalarından öğrendiğimiz üzere; kimi kentdaşlar “durmadan imdat alarmına basmayı”, sistemin kendisini “kurcalamayı” ve “okşamayı” bitirince) Marmaray’ın kentimizin fiziksel, ekonomik ve toplumsal yapısı üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerini daha net olarak görebileceğiz.

Seferler “normale dönünce” Boğazın altından yürüyerek geçmekten ve bu bir saatlik havasız yürüyüşte de panik ataklar filan geçirmekten de kurtulacağız. Zaten oradan bakınca balık filan da görülmüyormuş, yürüyen çok oldu, onlar söylüyor bunu.

Dualarımız, (bu arada açılışa katılan Japon Başbakanının da duaları) bu deniz altına döşenmiş (Yani deniz altı zeminin altına gömülmemiş) boru hattının üzerine hiçbir tanker batığı filan çökeşmeden evvel, Kanalistanbul’un bir an önce bitirilmesi ve komşularımızın patlayıcı yakıt yüklü tankerlerinin bu yeni ve müthiş “pharaonique” (firavunsal) kanalımıza yönlendirilmesidir.

Şimdi Marmaray sonrasında, sıra iki yakamızı bir kez daha birleştirecek olan Avrasya Tüneli’nin yapımına geldiğine göre, artık bu diğer “mega-proje”den de biraz söz etme zamanıdır.

Avrasya Geçişi, Marmaray'ın yaklaşık 2 kilometre güneyinde bu kez lastik tekerlekli araçlar için (bu tünel bir metropolün olmazsa olmazı olan kamu ulaşımına, otobüs ve ağır vasıtalara nedense kapalıdır) Kazlıçeşme-Göztepe arasında bir otoyol ve yine denizin altında yaklaşık 6 kilometrelik bir tünelden oluşuyor. Buradan da yürümek zorunda kalacak olursanız, yaklaşık bir saatlik bir süredir, bu tüpte 30.000 voltluk bir enerji etkisi yoktur ama ağır egzost gazı ve parçacık etkisi vardır, aman Allah korusun.

Bu kez bu müthiş proje Türk ve Güney Kore (Türkiye'den Yapı Merkezi ve Güney Kore'den SK E&C firmaları) işbirliği ile yapılacak. Bu geçişin maliyeti 1.5 milyar dolar kadar olacak ve 2015'de kullanıma açılması bekleniyor. Geçiş ücreti, araç başına 4 dolar olacak.

Tünel, TBM (Tunnel Boring Machine, buradaki boring can sıkılmak değil, burgulamak anlamındadır) adı verilen bir alet ile açılıyor, değerinin 150 milyon filan gibi olduğu söylenen bu müthiş "oyuncak", Haydarpaşa'dan Cankurtaran'a doğru yeraltında gece gündüz (günde yaklaşık 10 metre hızıyla ilerleyerek) toprağı, kayaları acımadan yiyecek ve arkasından çıkaracak. Böylece denizin altında yaklaşık 14 metre çaplı bir tünelimiz olacak. İş tünelden çıkarılan toprağa-kayalara Marmara kıyılarında yeni bir dolgu alanı bulmaya ve tünelin çeperini betonlamaya kalıyor.

Biraz daha fazla mühendislik bilgisi ve teknoloji de gerekiyor bu iş için tabi ama aslında her şey inşaatçılar için bu kadar basittir! Bu oyuncak daha sonra elbette daha başka hayırlı işler için de kullanılabilir, boş duracak değil ya.

Ne bileyim belki, şu Londra-Tokyo tünelini de açar.

Düşünsenize "Her Yere Metro 2018: Yenikapı-Tokyo 12 Saat" yazan bir propaganda afişini bundan bir sonraki yerel seçimlerde İstanbul sokaklarında görmek hepimiz için ne denli gurur verici olacaktır!

BU KADAR BASİT Mİ?

Biraz ciddileşelim mi? diyeceğim ama duyacaklarımız pek de hüzünlü oluyor böyle yapınca; bilim böyle bir şey işte.

İstanbul Suriçi, bizler için taşıdığı tarihsel, kültürel ve ekonomik değerler yanı sıra, bizler ne kadar canına okursak okuyalım, bir dünya mirası olarak da evrensel düzeyde tescilli bir kent parçasıdır. Bilenebilen tarihi, yeni bulgulara göre 8500 yıl (anlamayanlar için 170 nesil) gerilere gider. Bu bölge Sit olarak da tarihi- coğrafyası -toplumu ve elbette yerel ekonomisi ile korunmak zorundadır.

Korunma zorunluğu bir ulusal kültür ve ulusal onur sorunu olmanın ötesinde Türkiye'nin uluslararası anlaşmaları ile de belgelenmiştir. Bölgedeki toplum ve yerel ekonomi yalnızca kısa vadeli bir turizm anlayışı içinde değil, içerdiği sayısız arşılara hizmet eden ve tüm dünyada desteklenen küçük işletmeleri, zanaati ile de değerlidir.

