

# SOSYO-DEMOGRAFİK VE SİYASAL GÖRÜŞ DEĞİŞKENLERİ AÇISINDAN ÇANAKKALE HALKININ 1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ ALGISI <sup>1</sup>

The Perception of the People of Çanakkale About the 1915 Çanakkale Bridge in Terms of Socio-Demographic and Political Variables

Doç. Dr. Arif Olgun KÖZLEME

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Çanakkale/TÜRKİYE

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3901-3469>

Öğr. Gör. Gürkan ÇİL

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Bayramiç Meslek Yüksekokulu, Halkla İlişkiler Bölümü, Çanakkale/TÜRKİYE

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3721-9810>

## ÖZET

Fiziki olarak mekânlar arası bağ kuran köprüler, aynı zamanda zihinlerden gönüllere oradan da kültürler arası bağa kadar manevi yollar inşa eden çok işlevli yapılardır. Ancak söz konusu ulusal ve uluslararası niteliği olan büyük köprüler ise, tasarım, proje ve inşa aşamasında zihinler arası ayrışmaya da sebep olabilmektedirler. İstanbul'a ve İzmit'e inşa edilen büyük köprülerde üretilen dil üzerinden bunu görmek mümkündür. Bazen bu köprülere yüklenen anlam, asıl işlevlerinin de önüne geçebilmektedir. Aynı durum 1915 Çanakkale Köprüsü için de geçerlidir. Tasarım, proje ve inşa aşamasında yoğun olan köprüler üzerine tartışmalar, sonraki zamanlarda cılızlaşarak sona ermektedir. Çevreye, siyasete, ekonomiye, kültüre ve daha birçok alana etkisi olan bu yapılar için söz konusu tartışmalar anlaşılabilir bir durumdur. İnşası devam eden 1915 Çanakkale Köprüsü üzerine olan tartışmalara da bu şekilde bakmak gerekmektedir. Ancak ulusal bazda ve ulusal çıkarları açısından çok tartışılan 1915 Çanakkale Köprüsü'nün yerel etkileri pek gündeme gelememiştir. Hâlbuki meselenin doğrudan muhatabı olan Çanakkale halkının bu konudaki yaklaşımı da önemlidir. Çünkü yerelden başlayan sahiplenmenin, ulusal alanı etkileme potansiyeli her zaman daha kolaydır. Bu yüzden 1915 Çanakkale Köprüsü ile ilgili buranın halkının düşünceleri kıymetli arz etmektedir. Bu çalışmanın amacı da, 1915 Çanakkale Köprüsü hakkında Çanakkale halkının ne düşündüğünü ortaya koyabilmektir. Bunu gerçekleştirmek için, ÇOMÜ BAP destekli olarak yürütülen proje kapsamında 24-27 Mart 2021 tarihleri arasında anket uygulaması yapılmıştır. Uygulama, köprü'nün doğrudan etkileyeceği düşünülen Çanakkale merkez, Eceabat, Gelibolu ve Lapseki ilçelerinde gerçekleştirilmiştir. Elde edilen verilerin analiz, yorum ve tartışmalarından çıkan sonuç ise, Çanakkale halkının 1915 Çanakkale Köprüsü'nü bir ihtiyaç olarak gördüğüdür. Bununla birlikte meselenin doğrudan muhatabları olarak bir takım endişelerin de olduğu bu proje çalışması ile görülebilmektedir. "Çanakkale Merkez Halkı ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü Algısı" projesi kapsamında elde edilen verilerin Ki-kare testi sonucunda değişkenler arasındaki ilişkinin istatistikî açıdan anlamlı olanları ise, bu çalışmanın konusunu oluşturmuştur. Çapraz analiz sonucunda anlamlı olanlar yorumlanarak sorularla ilgili algının durumu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Boğaz Köprüleri, Çanakkale, 1915 Çanakkale Köprüsü, Toplumsal Yansımaya

## ABSTRACT

Bridges are structures that connect physical spaces. They also build bridges, spiritual paths from minds to hearts and from there to intercultural bonds. Big bridges can also cause disintegration during the design, project and construction phases. It is possible to see this through the language produced in the big bridges built in Istanbul and Izmit. Sometimes the meaning attributed to these bridges can override their main functions. The same is true for the 1915 Çanakkale Bridge. Usually these discussions end with the completion of construction. These discussions are understandable for these large structures, which have an impact on many areas. The discussions on the 1915 Çanakkale Bridge, which is still under construction, should be viewed in this way. However, the local effects of the 1915 Çanakkale Bridge, which has been widely discussed on a national basis and in terms of national interests, have not been brought to the agenda. The approach of the people of Çanakkale on this issue is important. Because they are the direct addressee. Influence starts locally, then moves to the national dimension. Therefore, the thoughts of the people of Çanakkale about

