

Ulaştırma Projelerinde Katılım “İstanbul Üçüncü Köprü İncelemesi”

N. Nazlı VARLIER, Özlem ÖZÇEVİK

İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla Kampüsü, Beyoğlu/İstanbul
Tel: (532) 609 37 90, (212) 245 27 53
E-posta: nazlivarlier@gmail.com, ozceviko@itu.edu.tr

Sırma TURGUT

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 383 70 70
E-posta: sirmaturgut@gmail.com

Öz

Ulaşım sistemleri, besin, sağlık, çalışma, dinlenme alanları gibi olanaklara sağladığı erişim ve erişimdeki ulaşım koşulları; ayrıca kentsel ölçekte oluşturduğu değişiklikler ile yaşamımızı doğrudan ve dolaylı olarak etkilemekte; yaşam kalitemize yön vermektedir. Ulaşımında güvenlik ve emniyet, hareket edebilme özgürlüğü, seyahat süresi, fiziksel ve zihinsel sağlık gibi konular yaşam kalitesi ile bağlantı göstermektedir. Ulaşım projelerinde halk katılımının sağlanması, projeden olumsuz olarak etkilenen kesimlerin doğru olarak belirlenmesini; oluşacak olumsuzlukların önlenmesi ya da hafifletilmesi için seçenekler sunulmasını; daha adil ve şeffaf bir ulaşım planlama sürecini sağlar. Bu kapsamda, çalışmanın amacı, ulaşım projelerinde katılımın devreye girmesini sağlayabilmek için yönetim-planlama-katılım organları arasındaki bağlantıyı sağlayan bir katılım planlaması modeli sunmaktır. Bu amaçla, İstanbul kent yaşamına eklenmesi planlanan Üçüncü Köprü'nün projelendirme ve uygulama aşamalarında halk katılımı uygulamaları incelenerek; Türkiye’de ulaştırma planlamasında halk katılımının boyutu ve bu konuda oluşturulabilecek bir katılım planlama önerisi sunulmuştur. Bildirinin amacı, ulaşım projelerinde katılım planlamasının önemine vurgu yaparak, katılımın dengeleyici mekanizmalarla birlikte ulaşım planlanmasına dahil edilmesi için yöntemler sunmaktır. Çalışmada, Üçüncü Köprü'nün ayaklarının bulunduğu Garipçe ve Poyrazköy ilçelerinde fenomenolojik görüşme ve etnografik gözlem tekniklerine dayalı olarak Türkiye’de ulaştırma projelerinde uygulanan katılım yöntemleri incelenerek bu kapsamda öneri sunulmuştur.

Anahtar sözcükler: Katılım, Ulaştırma Projeleri, Üçüncü Köprü Projesi, İstanbul

Giriş

Ulaşım, üretim, depolama ve tüketim arasında kurduğu bağlantı ve ticarete sağladığı katkı ile hem toplumsal hem de bireysel anlamda büyük bir öneme sahiptir. Ulaşım yatırımlarının maliyeti ve hızı, ekonomik aktivitelerin yoğunluk ve yerleşimi kararlarını ve böylece coğrafik açıdan üretim ve yerleşim kalıplarını etkilemektedir (Kasilingam, 1998; Lakshmananve diğerleri, 1997). Ulaşımın, bir toplumun ekonomisi ile sosyal dokusunu birleştiren bir işleve sahip olduğu ve ulaşımdaki eksikliklerin eğitim, öğretim, sağlık ve sosyal hizmetlere katılımı engelleyerek kişinin hareket özgürlüğünü kısıtladığı ve bu durumun yaşam kalitesine etkisi

sıkça vurgulanmaktadır (Baedeker veLindenau, 2013; VanZerr ve Seskin, 2011; Risserve diğerleri, 2005; FDOT,2000; The World Bank 2006). Her ulaştırma projesi, özellikle proje yakın çevresinde olmak üzere çeşitli etkiler oluşturmakta ve bu etkiler, farklı kesimler üzerinde çeşitli büyüklüklerde tesirler göstermektedir. Literatürde bu etki boyutlarının araştırılması için çeşitli doğrudan, dolaylı ve kümülatif etki analiz yöntemlerinin önemi sıkça vurgulanmaktadır. Sosyal analizlerin en önemli basamağını ise “halk katılımının sağlanması” oluşturmaktadır (NHCRP, 2002; Brinckerhoff, 2008).

Halk katılımı, etkilenen kesimlerin endişe, ihtiyaç ve değerlerinin ulaştırma kararlarına dahil edilmesi olarak tanımlanabilmektedir. Katılımın en önemli amacı ise, etkilenen kesimlerin projeye dahililiyeti ve desteği ile şeffaf bir karar süreci oluşturmaktır (Kelly ve diğerleri, 2004; Cascetta ve Pagliaraa, 2012). Arnstein (1969), katılımı, politik ve ekonomik süreçlere dahil olmayan kentlilerin gelecekte projelere dahil edilebilmeleri için güç unsurunun yeniden dağıtımı olarak tanımlamaktadır. Keefe (1976) ise ulaştırma planlarına kentlilerin katılımını, sorumlu proje yetkilileri tarafından halkın ulaştırma konusunda isteklerine dikkat etmesi olarak açıklamakta ve bu sürecin eşya ve hizmetlerin dağıtımından çok da farklı olmadığını; halkın isteklerini öğrenme, bu doğrultuda kar/zarar araştırması yapma ve pazara sunma aşamalarından oluştuğunu belirtmektedir. Baedeker veLindenau (2013) ise katılımı, yerel etkilenen kesimlerin ve kentlilerin ulaşım planlaması sürecine aktif bir şekilde dahil edilmesi olarak tanımlamaktadır. Katılım konusunun dünyanın çeşitli ülkelerinde farklılık gösterdiği ve bu konuda ilk örneklerin Fransa, İngiltere ve Amerika’da görüldüğü çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir. Cascetta ve Pagliaraa (2012), büyük ölçekli projelerin uygulama aşamasında özellikle çevre koruması konularında çeşitli aktörlerle birlikte halkın fikirlerinin tartışılması amacı ile 1995 yılında Fransa’da Ulusal Kamu Müzakereler Komisyonu kurulduğunu; BirleşikKrallık’ta 2008 yılında ulaştırma projelerine halk katılımının yasalar ile zorunlu hale getirildiğini; Amerika’da ise hükümet görevlerinin katılımcı, şeffaf, hesap verebilir ve sorumlu hale getirilmesi için katılım konusunda çeşitli somut çalışmaların yapıldığını belirtmektedir.