Ama bölgenin günümüzde taşıyamayacağı kadar fazlaca "trafik" ile yüklü olduğu da bilinmektedir. Burada geleneksel trafik tıkanıklığı sorunumuz yanı sıra taşıtların ürettiği aşırı karbon salınımının, titreşimin tarihsel ve doğal çevreye verdiği sayısız zararlar da söz konusudur.

Tüm uygar dünya böyle yerleri özel taşıt yerine olabildiğince çevreci kamu ulaşım araçları ile beslemeye çalışır, buralarda yeni yapılaşmaları kışkırtmak yerine çok ciddi koruma önlemleri alınır ve yapısal arındırmalar yapılır.

Avrasya Tüneli ise bölgeye yerel ve transit olarak müthiş bir özel taşıt trafiği çekecektir. Bilebildiğimiz kadarıyla tünel çıkışından başlayarak Yedikule'ye kadar tarihi Yarımada'ya Kadırđa, Kumkapı, Hal-İdo, Yenikapı, Narlıkapı, Yedikule gibi noktalardan en az yedi adet taşıt girişi planlanmıştır: Bu bölgeye her noktadan ağır bir özel taşıt erişimi demektir. Yani, atla arabana, Erenköy'den, Pendik'ten, on dakika sonra Sultanahmet Camisinin önünde park et, Cuma'ya yetiş.

Bu müthiş hızlı (ve yalnızca özel) erişimlerin yaratacağı değer artışları, elbette bölgede yeni yapılaşmalara ve toplumsal olarak yeni "yerinden etmelere" de neden olacaktır. Süleymaniye Konakları, Fener-Balat sıraevleri, Sulukule Villaları temizlenmiş, "zapt- rapt altına alınmış" evreleri ile de bizi bekliyor. Elbette, Kumkapı, Samatya da bir güzel "temizlenecektir" bu arada.

Avrasya Tüneli çıkışından sonra Marmara kıyılarında, yüzeyde yapılacak yol genişletmeleri ve kavşaklar Suriinde hem yeşil katliamına neden olacak hem de trafiği daha da içinden çıkılmaz hale getirecektir. Bölgenin denizle yollar, demiryollları ile zaten iyice koparılmış olan ilişkisi de tümüyle olanaksız hale gelecektir.

Ülkemizde bir salgın halinde tüm coğrafyamızı saran "mega projeler" böylesi koruma bölgelerinden (koruma derken Sulatanahmet, Ayasofya filan yanı sıra,

ormanlar, akarsular da unutulmamalı elbette) olabildiğince uzak tutulması gerekmez mi?

Bu Mega Proje ise hizmet edeceği varsayılan kesimler açısından da (özel araç sahipleri ve şimdilik dört dolar olarak belirlenmiş olan çok pahalı geçiş ücretini karşılayabilecek) sosyal adalet ilkelerine aykırı bir ulusal harcamaya neden olacaktır. Anlaşmaya göre, belli sayıda geçiş sağlanmaz ve yatırım kendini finanse edemez ise eksik kalacak bedel yatırımcıya açıktan ödenecek. Kim ödeyecek dersiniz?

Diğer yandan, üzerinde durulması gereken en önemli konulardan biri de bu tünelin havalandırılması için her iki yakada da yapılacak emiş bacalarından bölge atmosferine salınacak zehirli atıklardır. Bu atıklar yalnızca insan ve doğa sağlığını tehdit etmekle kalmayacak, aynı zamanda bölgedeki tüm tarihi yapıların da asit yağmuru altında hızla yıpranmasına neden olacaktır.

Bu tünelde günün yoğun saatlerinde aynı anda iki yönde 3000 aracın, yani günde en az 100.000 araç geçmesi "gerekıyor". Daha azı da yap-işlet-devret modelini kurtarmıyor, kurtarmazsa, yukarıda söylediğimiz gibi Kore'ye cepten ödeyeceğiz hep birlikte!

Bu taşıt trafiğinin yaratacağı karbon monoksit, karbon dioksit, azot dioksit, dizel parçacıklarının kent üzerine yoğun olarak salınacağını düşünmek bile yeterince korkutucudur...

İnşaat sırasında, en az iki yıl boyunca henüz filtre edilmemiş gazlar ve tozların da bu bacalardan püsküreceği de unutulmamalıdır. Yani bölgede işletme sırasındaki zararlardan şikayetçi olan muhalif gruplar, zaten proje tamamlanmadan "telef olacaklar", etraf bu muzırlardan, bu zındıklardan, bu muhaliflerden de bir güzel temizlenecek.