<sup>1</sup> "Çanakkale Merkez Halkı ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü Algısı" adlı bu çalışma Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimince Desteklenmiştir. Proje Numarası:3378. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi ve üniversite yönetimine teşekkürlerimizi sunarız.

the bridge are valuable. The aim of this study is to reveal what the people of Çanakkale think about the 1915 Çanakkale Bridge. In order to achieve this, a survey was conducted between 24-27 March 2021 within the scope of the project supported by ÇOMU BAP. The implementation was carried out in Çanakkale center, Eceabat, Gelibolu and Lapseki districts, which are thought to be directly affected by the bridge. Elde edilen veriler analiz edilmiş, yorumlanmış ve tartışılmıştır. The result of these is that the people of Çanakkale see the 1915 Çanakkale Bridge as a necessity. However, there are some concerns of the people of Çanakkale. As the direct addressee of the subject, their thoughts are important. The statistically significant ones as a result of the Chi-square test of the data obtained within the scope of the project in question formed the subject of this study.

**Key Words:** Bosphorus Bridges, Çanakkale, 1915 Çanakkale Bridge and Social Reflection

## 1. GİRİŞ

Ulaşım ve ona bağlı birçok beklentinin gerçekleştirilmesine dönük olarak uzun bir tarihi geçmişe sahip olan köprüler, ihtiyacı gidermek adına insan zekâsının ürünü yapılardır. Köprüler, fiziki bölgeler arası sınırlayıcı veya engelleyici açıklıkları kapatan veya uzaklıkları kısaltan (Küçükmehtemoğlu, 2018: 271-332) çeşitli türde yapılardır. Aynı zamanda köprüler, birbirini kesmeyen trafik akımlarını sağlayan ve sanat yönü de olan yapılardır (Aydın ve Perk, 2012: 1-30) Köprüler, ilkelden bugünkü hayranlık verici gelişim süreci içinde, insan toplumlarını pek çok yönü ile etkilemesinden dolayı, aynı zamanda sosyolojinin de konusu olabilmektedir. Zira başta köprüler olmak üzere, büyük küçük bütün yapılar, sadece bir mühendislik konusu değildir. Yapıların insan toplumlarının değişimi üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır. Herhangi bir dönemin mimarisine bakarak, o dönemin hayat anlayışına ve sosyolojisine dönük çok şey söylenebilmektedir.

Gelinen nokta itibarıyla köprüler, ekonomik gelişmeyi hızlandırmaya dönük olarak, ulaşımın geliştirilmesinde temel bir altyapı ihtiyacı gidermenin aracı yapılardır. Ancak köprüler sadece ulaşım kolaylığı sağlamamaktadır; toplumlar arası yollar kurarak kültürel etkileşime giden yolu da aralamaktadırlar. Buldukları yere sağladıkları imkânlar ve katma değerle, oradaki toplum hayatını da etkilemektedirler. Türk ekonomisinin kalbi olan Marmara Bölgesi'nin ulaşım ve erişim ihtiyacı karşılamak için bir altyapı projesi olarak inşa edilmiş olan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü (Küçükmehtemoğlu, 2018: 271-332) ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü iki yakayı birleştirme ve nakil işlevlerinin ötesinde oluşturduğu sinerji ve ekonomik katkı ile sosyolojik sonuçlar da doğurmuşlardır. Aynı zamanda Türk medeniyet tarihinin bir medeniyet abidesi olarak da görülmektedirler (Erer, 1973: 12). Benzer sözler yakın gelecekte Yavuz Sultan Selim, Orhan Gazi ve 1915 Çanakkale köprüleri için de söylenebilecektir. Çünkü Çanakkale ve İstanbul boğazları, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan, Türkiye'nin bir iç denizi olan Marmara'nın iki önemli suyolu (Çelikkale vd., 1999: 35) olarak benzersiz avantajlar taşımaktadır. Bu yüzden buralara yapılan köprüler de, hem ulaşım ihtiyacı karşılamaya, hem de başta ekonomik potansiyelleri olmak üzere stratejik önemlerini artırmaya dönük olarak inşa edilmektedirler.

20. yüzyılın son çeyreğinden itibaren başlayarak bugünde devam eden küresel ilişkiler ağı döneminde, Türkiye'de fiziki olarak gelişen üretim birimlerini ve faktör piyasalarını birleştiren geniş kapsamlı altyapı projelerinin bir tamamlayıcı unsuru olarak 1915 Çanakkale Köprüsü'nün inşa süreci gündeme gelmiştir. Şehirlerin hatta ülkelerin birilerine bağlandığı bu dönemde, faktör piyasaları bölgeselden uluslararası boyuta kadar bir bütünleşme eğilimi göstermeye başlamıştır. Bu yeni durumu ülke menfaatine çevirmeye dönük politikaların bir devamı olarak, yolların yaygınlaştırılması ve niteliğinin geliştirilmesi için bölünmüş yolların yapımına hız verilmiştir (Çetin vd., 2011: 123-150). Ekonomik ve siyasal kurumsal gelişmişlik, verimli teknolojik gelişmişliğe imkan sağlayarak kompleks işbirliklerine zemin hazırlamasıyla ekonomik sonuçlar da doğurmaktadır (North, 1993: 11-23). 1915 Çanakkale Köprüsü'nün de bu zeminin önemli tamamlayıcı unsurlarından biri olduğu söylenebilir. Rahat bir ulaşım sağlama özelliği ile birlikte, ilgili güzergâh çevresinde sanayi ve ticarete dönük yeni iş kolları geliştirme potansiyeli (Nalçakan, 2008: 5) ile de toplumsal bir değişime de yol açabilecektir.