Bidiride, İstanbul Üçüncü Köprü Projesi örnek alanı üzerinden Türkiye’deki ulaşım projelerinde katılıma ne derece yer verildiği incelenerek bu kapsamda bir çözüm önerisi sunulmaktadır. Çalışmanın amacı, Üçüncü Köprü Projesi’nin yer seçimi kararları ve etki değerlendirme çalışmalarında projeden etkilenebilecek farklı kesimlerin proje plan ve kararlarına dahil edilme seviyesinin ölçülmesidir. Çalışmada, literatüre dayalı araştırmalar yapılarak katılım konusunun dünyadaki öneminin Türkiye’deki projelerle karşılaştırması yapılmıştır. Türkiye’de uygulanan katılım mekanizmalarının incelenebilmesi için, yaklaşık 6 aylık bir sürede çeşitli zamanlarda Üçüncü Köprü’nün ayaklarının bulunduğu Garipçe ve Poyrazköy semtleri ile yakın çevrelerine fenomenolojik görüşme ve etnografik gözlem ziyaretleri yapılmıştır. Fenomenolojik görüşmeler kapsamında etkilenen kesim anketleri (N: 65) ve mahalle muhtarları ile röportajlar yapılmış olup; anket ve röportaj soruları, gösterge analiz yöntemine dayanarak oluşturulmuştur. Bu kapsamda, çalışmanın ilk bölümünde, ulaştırma projelerinde katılımın önemi ve çalışmada kullanılan yöntem açıklanmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde, ulaştırma projelerinde halk katılımının kavramsal çerçevesi sunulmuş; üçüncü bölümünde çalışma alanı ve metodolojik yaklaşım açıklanmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümünde, Türkiye’de ulaştırma projelerindeki katılım yaklaşımının ele alınabilmesi için Garipçe ve Poyrazköy’de yapılan fenomenolojik görüşme ve etnografik gözlemlerden elde edilen bulgular açıklanmıştır. Çalışmanın son bölümünde tüm veriler birleştirilerek Türkiye’de ulaştırma projelerinde uygulanması için bir katılım mekanizması önerisi getirilmiştir.

Kavramsal Çerçeve

Keefe (1976), ulaşım projelerinde halk katılımının sağlanmasının yararlarını, daha iyi planların oluşturulması, planlama süreçlerine halkın güven ile bakması, para ve zaman tasarrufu, projeye muhalefetin ve proje amaçlarının sorgulanmasının önüne geçilmesi, genel anlamda halkın isteklerinin daha iyi anlaşılması sonucunda hükümet işlemlerinin hızlanması ve değişken toplum yapısını planlamaya dahil ederek günümüzdeki ulaşım sorunlarına yenilikçi çözüm önerileri getirmesi olarak belirtmektedir. Florida Ulaşım Departmanı raporuna (FDOT, 2000) göre halk katılımı, ulaşım projesinden etkilenecek kesimlerin belirlenmesini ve bu grupların algıladıkları etkilerin önem derecesinin anlaşılmasını sağlamakta; bu şekilde alternatif çözüm önerileri ve etkileri hafifletme seçenekleri sunulabilmekte, toplumsal hedeflerin proje kararlarına entegre edilmesi olanaklı kılınmaktadır.

Fielding (1976), “Kentsel Katılım: Ulaşım Yenileme Çalışması İçin Yönetimsel Bir Strateji” adlı çalışmasında Orange County, California bölgesinde transit yol çalışması için halk ile ortaklaşa gerçekleştirilen katılımcı planlama sürecini ele almıştır. Yerel halk, yapılacak olan yol çalışması için oluşturulan master plan çalışmalarında proje başlangıcından itibaren programın amaç, plan ve programları için çalışacak danışmanların seçimine karar vermişler; fikir ve endişelerini projenin çeşitli aşamalarında çeşitli mekanizmalar ile sunarak proje süreci içerisinde yer almışlardır. Fielding, projenin 3 yıl gibi kısa bir süre içinde tamamlanmasını projedeki başarılı katılım mekanizmalarına bağlamaktadır. Projede halk katılım ve desteğinin sağlanmamış olması durumunda projenin çok daha uzun bir süre zarfında tamamlanacağını belirtmiştir. 3 yıl içerisinde toplamda 5 panel oluşturulmuş; bu panellere kadınların katılımı proje süreci açısından önemli bir destek sağlamıştır.