Ayrıca işletme sırasında sıkıca püskürtülse bile havaya salınan zehirli gaz ve parçacıkların asit yağmuru, asit karı ve asit sisi olarak tekrar geriye dönüş yapacağı da bilinmektedir. Burada, üzerine titredığımız (veya çirkin bir riyakarlıkla titredığımızı iddia ettiğimiz) tarihi eserlerin neredeyse tamamı ise asitten en hızlı etkilenen malzemelerden; doğal taştan (küfeki ve benzeri) yapılmıştır ve yine asit altında eriyen kurşun malzemeler ile kaplıdır.

Bilindiği gibi bu tür projelerde artık uluslararası sözleşmelerle de zorunlu hale getirilmiş olan ÇED (çevresel etki değerlendirme) raporu gereklidir. Dürüst bir ÇED raporu ise, bir mega-projenin yalnızca kentsel strüktür, doğal, tarihsel çevre üzerindeki olası etkilerini değil, doğrudan insan ve toplum üzerindeki zararlarını da tartışmalıdır. Ne var ki bu ülkede kimi bilim çevrelerince hazırlanan ÇED raporlarının usulen ve neredeyse güdümlü olarak “hazırlatıldığını” ve sonuçta her zaman önerilen projeyi uysalca doğruladığını algılamak için uzman olmaya bile gerek yoktur.

Avrupa (Suriçi) yakasında, Cankurtaran’da, Sahil yolunda, Bukoleon Sarayının hemen önünde 5 metre yüksekliği geçmeyecek havalandırma (emiş-püskürtme) bacasından çevreye, tarihi yarımadanın merkezine salınacak gazların etkisi öldürücü olacaktır. Baca yüksekliğinin dünya standartlarında en az 35 metre olması gerekiyor ama buradaki baca, zemin kotundan tarihsel silueti korumak için ancak 5 metre yükseklikte yapılabiliyor(muş). Biz buranın siluetini de ta Zeytinburnu’na kadar titizlikle koruyoruz ya!

Elbette bu 35 metrelik yükseklik, dünyada en çok tünel yapan ülkelerde; İsviçre dağlarında, Norveç denizlerinde, New-York’ta (gökdelin kılığında bacalar var orada) kolaylıkla uygulanabiliyor. Bizler ise burada beş metrelik bacamızla yetineceğiz ve İstanbul’un İodosuna, poyrazına emanet edilmiş durumdayız.

Esmeseler biraz zehirleniriz, olsun!

Yaşasın özel oto, yaşasın inşaat sektörü, yaşasın dost (Güney) Kore!

Dünyada kimse böyle yerlerde bu tür çılgınlıklara girişmiyor ki baca yüksekliği çevreye, insanlara dert olsun. “Kuyumcu dükkânına filler girmiş” denir ya hani. Aslında kuyumcu yerine “züccaciye” denir ama burası kristal değil, altın değerinde değil mi?

Aynı türden bir ikinci tesis Haydarpaşa Limanında olacak, Harem’dekiler de kendi toz ve gaz bulutlarını beklesinler bu arada.

Tünel teknolojisi ve işletmesi konusunda trafik kazaları, tıkanmalar, yangın, deprem, ve olası tsunami riski, ayrıca gürültü sorunlarına da girip artık daha fazla moralinizi bozmayalım, bozgunculuk yapmayalım isterseniz.

Ama şimdilik kaydıyla da şunu vurgulamalıyız:

Kentteki tüm raylı sistemin entegre edilmesi, kent dokusunda ortaya çıkabilecek yeni dinamiklerin (ve özellikle rantların) kamu yararına yönetilmesi gibi başlıklar altında tartışılabilir kimi yönleri bir yana, İstanbul için çok önemli ve gerekli bir proje olan Marmaray'ın tüm sevabını bir Avrasya Tüneli felaketi ile gölgeliyoruz.

Tüm dünyada artık özel taşıt kullanımına dayalı kentleşme ve "inşaata dayalı" ekonomik kalkınmanın "sürdürülemez" olduğu bilinmekte ve her fırsatta dile getirilmektedir.

Ne var ki ülkemizde yönetimler bu modeli inatla, ölümüne, ölümümüze (*) sürdürüyorlar.

(*)

Aslında tüm Marmara Denizi ve kıyıları da bir sürü Mega-Proje ile ölüme mahkûm edilmiş durumdadır:

Yassıda ve Sivriada'nın bir sürü idari ve hukuksal "hüner" ile imara açılmasıyla toplam 100.000 metrekare pazarlanabilir inşaat alanı oluşturulması.

Bu bağlamda ülkede, zorunlu nedenlerle yerel isimlere "iade-i itibar" edilirken, özgün adı "Plati" (yassı) olan bu adaya "Demokrasi ve Özgürlük Adası" adının verilmesi de ayrı bir skandaldır.

Marmara Denizi, Yenikapı Dolgu Alanı: 518.000 metrekare.

Marmara Denizi, Maltepe Dolgu Alanı: 1.200.000 metrekare.

Ve elbette tüm doğal yaşamı tehdit eden Kanalistanbul

Bunlardan kimileridir.