İstanbul Boğazına ilk köprünün yapılmasının hemen ardından Çanakkale Boğaz'ı için de köprü düşüncesi dillendirilmeye başlanmış, 1987 yılında belediye başkanı Orhan Uğur'un adına atfen Uğur Köprüsü ismiyle birçok yönüyle geliştirilmeye muhtaç bir proje de hazırlanmıştır. 1990'larda projelendirme süreci devam etmiş ve proje yatırım programına da dâhil edilmiştir. Siyasi istikrarsızlık nedeniyle bu girişim sonuçsuz kalmış olmasına rağmen, bu düşünceden vazgeçilmemiş ve yeni projeler hazırlanmış (İstanbul Karayolları Genel Müdürlüğü, 2008: 4) ve nihayet pek çok parametre dikkate alınarak inşaatı devam eden mevcut projeye karar kılınmıştır.

Modernlik veya kapitalizmin en çok kentleşme üzerinden kendisini inşa ettiğini, şehirlere yapılan simge niteliğindeki tren garı, bulvar, park, metro gibi yapıların, şehirde insan ve meta hareketini etkileyerek şehirlerin görünümünü temelden değiştirdiği (Yırtıcı, 2005: 84) dikkate alındığında, etki gücü olan bu şekildeki yapılara değişim konusunda farklı düşünen kesimler arasında bir ayrışmada doğal olmaktadır. Çünkü şehirler sadece fiziki bir mekân veya nesne değil, aynı zamanda bunlara bağlı olarak toplumsal inşanın yaşandığı ve mekândan hareketle aidiyetin oluşturulduğu yerlerdir. Cumhuriyet'in kuruluş döneminde kamu binalarına şehri ve toplumu değiştirme görevi biçildiği (Kılınç, 2002: 130) düşünüldüğün de, sosyal değişim konusunda büyük yapıların önemi daha çok anlaşılmaktadır. Konu bu çerçevede ele alındığında 1915 Çanakkale Köprüsü, hem fiziki, hem de nesnel işlevleri ile bölgeye yönelik ulaşım ve trafik düzenlemelerini kolaylaştırıcı etkisinin yanında, kimlik oluşumu veya sosyal değişimin bir aracı olarak da görülebilir. Bu da köprü konusunda farklı yaklaşımları beslemektedir.

Türkiye'nin dev projelerinden biri olarak görülen 1915 Çanakkale Köprüsü, Cumhuriyetin yüzüncü kuruluş yıl dönümü ile uyumlu olması adına 2023 metre ayak açıklığı olacak şekilde inşa edilmiştir. Böylece proje ile ilgili olarak iç ve dış kamuoyuna da bir takım siyasal mesajlar verilmek istenmektedir. Dünyanın ayak açıklığı en uzun köprüsü olma unvanını da kazanmış olan eser, Çanakkale'nin Labseki ilçesinin Şekerkaya mevkisi ile Çanakkale'nin Gelibolu ilçesinin Sütlüce mevkisine inşa edilmektedir (International Construction Türkiye, 2016: 58-61).

Yapımına 2017 yılında başlanan 1915 Çanakkale Köprüsü, hem inşa, hem de işletme aşamasında bölgeye bir takım etkileri söz konusudur. Bu köprünün yapılmasının, İstanbul ile Güney Marmara ve Ege bölgeleri arasındaki turizm ve ticari mal akışını daha az gelişmiş bölge lehine değiştireceği öngörülmektedir. Bu yönüyle bölge halkı, köprünün maliyet hesaplamalarından ziyade, onun kendileri açısından doğrudan etkileri ile daha çok ilgilenmektedir (Tanoğlu ve Yücesan, 2020: 97-107). Köprünün yapılmasının bölge ekonomisine bir canlılık getireceği beklenmektedir (Berkün vd., 2006: 43). Potansiyeli olsa bile, turizmin gelişmesinde zaman ve maliyeti azaltan erişebilirlik oldukça önemli olduğundan (Özgüç, 2003: 94), 1915 Çanakkale Köprüsü bu anlamda da bölgeye bir katma değer sağlayacaktır. Ayrıca herhangi bir çalışmaya ihtiyaç duymadan toprağın sahibine sağlayacağı kolay gelir anlamındaki rant (Karakaş ve Çak, 2007: 77) konusunda da bölgece bir hareketlenme başlamıştır. Elbette ki bütün bunların bir toplumsal yansıması söz konusudur.