FHWA (1996), “Ulaştırma proje kararlarda halk katılımının dahil edilmesi” adlı çalışmasında, katılım planlamasında uyulması gereken ilkeleri 5 maddede açıklamıştır. Buna göre, katılım planlaması ilkeleri: Temel demokratik ilkelerle uyum, ulaşım kararlarında proje yetkilileri ve halk arasında sürekli olarak bağlantı sağlanması, farklı grup ve bireyleri hedef alan çeşitli katılım teknikleri kullanımı, kamuya aktif ulaşım sağlanması ve karar aşamalarında katılıma odaklanma olarak ele alınmıştır. Katılım planı oluşturmak için izlenecek adımlar ise, katılım programı için amaç ve hedeflerin belirlenmesi; ulaşılabilecek kesimlerin/kişilerin belirlenmesi; genel yaklaşımın ve stratejilerin belirlenmesi; yaklaşımın belirli tekniklerle detaylandırılması; önerilen strateji ve tekniklerin proje döngüsünü sağlayacak şekilde karar aşamasına yardımcı olması şeklinde ele alınmıştır. FHWA (1996), katılım aşamalarını *bilgilendirme, yüz yüze görüşme teknikleri ile halkın dahil edilmesi, katılımcılardan geri bildirim alma ve katılımı artırıcı özel teknikler kullanma* olmak üzere dört ana başlıkta tanımlamıştır (Tablo 1).

Tablo 1 Katılım basamakları (FHWA, 1996).

Bilgilendirme	Çekirdek katılımcı grubun oluşturulması	-Yerel danışma kurulları -Karar ve politika organlarında yer alan kentliler -İşbirliği kurulları
	Ulaştırma olanaklarından yeterince yararlanamayan kesimlerin dahil edilmesi	-Farklı etnik kökenler, azınlıklar, düşük gelir grupları -Engelliler
	Kesintisiz bilgi ve iletişim olanaklarının yaratılması	-Posta listeleri -Halkı bilgilendirme araçları -Belirli kişilerle röportajlar -Brifingler -Video teknikleri -Telefon teknikleri -Medya stratejileri -Konuşmacı ofisleri
	Eyleme dökme	
Yüz yüze görüşme teknikleri ile halkın dahil edilmesi	Toplantı türünün kararlaştırılması	-Halk ile toplantı/oturumlar -Resmi olmayan halka açık toplantı/oturumlar -Konferans, workshop, yoğunlaştırılmış workshoplar
	Toplantıda kullanılacak yöntemin kararlaştırılması	-Beyin fırtınası -Etkilenen kesim toplantıları -Vizyon oluşturma toplantıları -Küçük grup teknikleri
	Eyleme dökme	
Katılımcılardan geri bildirim alma	Halkın bilgi edinebileceği ve fikir sunabileceği yerlerin oluşturulması	-On-line hizmetler -Yardım hattı -Bilgilendirme merkezleri
	Toplum bakış açılarının anlaşılması ve farklılıkların giderilmesi için programlar tasarlanması	-Odak grupları -Halk ile yapılan anket ve röportajlar -Problem çözüm toplantıları (Facilitation) -Müzakere ve anlaşma
	Eyleme dökme	
Katılımı artırıcı özel teknikler kullanma	Özel etkinliklerin hazırlanması	-Ulaştırma fuarları -Oyun ve yarışmalar
	Toplantı yaklaşımının değiştirilmesi iletişim için yeni yollar bulunması	-Toplantılara katılımın artırılması -(Farklı karakter oyunları) Role playing -Alan ziyaretleri -Farklı buluşma yerleri ve etkinlikler
	İletişim için yeni yollar bulunması	-İnteraktif televizyonlar -İnteraktif video gösterimleri -Bilgisayar sunumları ve simülasyonları -Telekonferanslar
	Eyleme dökme	

Huntsville Bölgesi'nde federal düzenlemeler gereği katılımcı bir ulaşım planlaması oluşturmak amacıyla çeşitli tekniklerin birlikte kullanıldığı bir katılım kılavuzu hazırlanmıştır (HATS, 2008). Buna göre, Huntsville Bölgesinde halk katılımını sağlamak için kullanılan katılım mekanizmaları; websitesi, ortak veritabanı, bülten, basın açıklamaları, yerel reklamlar, kablolu yayın duyuruları, projeye bağlı web sayfaları, resmi olmayan halka açık toplantılar, halk yorumlarına açık plan taslakları, kentsel danışma kurulu, şikayet/öneri formları ve el ilanlarıdır.

Saha Çalışması

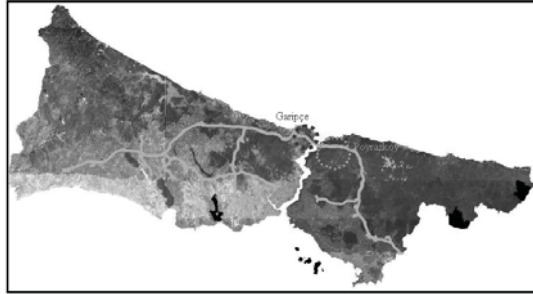
İstanbul

İstanbul'un nüfusu 14.160.467 (Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi, 2013) olup; il, doğu- batı doğrultusunda gelişim göstermektedir. Yerleşim alanları genel olarak ilin güneyinde bulunmakta; kentin kuzey kesimleri büyük miktarda orman alanları, su havzaları ve ekolojik ve biyolojik açıdan öneme sahip alanları içermektedir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2009). Çalışma Alanı olarak seçilen Üçüncü köprü projesinin ayaklarının bulunduğu köyler (Garipçe ve Poyrazköy) İstanbul'un kuzey ekolojik sistemi içinde yer almaktadır.

