

Çevre Karşısında İkiyüzlülük*

Çevre karşısında ikiyüzlülük, sonuçları korkutucu ve bedeli çok ağır olacak bir tavidir. Büyük sayılan küçük hesaplar yanında bu konularda bir düşünülse...

Yazının başlığı, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin 16-18 Mayıs 2011 tarihlerinde düzenlemiş olduğu "9. Ulaştırma Kongresi'nin son oturumundaki panel/forum'un konusudur.

Kongrenin ana konusu "sürdürülebilir ulaşım" idi. Üç günlük kongre sürecinin canlılığı ve katılımcıların ilgi düzeyi, konunun ne denli önemli olduğunu ortaya koydu.

Kongrede, sürdürülebilirlik kavramı bağlamında Aristoteles'ten günümüze kavrama yüklenen anlamdan, teknoloji, endüstri ve ekonomideki değişimlerin neden olduğu bireysel ve toplumsal davranış biçimlerindeki sürdürülebilirlik karşıtı değişimlere ve sürdürülebilirlik adına birçok alanda köklü dönüşümlerin zorunluluğuna, ülkemizde devletin sürdürülebilirlikteki konumuna değin birçok konuda bildiri sunuldu.

Öte yandan her zamankinden çok fazla yayalık, bisiklet kullanımı konusu işlendi. Ayrıca hava kirlenmesi, gürültü, trafik kazaları gibi dışsal etkilerin azaltılabilmesi doğrultusundaki çabalar ve önlemlere ilişkin araştırmalara yer verildi. Bu özeti özüdür, kongrenin değerlendirilmesi, bu yazının kapsamını aşacak niteliktedir.

* Prof. Dr. Güngör Evren'in 27.05.2011'de Cumhuriyet Gazetesinin Bilim Teknoloji ekinde yayınlanmış olan yazısıdır

Kongre sonundaki panel/forum'un "Çevre Karşısında İkiyüzlülük" başlıklı bir saptamanın, tepkisel sayılabilecek söylemidir. Çevre adına söylenen etkileyici sözlerle çevre için yapılanlar arasında dramatik bir uyumsuzluk bulunduğu bir gerçektir. Bu ikiyüzlülük (bilinç yetersizliği demek fazla saflık olacak) saptamasını haklı çıkaracak örnekler çoğalmış durumda.

Bu saptamayı desteklemek için ilk akla gelen örnekler yeter de artar bile. 1 milyon metrekare alanda yedi gökdelenli ve şimdi gündemden çıkmış gözükten Haydarpaşa projesi, 7 tepeye 7 tünel (bir bölümü yapılmış olup ne işe yaradıklarını merak ettiğimiz, tehlike düzeyi yüksek karayolu tünelleri bunlar), Boğaz Karayolu Tüneli, "iki yakada iki şehir", "Kanal İstanbul".

Bu liste, elbette ki uzatılabilir. Bu projelerin ortak özelliği planlarda yer almamaları, hatta kesinlikle plan stratejilerine aykırı olmalarıdır. Toplum için bu projeler hiçbir bilgi sahibi olmadıkları sürprizlerdir. Uzmanlar, konunun ilgilileri, plan çalışmalarında görev alanlar bile bu projelerden yeterince haberdar değildir.

3. köprü örneği, çok yönlü irdelenmesi gerekli özellikler taşımaktadır. Çünkü orman ve su havzalarını yok ederek İstanbul'un yaşanabilirliğine en büyük darbeyi vurma tehlikesini taşımaktadır. Bu köprü'nün transit trafik (Boğaz geçişindeki payı en fazla yüzde 3 düzeyinde olduğu için ülkeye çok pahalıya mal olacak bir yatırımı gerektirmesi söz konusu olmayacak bir trafik) için yapılacağı, çevresinde yerleşim oluşmaması için her türlü önlemin alınacağı söyleniyordu. Şimdi ise 3. köprü, yine planlarda bulunmayan iki yakada iki şehir projesi bağlamında açıklanmaktadır. Böylece konu çok boyutlu karmaşık bir nitelik kazanmıştır. Ama sürdürülebilirlik karşıtı bir gelişme olduğu gerçektir.

Çevre ile ilgili hukuki düzenlemelere bakmak önemli ipuçları vermektedir. 17 Temmuz 2008'de Çevre Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ndeki değişikliklerle 1993 yılından önce planlanan yatırımlara ÇED muafiyeti getirilmişti. Çevre Mühendisleri Odası'nın başvurusu üzerine 27 Ocak 2011'de Danıştay tarafından yönetmelik için yürütmeyi durdurma kararı verilmişti. 14 Nisan 2011'de yönetmelikte yapılan son değişikliklerle, 3. Köprü, İzmir-İstanbul Otoyolu ile Sinop ve Akkuyu Nükleer Santrali projelerine yeniden ÇED muafiyeti getirildi. Böylesine çok önemli çevre etkileri yaratabilecek projelerin olumsuzluklarını görmezden gelme anlayışının savunulacak yanı bulunmuyor.

İHALEDEN SONRA ÇED!!

Çevre açısından dikkat çekici bir uygulama da fizibilite ve ÇED etütlerinin, projelerin ihalesinden sonra yapılmasıdır. Bu ÇED etütleri de kredi verecek kurumların zorlaması ile yapılması da diğer düşündürücü durumdur. Bu bağlamdaki en son örnekler İstanbul-İzmir Otoyolu ve Boğaz Karayolu tünelidir. Ciddi sonuçları olabilmesi olasılığına karşın, kendi doğal ve tarihsel çevremiz, yaşamımız için çevre etki değerlendirilmesinin gerekli görülmeyip, kredi bulabilme amacıyla yüklenicilere bu değerlendirmelerin yaptırılmasının anlamı üzerinde düşünmeliyiz.

Aslında, doğayı, çevreyi, ekonomik - sosyal yapıyı ve yaşamı etkileyecek nitelikte büyük kamu yatırımlarının planlama öncesinden uygulanmasına kadar karar sürecinin yasal düzenlemelerle tanımlanması, saydamlığın ve toplumun katılımının sağlanması, sürdürülebilir bir gelişme için yaşamsal önem taşımaktadır. Bu aynı zamanda gerçek bir demokrasinin gereğidir.

Çevre karşısında ikiyüzlülük, sonuçları korkutucu ve bedeli çok ağır olacak bir tavırdır, büyük sayılan küçük hesaplar yanında bu konular da bir düşünülse...