Çanakkale başta olmak üzere ilgili şehirlerin ve bölgenin yeniden üretimi veya dönüştürülmesi kapsamında diğer büyük köprüler gibi 1915 Çanakkale Köprüsü de tartışılmaktadır. Köprünün inşaat aşamasında azalmış olmakla birlikte, proje aşamasında köprünün Çanakkale Boğazı ve bölge için ihtiyaç olduğu tezine karşı, çeşitli yerel ve ulusal örgütler, STK'lar ise bir ihtiyaç olmadığını, bölgeye bir katma değer sağlamaktan öte sorun taşıyacağı tezini ileri sürerek karşı çıkmışlardır. Esasında benzer durumlar, İstanbul Boğazı'na ve İzmit Körfezi'ne yapılan köprüler için de söz konusudur (Aslan, 1011: 107-123). 15 Temmuz Şehitler Köprüsü (Boğaziçi Köprüsü) için Mimarlar Odası yöneticileri 7 Mart 1968'de bir basın açıklaması yaparak, köprü projesinin politik nedenlerle ortaya atıldığını ve bu köprünün Türkiye'nin ve İstanbul'un başına gelen en büyük felaket olduğunu iddia etmişlerdir (Erer, 1973: 50). Hatta bununla da kalınmayarak Mimarlar Odası 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile ilgili İstanbul Belediyesi mevzii imar planının iptali için Danıştay'a başvurmuştur (Erer, 1973: 55). Başta CHP olmak üzere muhalefet için ise, pek çok sorunları olan İstanbul şehri için köprü göz boyayıcı lüks bir gösteriştir (Erer, 1973: 71). Böylece fiziki bağlayıcılığı olan büyük köprüler, en azından proje aşamasında ayrıştırıcı işlev de görmektedir. Söz konusu ayrışma, büyük ölçüde köprülerin, maddi, siyasal, sosyal ve çevre sonuçları itibarıyla gündeme gelmektedir. İstanbul Boğazına ve İzmit Körfezine yapılan köprülerin fiziki mekân üzerindeki etkileri ile birlikte toplumsal karşılıkları da görülmüş olduğundan, 1915 Çanakkale Köprüsü'nün ortaya çıkaracağı sonuçları ihtimallerden ziyade test edilmiş olgular olarak da görmek mümkündür. Bu durum, ideolojiden arındırılmış olarak 1915 Çanakkale Köprüsü ile ilgili menfi ve müspet yaklaşımların hayali olmaktan öte, denenmiş verilere dayanmasıyla oldukça kıymetlidir.

1915 Çanakkale Köprüsü'nün kısa vadede bir ihtiyaç olarak trafik sonunu çözse bile, önceki köprü tecrübelerinden hareketle meydana çıkaracağı göçle, yeni trafik sorunları yaratabileceği endişesi anlaşılabilir bir durumdur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kısa sürede daha önce köy olan Alemdağ gibi pek çok yeri hızla değiştirmesi, hızlı yapılaşmanın çevreye verdiği bir takım sıkıntılar, 1915 Çanakkale Köprüsü'ne yönelik eleştirilere bir anlam yüklemektedir. Ancak bunun dışında salt köprünün yapılmasına ideolojik ve siyasal insiyaklarla karşı çıkılması anlamlı değildir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nün, FSM Köprüsü'nün ve Orhan Gazi Köprüsü'nün ortaya çıkardığı bir takım olumsuzluklardan bahsedilebilir;



ancak bu köprülerin yapılmadığı hali ve bu ihtiyacın başka nasıl karşılanabileceği gerçeğini de açıklamak zorunluluğu vardır. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nün inşa sürecinde köprünün yapımına karşı geliştirilen söylemlerin bugün itibariye haklı çıkmadığı görülmektedir. CHP sekreteri Bülent Ecevit'in köprüyü, "boğaz köprüsü değil, gösteriş köprüsü" olarak nitelenmesi ve buraya yapılacak üç milyar harcama ile Anadolu'nun bütün köprülerinin yapılacağı (Erer, 1973: 99) şeklindeki eleştirisi, sadece siyasi rekabette siyasal bir söylem olarak kalmış gibi gözükmektedir.