Metodolojik Yaklaşım

Üçüncü Köprü Projesi için proje başlangıcından sonra hazırlanan (URL-1; URL-2) Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme Raporuna göre (AECOM, 2013), 3. Köprü Projesi, İstanbul'un kuzey alanlarından geçmesi planlanan Kuzey Marmara Otoyolu'nun Garipçe ve Poyrazköy aksını birleştiren hat içinde kalmaktadır. Üçüncü köprü yapımı için kararlaştırılan güzergah Garipçe (Sarıyer) ve Poyrazköy (Beykoz) olup; Odayeri - Paşaköy arasında toplam yaklaşık olarak 114 km otoyol ve bağlantı yolunun yapılması planlanmaktadır (Şekil 1). Köprü uzunluğu ise yaklaşık 1,4 km olacaktır (AECOM, 2013).

Şekil 1: İstanbul haritası üzerinden Üçüncü Köprü Projesi ve Garipçe-Poyrazköy bölgelerinin konumları (KGM, 2013 a ve b raporlarının birleştirilmesi ile elde edilmiştir).



Çalışmada, fenomenolojik görüşme ve etnografik gözlem kapsamında yapılan etkilenen kesim anketleri (Tablo 2) ve mahalle muhtarları ile röportaj (Tablo 3) oluşturmuştur. Garipçe ve Poyrazköy'de toplamda 65 kişi ile anket yapılmıştır. Bu anketlerin 24 tanesi Garipçe'de; 41 tanesi Poyrazköy'de yapılmıştır. 2013 yılında uygulanan etnografik gözlem ve fenomenolojik görüşme aşamalarında Garipçe'nin toplam nüfusu 403; Poyrazköy'ün 896'dır.

Tablo 2Etkilenen Kesim Anketi

KONU BAŞLIĞI	ETKİLENEN KESİM ANKET SORULARI	
Demografik ve sosyoekonomik bilgiler	Yaş, cinsiyet, doğum yeri, eğitim durumu, meslek, sosyal güvence, aylık gelir, aylık ulaşım harcaması	
Yaşanılan mahalle ile ilgili bilgiler	Eşit söz hakkı (kadın, engelli, yaşlı veya bazı savunmasız kişiler) Kadın, engelli, yaşlı veya bazı savunmasız kişilerin toplu taşıma kullanımı (The World Bank, 2006)	
Doğal-kültürel bilgiler	Halkın, proje konumu sebebiyle etkilenecek doğal-kültürel alanlar hakkında bilgilendirilme durumu Hava kalitesi, mevcut su sistemleri, gürültü ve titreşimler, açık ve yeşil alanlarda meydana gelen ve gelecek değişimler/ bölgedeki nadir ve tehlike altında bulunan canlıların proje sebebiyle olumsuz olarak etkilenmesi, Günlük insan aktivitelerinin habitat etkisi (inşaat ışıkları, gürültü vb.) (NHCRP, 2002)	
Kamu hizmetlerinden yararlanma durumu	Mevcut ulaşım sisteminden memnuniyet derecesi Mevcut ulaşım ve belediye hizmetlerinin engelli-yaşlı-hasta gibi dezavantajlı gruplar için yeterliliği (The World Bank, 2006) Altyapı, ulaşım, sağlık tesislerine erişim, kültürel tesislere erişim durumunda meydana gelen değişim(NHCRP, 2002)	
Katılım bilgileri	Üçüncü Köprü Projesi uygulamaya geçmeden önce mahallede yaşayanların fikirlerine danışılma ve bilgilendirilme durumu	
Algısal bilgiler	Üçüncü köprü projesi hakkında bilgi durumu, projeyi onaylama durumları. Projeden fayda/zarar sağlayacak kesimler. Proje sonrasında oluşan sorunlar.	
Beklenti bilgileri	Endişe	Mahallede oluşacak değişiklikler(NHCRP, 2002)
	Pozitif - Negatif Beklentiler	Değişiklik beklentileri

Tablo 3Mahalle Muhtarları ile Röportaj

KONU BAŞLIĞI	MUHTARLAR İLE RÖPORTAJ	
Yaşanılan mahalle ile ilgili bilgiler	Mahalle içinde katılım iş bölümü, dayanışma güven varlığı; dernek, sivil toplum örgütü bulunma durumu. Dezavantajlı gruplar ve mahalle (engelli, yaşlı, hasta) Mahallede çalışan kadınların toplam çalışan kişilere oranı(The World Bank, 2006)	
Katılım bilgileri	Projenin muhtemel etkileri hakkında köy halkını bilgilendirme durumu Öneri/Şikayet bilgilendirmebirimi. Proje nedeniyle köy halkı üzerinde oluşabilecek olan etkiler için, etki azaltma projelerinin varlığı; kadın-yaşlı-engellilerin kaynaklara ulaşabilme olanakları hakkında bilgilendirme; etki değerlendirmesinde kadın katılımın sağlanma durumu (The World Bank, 2006)	
Beklenti bilgileri	Risk beklentisi	Dezavantajlı kesimlerin projeden etkilenme durumu (The World Bank, 2006)
	Çevresel, ekonomik, sosyal riskler	Ekonomik yapı, sosyal ilişkiler ve komşuluk, doğal yapı, mahalle yaşantısı üzerinde meydana gelen ve gelecek değişimler(NHCRP, 2002)

Bulgular

Etkilenen Kesim Anket Sonuçları (Varlier, 2014)

Ankete katılanların % 49,2'si Poyrazköy, % 33,8'i Garipçe, %13,8'i Beykoz ve %3,1'i Rumeli Feneri'nde ikamet etmektedir. Katılımcıların %22'si kadın; %78'i erkektir. Ankete katılanların yaş aralığı 22 ile 72 arasında değişkenlik göstermekte olup; yaş ortalaması 46,4'tür. Katılımcıların %10,8'inin sosyal güvencesi bulunmamaktadır. Katılımcıların büyük bir bölümü ilkokul mezunu olup; bunu ortaokul ve lise takip etmektedir. Erkek katılımcıların meslekleri arasında en çok görülen balıkçılık ve esnafılık olup; kadın katılımcıların büyük bir kısmı çalışmamaktadır. Katılımcıların maaş aralıkları asgari ücret (850 TL) ile 9000 TL arasında değişkenlik göstermekte olup; büyük bir çoğunluğu asgari maaş almaktadır. Ortalama maaş 2243 TL'dir. Katılımcıların aylık ulaşım harcamaları ortalama olarak 262 TL'dir.

Katılımcıların % 80.0'i mahallelerinde kadın, engelli, yaşlı veya bazı savunmasız kişilerin herkesle eşit söz hakkına sahip olduğunu; % 52.3'ü mahallelerinde yaşayan kadınların ulaşım için aile ya da yakınlarından yardım istemek durumunda kaldığını; % 70.8'i mahallelerinde yaşayan engelli ve yaşlıların ulaşım için aile ya da akrabalarından yardım istemek durumunda kaldığını belirtmiştir. Katılımcıların % 30.8'i mevcut ulaşım sisteminden memnun olduğunu belirtmektedir. Ancak katılımcıların % 67.7'si mevcut ulaşım hizmetlerinin, % 56.9'u ise, mevcut belediye hizmetlerinin engelli – yaşlı - hasta gibi dezavantajlı gruplar için yeterli olduğunu düşünmemektedir.

Katılımcıların çoğunluğu proje güzergahının yaban hayatı koruma alanı ve İstanbul ili su toplama havzalarının içinden geçtiğini; güzergaha yakın konumu sebebiyle projeden olumsuz olarak etkilenecek milli park olduğunu ve projenin kuş göç yollarını etkileyeceğini bilmemektedir. Katılımcıların %60'ı açık ve yeşil alanlarda meydana gelen değişimlerden, %50.8'i ise günlük insane aktivitelerinin habitat üzerindeki etkilerinden rahatsızlık duymaktadır. Katılımcıların %64.4'ü gelecekte hava kalitesinin bozulacağını; %60'ı gürültü ve titreşimlerde artışlar meydana geleceğini; %67.7'si açık ve yeşil alanların azalacağını; %66.2'si günlük insan aktivitelerinin insanlar üzerinde olumsuz etkiler olacağını düşünmektedir.

Katılımcıların % 83.1'i Üçüncü Köprü Projesi uygulamaya geçmeden önce fikirlerine danışılmadığını belirtmektedir. Katılımcıların % 58.5'inin Üçüncü Köprü Projesi hakkında bilgi sahibi olduğunu belirtmesine rağmen katılımcıların % 73.8'i projedeki temel aktör ve kurumları sıralayamamaktadır. Katılımcıların %19'u zenginlerin; %17'si köy halkının; %15'i tapulu arazisi olanların Projeden olumlu yönde etkileneceğini; %55'i ise köy halkının ve fakir halkın projeden olumsuz olarak etkileneceğini düşünmektedir.

Katılımcıların % 46.2'si uygulamanın başlamasından sonra bazı konularda rahatsızlık duyduklarını belirtmektedir. Buna göre katılımcıların büyük bir oranı çevresel nedenler öne sürerken büyük bir oranı da yolların bozulması, toz, çamur ve gürültüden şikayet etmektedir.

Katılımcıların %73,8'i Üçüncü Köprü Projesini onaylamaktadır. Bu kişilerin %55'i ulaşımı rahatlatacağı düşüncesiyle; %25'i ise ekonomik beklentiler sebebiyle onayladıklarını belirtmiştir. Onaylamayan katılımcıların %71'i çevresel nedenlerle; geri kalanları ise alt yapı yetersizliğine sebep olacağı ve evlerine el koyulacağı gibi düşüncelerle onaylamadıklarını belirtmektedir.

Katılımcıların % 50.8'i mahallelerinde oluşacak değişikliklerin dostluk ilişkilerini, yaşam kalitelerini ve mahremiyetlerini olumsuz yönde etkileyeceğini düşünmekte, % 64.6'sı yaşadıkları civarda büyük yeni alışveriş merkezleri, rezidanslar, büyük ve geniş yollar görmek istemediklerini belirtmektedir. Katılımcıların % 64.6'sı Üçüncü Köprü projesinin hayatlarında değişiklikler oluşturacağını düşünmektedir. Bu kişilerin %35'i kalabalıklaşma, altyapı yetersizlikleri ve çevresel sorunların artacağı; %20'si ekonomik gelişimler sağlanacağı; %20'si sosyal canlılık geleceği; %11'i ulaşımda rahatlama oluşacağı; %8'i taşınmak durumunda kalmak ve arsaların habersizce kamulaştırılması; %2'si sit alanlarının kaldırılmasına dair değişiklikler beklediğini belirtmiştir.