Öte yandan ekonomik refah ve gelişmişlik için memleketin bütün imkânlarının seferber edilmesinin kaçınılmaz olduğunu düşünen kesimlere göre, bu köprü ülke için stratejik bir önem taşımaktadır. Ayrıca köprüye verilen isimden de anlaşılmaktadır ki, bu yapı, bir asır önce burayı kuşatan güçlere ve bu meyanda anlayışlara da güçlü bir cevap niteliği taşımaktadır. Tıpkı İstanbul Boğazı'na yapılan ikinci köprüye "Fatih" adının verilmesinin köprünün iki yakayı birbirine bağlamasının ötesinde bir alımı işaret etmesi gibi (Aslan, 2011: 107-123).

1915 Çanakkale Köprüsü'nün milli ekonomiye sağlayacağı katma değer veya gerekliliği ve getirecekleri üzerine yapılan tartışmalar, genellikle ulusal çapta ele alınmıştır. Ancak meselenin doğrudan muhatabı olan Çanakkale ve buranın halkı açısından pek gündeme gelmemiştir. Oysa yerelin memnuniyetinin ulusal yaklaşımı oluşturduğu gerçeğinden hareketle, Çanakkale halkının bu köprü için ne düşündüğü oldukça önemlidir. Bu düşünceyi öğrenmenin yolu da, konunun muhataplarının düşüncelerine doğrudan başvurmaktır. Bu çalışmanın amacı da, "Çanakkale Merkez Halkının ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü Algısı", isimli BAP Projesinde elde edilen verilerin, sosyo-demografik ve siyasal görüş değişkenlerinin Ki-kare testi sonucunda istatistikî açıdan anlamlı olanlarından hareketle, Çanakkale merkez halkının ve doğrudan ilgili ilçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü ile ilgili algısını ortaya koyabilmektir.

Elde edilen verilerin analiz, yorum ve tartışmalarından, Çanakkale halkının 1915 Çanakkale Köprüsü'nü bir ihtiyaç olarak görme eğiliminde olmasıyla birlikte, Köprünün yapımından doğrudan etkilenenler olarak bir takım endişelere de sahip oldukları görülmüştür.

## 2. YÖNTEM

Araştırmada önceden hazırlanmış, tam yapılandırılmış bir anket formu kullanılmıştır. Anketler, kovid 19 salgınının getirdiği zor şartlara rağmen, muhataplarla yüz yüze görüşülerek uygulanmıştır. Örneklemin büyüklüğü 500 kişi olarak tasarlanmış ve uygulama 503 kişi olarak gerçekleşmiştir. Örneklemin sayısı konusunda Çanakkale halkının 1915 Çanakkale Köprüsü üzerinde sağlıklı tahminler üretebilecek ve bilimsel yaklaşımın kabul ettiği sayının altına düşülmemesine bilhassa özen gösterilmiştir. Örneklemin, köprünün doğrudan etkilediği Çanakkale merkez, Eceabat, Gelibolu ve Lapseki ilçelerinden, geneli yansıtacak gruplar arasından seçilmiştir. 18 yaşın altında kalanlar araştırmanın sıhhati açısından kapsam dışı bırakılmıştır. Araştırmada, dokümantasyon metodu, yerinde gözlem, tespit, mülakat ve elbette ki anket yöntem ve teknikleri kullanılmıştır. Uygulama 24-27 Mart 2021 tarihleri arasında adı geçen merkezlerde yapılmıştır. Elde edilen anket formları numaralandırılarak bilgisayar ortamına aktarılmış ve spss20 programıyla analize tabi tutulmuştur. Ortaya çıkan sonuçlar, grafik ve tablolar halinde proje çalışmasında kullanılmıştır. Bu çalışmada ise, "Çanakkale Merkez Halkı ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü Algısı" projesi kapsamında elde edilen verilerin sosyo-demografik ve siyasal görüş değişkenlerinin Ki-kare testi sonucunda istatistikî açıdan anlamlı olanlar kullanılmıştır. Çapraz analiz sonucunda anlamlı olanlar yorumlanarak sorularla ilgili algının durumu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## 3. BULGULAR

Tablo 1'deki bulgulardan katılımcıların sosyo-demografik özelliklerine ikamet edilen yer açısından bakıldığında, nüfus oranlarına göre dengeli bir dağılım olduğu söylenebilir. Bunun bir yansıması olarak, katılımcıların en yüksek oranını %71,57'si (360 kişi) ile Çanakkale merkez, en düşük oranını ise %6,16 (31 kişi) ile de Eceabat ilçesi oluşturmuştur. Katılımcıların yaş dağılımında, en kalabalık grup %27,83 ile (140 kişi) 18-25yaş grubu, en az olanı ise, %4,77 ile (24 kişi) 66 yaş ve üzeri grubu oluşmaktadır. Cinsiyet açısından bakıldığında, %40,36 (203 kişi) kadın ve %59,64 (300 kişi) ile erkeklerden oluşmaktadır. Kovid 19 salgını sebebiyle kadınlara ulaşmanın zorlukları, cinsiyette istenilen eşit dağılımı yakalamayı engellemiştir. Öğrenim durumu açısından bakıldığında % 46,52 (234 kişi) ile en yüksek gurubu üniversite-yüksek okul diyenler oluştururken, %3,18 (16 kişi) ile de diğer diyenler en az grubu oluşturmuştur. Meslek açısından en yüksek dağılım, %28,83 (145 kişi) ile kendilerini diğer grubunda görenlerden meydana gelirken, en az dağılım ise %8,95 (45 kişi) ile kendilerini memur olarak belirtenlerden meydana gelmiştir.



Burada memurların en az ve diğer diyenlerin en yüksek çıkmasının temel sebebi, bir takım kaygılardan kaynaklı olarak memurların mesleklerini açıklamak istememelerinden kaynaklı olduğu uygulama sırasında gözlemlenmiştir. Sosyo-ekonomik durum açısından katılımcılara bakıldığında da %57,46 (289 kişi) ile durumunu orta görenler en yüksek oranı, %2,39 (12 kişi) ile durumunu yüksek görenlerin ise en az oranı oluşturduğu görülmektedir. Katılımcıların siyasi düşünce dağılımları yönünden ise, en yüksek oranı %26,04 (131 kişi) ile kendilerini milliyetçi-ulusalcı görenler, en düşük oranı da 4,57 (23) ile de kendilerini liberal olarak tanımlayanlar oluşturmuştur. Ayrıca dikkate değer diğer bir bulgu da, 503 katılımcıdan %31,61'i (159 kişi), köprünün adının '1915 Çanakkale Köprüsü' olmasına rağmen, Çanakkale Savaşı'nın Tam olarak ne zaman yapıldığını bilmemeleridir.

Tablo 1: Örneklemin Sosyo-Demografik Özelliklerine Göre Dağılımı

Demografik Özellikler		N	%
İkametgâh Durumu	Merkez	360	71,57
	Eceabat	31	6,16
	Gelibolu	52	10,34
	Lapseki	60	11,93
Yaş	18-25 Yaş	140	27,83
	26-35 Yaş	115	22,86
	36-45 Yaş	110	21,87
	46-55 Yaş	84	16,70
	56-65 Yaş	30	5,96
	66 Yaş ve Ü.	24	4,77
Cinsiyet	Kadın	203	40,36
	Erkek	300	59,64
Öğrenim Durumu	İlkokul	51	10,14
	Ortaokul	70	13,92
	Lise	132	26,24
	Üniversite-Yükseköğretim	234	46,52
	Diğer	16	3,18
Meslek	İşçi	79	15,71
	Memur	45	8,95
	Esnaf	81	16,10
	Ev hanımı	53	10,54
	Öğrenci	100	19,88
	Diğer	145	28,83
Sosyo-ekonomik Durum	Yüksek	12	2,39
	Ortanın üstü	58	11,53
	Orta	289	57,46
	Ortanın altı	99	19,68
	Düşük	45	8,95
Siyasi Düşünce	Milliyetçi-Muhafazakar	99	19,68
	Milliyetçi-Ulusalcı	131	26,04
	Muhafazakar-Dindar	58	11,53
	Sosyal Demokrat-Ulusalcı	76	15,11
	Liberal	23	4,57
	Diğer	116	23,06
Çanakkale Savaşı ne zaman oldu?	Birinci Dünya Savaşı sırasında	344	68,39
	Birinci Dünya Savaşından Önce	11	2,19
	Kurtuluş Savaşı sırasında	100	19,88
	Kurtuluş Savaşı'ndan önce	10	1,99
	Fikrim yok	38	7,55

**Tablo 2.** “İkamet Edilen Yer” ve “Çanakkale Boğazına Köprüyü İhtiyaç Görme” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

İkamet Edilen Yer ve Çanakkale Boğazına Köprüyü İhtiyaç Görme Çapraz İlişkisi		Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır.										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
İkamet Edilen Yer	<b>Merkez</b>	37	10,3	39	10,8	53	14,7	146	40,6	85	23,6	,001
	<b>Eceabat</b>	8	<b>25,8</b>	5	<b>16,1</b>	3	9,7	10	<b>32,3</b>	5	<b>16,1</b>	
	<b>Gelibolu</b>	4	7,7	5	9,6	4	7,7	24	46,2	15	28,8	
	<b>Lapseki</b>	2	<b>3,3</b>	5	<b>8,3</b>	7	11,7	15	<b>25,0</b>	31	<b>51,7</b>	
<b>Toplam</b>		51	10,1	54	10,7	67	13,3	195	38,8	136	27,0	