Mahalle Muhtarı ile Röportaj Sonuçları (Varlır, 2014)

Garipçe Köyünde iki, Poyrazköy'e dernek ve sivil toplum örgütü bulunmaktadır. Her iki mahallenin de en önemli gelir kaynağı balıkçılık olup; iki alanda da turistik hizmetler de görülmektedir. Garipçe'de dezavantajlı gruplar toplam nüfusun yaklaşık %3'ünü, Poyrazköy'de ise yaklaşık %2'sini oluşturmaktadır. Mahallede çalışan kadınların toplam çalışan kişilere oranı Garipçe'de %2; Poyrazköy'de %5'tir.

Garipçe ve Poyrazköy'de proje kararından sonra her hangi bir sivil toplum örgütü, sendika veya mimarlar / mühendisler / şehir plancıları odası üyesinin projenin muhtemel etkileri hakkında köy halkını bilgilendirmediği; proje öncesinde, köy halkının proje sebebiyle maruz kalabileceği risklerin ölçülebilmesi için köy halkının dahil edildiği kapsamlı bir çalışmanın yapılmadığı; yaşlı/engelli/internet kullanmayan kişilerin öneri ve şikayetlerini dikkate alacak bir ünitenin bulunmadığı belirtilmiştir. Proje öncesinde bölgede yaşayan kadın, yaşlı, engelli kimselere proje hakkında danışılmadığı; proje nedeniyle köy halkı üzerinde oluşacak olan etkiler için, kadın-yaşlı-engellilerin kaynaklara ulaşabilme olanakları hakkında bilgilendiren etki azaltma projelerinin yapılmadığı belirtilmiştir. Garipçe muhtarı, proje sonrasında engelli-yaşlı-hasta gibi dezavantajlı kesimlerin proje sonuçlarından olumsuz etkileneceğini; Poyrazköy muhtarı ise köydeki mevcut dayanışma, ve dernekler sayesinde bu kişilerin olumsuz olarak etkilenmeyeceğini düşünmektedir.

Garipçe muhtarı, Garipçe'nin sosyal ilişkiler ve komşuluk, doğal yapı ve mahalle yaşantısının proje öncesinde çok iyi durumda olduğunu; şu anda projeye bağlı olarak doğal yapı ile ilgili olumsuz değişimler meydana geldiğini ancak proje bitiminden sonra bu olumsuz değişimlerin giderileceğini düşündüğünü belirtmektedir. Ekonomik yapının ise tamamen balıkçılığa bağlı olduğunu; proje sonucunda balıkçılık sektörünün olumsuz etkilenmesi durumunda tüm köy ekonomisinin zayıflayacağını belirtmektedir. Poyrazköy muhtarı ise, Poyrazköy'ün sosyal ilişkiler ve komşuluk ile mahalle yaşantısının çok iyi durumda olduğunu ve bir değişime uğrayacağını düşünmediğini belirterek, proje öncesinde iyi durumda olan ekonomik yapının proje ile birlikte çok kötü duruma geldiğini, ancak proje bitişinden sonra çok iyi duruma geleceğini düşündüğünü belirtmektedir. Doğal yapının, proje sebebiyle bozulduğunu düşünmekte; ancak proje sonrasında eski haline kavuşacağına inanmaktadır.

Sonuç ve Tartışma

Etkilenen kesim anketlerinde; katılımcılar, genel olarak ulaşım ve belediye hizmetlerinden memnun olmakla birlikte bu hizmetlerin yaşlı, engelli, hasta gibi dezavantajlı gruplar için yeterli olduğunu düşünmemekte; kadın, yaşlı, engelli veya bazı savunmasız kesimlerin ulaşım için yakınlarından yardım istemek durumunda kaldıklarını belirtmektedir. Bu durum, mahallede yaşayan bu kesimlerin yeterince hareket özgürlüğüne sahip olmadıklarını

göstermektedir. Katılımcıların çoğunluğu, proje güzergahının sit alanları üzerinden geçtiğini bilmemekte; proje hakkında yeterince bilgiye sahip bulunmamaktadır. Katılımcıların büyük bir oranının proje sonrasında hava kalitesi, doğal alanlar ve çevresel estetik açısından olumsuz beklentilere sahip olup; yeşil alanların yok olması ile ilgili olarak bazı endişelere sahip oldukları görülmektedir. Katılımcıların büyük bölümü, proje için fikirlerine danışılmadığını belirtmekte ve projedeki temel aktör ve kurumları sıralayamamaktadır. Katılımcıların büyük bir oranı köy halkının ve düşük gelir gruplarının projeden olumsuz olarak etkileneceğini düşünmektedir. Katılımcıların büyük bir bölümünün mahallelerinde yaşanacak dönüşüm fikrinden ötürü rahatsızlık duyduğu; mahalle dokusunun bozulması ile ilgili bir takım endişelere sahip olduğu görülmektedir. Ancak bu konuda gelecekte oluşacak değişimler için net bir tanımlama yapamamaktadırlar. Köy halkının bu endişelere sahip olması, katılım ve uzlaşma unsurlarının yeterince sağlanmadığını; projenin gelecek konusunda belirsizlikleri olduğunu ve köy halkının projeye yeterince dahil edilmediği ve halkın proje hakkında yeterince bilgilendirilmediği sonuçlarını göstermektedir.