Tablo 2’den “Çanakkale Boğazına bir köprüyü ihtiyaç olarak görme” fikrine katılmayanların en yüksek oranını %41,9 ile Eceabat ilçesinde ikamet edenlerin oluşturduğu, en düşük oranı da %11,6 ile Lapseki ilçesinde ikamet edenlerin oluşturduğu görülmektedir. Tablodan, “Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç olduğu” düşüncesine katılanların en yüksek oranı %76,7 ile Lapseki ilçesinde oturanlardan, en düşük oranı da %48,4 ile Eceabat ilçesinde oturanlardan olduğu görülmektedir. Bu verilerden hareketle, “Çanakkale Boğazına bir köprüyü ihtiyaç olarak görme” düşüncesinin Eceabat ilçesinde biraz düşük olduğu, buna karşılık Çanakkale merkez, Gelibolu ve Lapseki ilçelerinde ortalama %71,9 ile bu düşünceye destek verildiği görülmektedir. 1915 Çanakkale Köprüsü’nün Eceabat ilçesine uzak bir yerde inşa ediliyor olması, köprü hizmete açıldığında söz konusu ilçeye feribot geçişlerinin de azalacağı ve bu durumun ilçede canlılığı, ekonomik durumu ve emlak fiyatlarını menfi yönde etkileyeceği gibi düşünceler nedeniyle burada ikamet eden insanların “Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır” düşüncesine sıcak bakmadıkları söylenebilir. İkamet edilen yer ve Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç olup olmadığı konusundaki görüşler arasındaki ilişkinin tesadüfi bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan,  $P=0,001 < 0,05$  değeri istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir.

**Tablo 3.** “Yaş” ve “Çanakkale Boğazına Köprüyü İhtiyaç Görme” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Yaş ve Çanakkale Boğazına Bir Köprüyü İhtiyaç Olarak Görme Çapraz İlişkisi		Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır.										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Yaş	<b>18-25</b>	11	7,9	11	7,9	35	25,0	54	38,6	29	20,7	,000
	<b>26-35</b>	11	9,6	14	12,2	17	14,8	45	39,1	28	24,3	
	<b>36-45</b>	7	6,4	9	8,2	8	7,3	46	41,8	40	36,4	
	<b>46-55</b>	9	10,7	15	17,9	4	4,8	34	40,5	22	26,2	
	<b>56-65</b>	7	23,3	2	6,7	1	3,3	11	36,7	9	30,0	
	<b>&gt;65</b>	6	25,0	3	12,5	2	8,3	5	20,8	8	33,3	
<b>Toplam</b>		51	10,1	54	10,7	67	13,3	195	38,8	136	27,0%	

Tablo 3’e bakıldığında, “Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır”, görüşüne katılanların %78,2’sinin 36-45 yaş, %66,7’sinin 46-55 ve 55-66 yaş, %59,3’nün 18-25 yaş %54,1’nin de 65 ve üzeri yaş gruplarından olduğu görülmektedir. Bu düşünceye katılan yaş grupları arasında en yüksek oranı 36-45 yaş grubunun oluşturmuş olması, bu yaş grubunun aile ilişkilerini, iş ilişkilerini daha sağlam zemine oturtma, hem geçmişe, hem de geleceğe bakarak daha gerçekçi bir anlayış oluşturma dönemi olması (Ulusoy, 2020: 578-601) ve bu yaş döneminin hayata daha olumlu bakması gibi nedenlerle açıklanabilir. Yaş kategorileri arasında 65 ve üstü grubun “Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır” düşüncesine katılanların en düşük grubunu oluşturmasına karşılık, katılmayanlar kategorisinde de %38,5 ile en yüksek oranını oluşturması, bu yaş grubunun alışılan rutin hayat tarzının bozulacağından endişe etmesi ve hayattan beklentilerinin azalması gibi sebeplerle açıklanabilir. Ayrıca yaşlı olarak değerlendirilen söz konusu yaş kategorisine dâhil insanların, kendilerini ihmal edilen ve dezavantajlı olarak görmelerinden kaynaklı genel anlamda yeni gelişmelere olumsuz yaklaşımları (Tekin ve Kara, 2018: 219-229) da onların bu bakışında etkili olmuştur denebilir. “Yaş” ve “Çanakkale Boğazına bir köprüye ihtiyaç vardır” düşüncesi arasındaki ilişkinin tesadüfi bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,000 < 0,05$  değeri istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir.

**Tablo 4.** “Siyasi Görüş” ve “Köprü’nün Yapımında Siyasal Beklentilerin Daha Çok Ağırlık Kazandığı Düşüncesi” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Siyasi Görüş ve Köprü’nün Yapımında Siyasal Beklentilerin Ağırlık Kazandığını Düşünme Çapraz İlişkisi		Köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığını düşünüyorum.										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Siyasi Görüş	Milliyetçi-Muhafazakar	20	20,2	22	22,2	26	26,3	21	21,2	10	10,1	,000
	Milliyetçi-Ulusalcı	11	8,4	19	14,5	27	20,6	45	34,4	29	22,1	
	Muhafazakar-Dindar	8	13,8	22	37,9	18	31,0	4	6,9	6	10,3	
	Sosyal Demokrat-Ulusalcı	10	13,2	16	21,1	8	10,5	19	25,0	23	30,3	
	Liberal	1	4,3	3	13,0	4	17,4	10	43,5	5	21,7	
	Diğer	13	11,2	22	19,0	33	28,4	30	25,9	18	15,5	
<b>Toplam</b>		63	12,5	104	20,7	116	23,1	129	25,6	91	18,1	