Mahalle muhtarları ile röportaj sonuçlarına göre, Üçüncü Köprü Projesi uygulamaya geçmeden önce, halkın fikirlerine yeterince danışılmadığı ve halkın yeterince bilgilendirilmediği sonuçları çıkarılmaktadır. Üçüncü Köprü Projesi ile ilgili olarak öneri ve şikayetlerin internet haricinde iletilebileceği bir ünitenin bulunmaması ise, internet olanaklarından kolayca yararlanamayan ve yeterince hareket özgürlüğüne sahip olmayan yaşlı ve engellilerin bu konudaki öneri ve şikayetlerini belirtme ihtimalini düşürmektedir. Yapılan çalışmalar sonucunda, köy halkının proje sebebiyle maruz kalabileceği risklerin ölçülebilmesi ve bu doğrultuda kadın, yaşlı ve engellileri de kapsayan kapsamlı bir eylem planı oluşturulmadığı sonuçlarına ulaşılmaktadır. Bu tür eksiklikler, projenin gelecekte yaratacağı etkiler konusunda belirsizlikler oluşmakta; proje sonrasında özellikle dezavantajlı kesimler olmak üzere, köy halkının ne gibi etkilere maruz kalacağı konusunda bir kestirimde bulunmayı zorlaştırmaktadır.

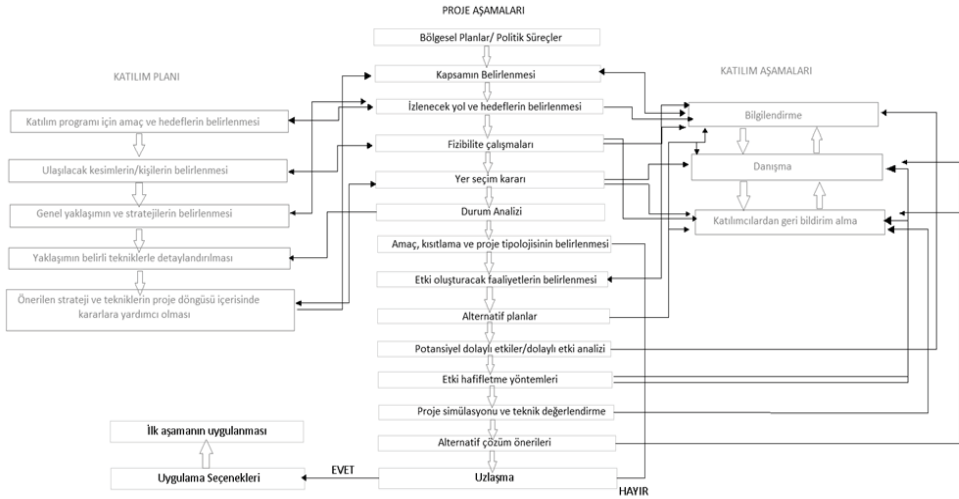
Dünya Bankası, “Ulaşım Projelerine Sosyal Boyutun Dahil Edilmesi” adlı çalışmasında etkilenen kesimleri kategorilere ayırmıştır (The World Bank, 2006). Katılım planlamasının başlangıç aşamasında etkilenen kesimlerin belirlenmesi büyük önem taşımakta olup, bu kapsamda katılımın ilk basamaklarında başvurulabilecek bazı kesimler Tablo 4’te verilmiştir.

Tablo 4 Etkilenen Kesimler (The World Bank, 2006).

Etkilenen Kesim Kategorileri	Bağlantılı Olarak Etkilenen Kesimler
Ulusal karar vericiler	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Altyapı Bakanlığı
Uygulama birimlerinde çalışanlar	Plancılar, mühendisler, çevre ve sosyal birim üniteleri, inşaatçılar
Projeden yarar sağlayacağı düşünülen birimler	Yerel topluluklar, ulaşım hizmetleri sağlayıcıları (kamusal/özel/informel/uluslararası), tekne operatörleri/kamyon şoförleri
Potansiyel olarak projeden olumsuz etkilenecek kesimler	Yerel topluluklar, yayalar, ilkel ulaşım türü kullanıcıları
Organize birlikler	Ulaşım sektöründe çalışan veya halka yakın sivil toplum örgütleri, sendikalar, çevreciler, seçmen desteğine ihtiyaç duyan belediye meclis üyeleri
Sponsorlar ve dışsal olarak etkilenen kesimler	Çokuluslu şirketler, uluslararası ulaşım şirketleri, diğer sponsor acenteleri

Üçüncü Köprü Projesi'nin sahibi Karayolları Genel Müdürlüğü olup (AECOM,2013); IC İctaş–Astaldi JV tarafından “yap, işlet, devret” modeli ile İctaş–Astaldi JV şirketlerine 10 yıl 2 ay 20 günlük süre için ihale edilmiştir. Bu süre sonunda Kuzey Marmara Otoyolu ve Üçüncü Köprü Projesi Ulaştırma Bakanlığı'na devredilecektir (URL-3). Bu doğrultuda proje kararlarında en güçlü aktörün Ulaştırma Bakanlığı; ve sonrasında da IC İctaş ve Astaldi şirketleri olduğu görülmektedir. Proje kapsamında yapılmış olan sosyal etki değerlendirme çalışmalarına bakıldığında, Garipçe’de 10 kişi ile, Poyrazköy’de 15 kişi ile proje hakkında görüşme yapılmıştır (AECOM, 2013). Toplamda 1299 kişinin ikamet ettiği bölgede sadece 25 kişi ile proje hakkında konuşulmuş olması gerçek bir halk katılımını temsil edememektedir. Bu doğrultuda, güçlü aktörler ile halk arasındaki iletişim organlarında kopukluk olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, Türkiye’de katılım çalışmalarını da içerecek sosyal etki değerlendirme çalışmaları için yeni bir birimin kurulması gerekli görülmektedir. Bu kapsamda, katılım unsurlarının proje sürecine dahil edilmesi için Şekil 2’de gösterilen şema oluşturulmuştur.

Şekil 2: Ulaştırma projelerinde katılım şeması (NHCRP, 2002; FHWA, 1996; Cascetta ve Pagliara, 2012; Ostenfeld ve Andersen, 2011’in çalışmalarından derlenmiştir)



Bildirinin kavramsal çerçeve bölümünde açıklanmış olan katılım mekanizmalarının uygulanabilirliğini sağlamak için yerel halk ve temel aktörler arasında iletişimi sağlayacak yeni bir birime ihtiyaç duyulmakta; ulaştırma proje süreç tasarımında projenin etki değerlendirme aşamasında çeşitli katılım mekanizmalarından yararlanılan *katılımcı bir planlama pratiğinin* oluşturulması gerekmektedir. Sosyal değerlendirme çalışmalarına entegre bir şekilde halkın fikirlerine danışılarak katılımcı bir planlama sistemi ile oluşabilecek olumsuz etkilerin en aza indirilebilebileceği ve daha demokratik bir planlama sisteminin oluşacağı düşünülmektedir.

Kaynaklar

- AECOM (2013). Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü dahil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (CSED) AECOM-TR-R599-01-00, Hazırlayan: Dr. Brian A Cuthbert
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. AIP Journal, Vol. 35, No. 4, July 1969, pp. 216-224.
- Baker, J.L.,Denning, W. (2005) Transport Papers: Development of a Transport Modulefor Multi-topic Household Surveys, The World Bank Group, Washington, D.C.
- Baedeker S. B.,Lindenau, M. (2013). Why is Participation a Challenge in Sustainable Urban Mobility Planning? CHALLENGE.
- Brinckerhoff, P. (2008). SR 502 CorridorWidening, Final Indirectand Cumulative Effects Analysis. Preparedfor Washington State Department of Transportation. October 2008.
- Cascetta, E.,Pagliara (2012). Public engagement for planning and designing transportation systems. Procedia. Socialand BehavioralSciences 87 (2013)103–116. ScienceDirect.
- FDOT (2000). Community Impac tAssessment: A Handbookfor Transportation Professionals. Florida Department of Transportation. University of South Florida.
- FHWA (1996). Public Involvement Techniques for Transportation Decision Making.
- Fielding, G.F. (1976). CitizenParticipation: An Administrative Strategy For Transportation Improvement. Transportation Planning for a Better Environment. PlenumPress, New York.
- HATS (2008). Huntsville Area Transportation Study. PublicInvolvement Plan For Transportation Planning in the Huntsville Urbanized Area. Prepared by Huntsville Planning Division in cooperationwiththeBureau of Transportation Planning, Alabama
- Kasilingam, R. G. (1998). Logistics and Transportation. Chapter 8: Transportation Planning, pp 157-213. Springer Science, Business Media Dordrecht, 1998
- Kelly, J.,Jones, P., Barta, F., Hossinger, R., Witte, A., Christian, A. (2004) Successful transport decision-making. A project management and stake holder engagement hand book
- KGM (2013a). Kuzey Marmara Otoyolu 3. Köprü İstanbul Boğazı Geçişi Nazım İmar Planı, Plan İzah Raporu. İstanbul.
- KGM, (2013b). Kuzey Marmara Otoyolu: 3. Köprü İstanbul Boğaz Geçisi Uygulama İmar Planı, Plan İzah Raporu. İstanbul.
- Keefer, L.E. (1976). Citizen Participation in Transportation Planning. P. Stringer et al. (eds.), Transportation Planning for a Better Environment, Plenum Press, New York
- Lakshmanan, T.R.,Nijkamp, P., Verhoef, E. (1997). Full Benefitsand Costs of Transportation: Reviewand Prospects. D.L. Greene et al. (eds.), The Full CostsandBenefits of Transportation. Springer-Verlag Berlin. Heidelberg 1997

Ostenfeld, K. H., Andersen, E.Y. (2011) Major Bridge Projects, A multi disciplinary approach. Frontiers of Architecture and Civil Engineering in China, Volume 5, Issue 4, pp 479-495

NHCRP (2002). Desk Reference for Estimating the Indirect Effects of Proposed Transportation Projects, National Academy Press, Washington D.C.

Risser, R., Kaufmann, C., Forward, S., Steg, L., Martincigh, L., Schmeidler, K. (2005). Public report on the results and products of ASI. public paper WP9. ASI - EVG3-CT-2002-80013

The World Bank (2006). Guidelines for Incorporating Social Dimensions into Bank-Supported Projects: Social Analysis in Transportation Projects

Van Zerr, M., Seskin S. (2011). Recommendations Memo #2 Livability and Quality of Life Indicators.

Varlıer, N. N. (2014). Ulaşım Projelerinde Ekolojik ve Sosyal Etkiler: İstanbul Üçüncü Köprü İncelemesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı. Danışman: Özlem Özçevik

URL1: http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/109117/3._Kopru_ye_CED_yolu_gozukt
u.html alınma tarihi: 07.01.2015

URL-2: <http://www.planlama.org/index.php/planlamaorg-yazlar6/konuk-yazlar/2435-3-koeprue-projesinde-davalaralınmatarihi>: 07.01.2015

URL-1: <http://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1>, alınma tarihi: 20.02.2015