Tablo 4’den “köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” fikrine katılmayanların en yüksek oranını %51,7 ile kendilerini siyasal anlamda “muhafazakâr dindar” olarak görenlerin oluşturduğu, en düşük oranı da %17,3 ile kendilerini siyasal anlamda “liberal” olarak tanımlayanların oluşturduğu görülmektedir. Tablodan siyasal düşüncesini “muhafazakâr dindar” olarak ortaya koyanların “köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” fikrine katılma oranının %16,3 ile en düşük oranı da oluşturması, bu grubun siyasal anlamda hükümet politikalarına destek vermesi şeklinde anlaşılabilir. Aynı şekilde diğer siyasal grupların da, Çanakkale Boğazına bir köprüyü ihtiyaç olarak görmeleri birlikte, siyasal muhalefet insiyakıyla köprü’nün siyasal beklentilerle yapıldığı şeklinde görüşlerini ortaya koymuş olabilecekleri de mümkündür. ‘Siyasal düşünce’ ve ‘köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı’ konusundaki görüşler arasındaki ilişkinin tesadüfî bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,000<0,05$  değeri istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir.

**Tablo 5.** “Yaş” ve “Köprü’nün Yapımında Siyasal Beklentilerin Daha Çok Ağırlık Kazandığı Düşüncesi” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Yaş ve Köprü’nün Yapımında Siyasal Beklentilerin Ağırlık Kazandığını Düşünme Çapraz İlişkisi		Köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığını düşünüyorum.										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Yaş	18-25	8	5,7	27	19,3	42	30,0	40	28,6	23	16,4	,017
	26-35	11	9,6	20	17,4	33	28,7	29	25,2	22	19,1	
	36-45	14	12,7	31	28,2	20	18,2	24	21,8	21	19,1	
	46-55	20	23,8	14	16,7	16	19,0	20	23,8	14	16,7	
	56-65	6	20,0	7	23,3	3	10,0	10	33,3	4	13,3	
	>65	4	16,7	5	20,8	2	8,3	6	25,0	7	29,2	
<b>Toplam</b>		63	12,5	104	20,7	116	23,1	129	25,6	91	18,1	

Tablo 5’e bakıldığında “köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” fikrine katılanların en yüksek oranını %54,2 ile “65 yaş ve üstü” grubunda olanların oluşturduğu görülürken, en düşük oranı ise %40,5 ile “46-55” yaş grubunda olanların oluşturduğu görülmektedir. “65 yaş ve üstü” grubun yerleşmiş siyasal tutumlarının olması, yaşları icabı geçmişe özlem duymaları (Yerli, 2017: 1278-1287) ve değişime pek açık olmamaları, rutinlerinin bozulacağı endişesiyle köprüyü istememeleri ve yaşları sebebiyle köprü’nün kendileri açısından çok şey ifade etmediği gibi sebeplerle, 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapımını bir ihtiyaçtan çok siyasal beklentilerle inşa edildiği düşüncesine onları sevk ettiği söylenebilir. “Köprü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” düşüncesine

katılmayanların en düşük oranını ise, %25 ile “18-25 yaş” grubunda olanlardan oluşmuştur. Bu da genç yetişkin (Atak ve Çok, 2010: 39-50) olarak kavramsallaştırılan bu yaş grubunun çok fazla politize olmadığı, değişime açık olduğu veya yeni kuşağın gelişmelere farklı pencereden baktığı şeklinde yorumlanabilir. ‘Yaş’ ve ‘köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı’ konusundaki görüşler arasındaki ilişkinin tesadüfî bir ilişki olup olmadığını ortaya koymak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,017 < 0.05$  değeri, istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir.

**Tablo 6.** “Öğrenim Durumu” ve “Köprünün Yapımında Siyasal Beklentilerin Daha Çok Ağırlık Kazandığı Düşüncesi” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Öğrenim Durumu ve Köprünün Yapımında Siyasal Beklentilerin Ağırlık Kazandığını Düşünme Çapraz İlişkisi		Köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığını düşünüyorum.										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Öğrenim Durumu	İlkokul	14	27,5	16	31,4	4	7,8	12	23,5	5	9,8	,004
	Ortaokul	13	18,6	18	25,7	17	24,3	11	15,7	11	15,7	
	Lise	17	12,9	22	16,7	34	25,8	34	25,8	25	18,9	
	Üniversite-Yüksekokul	17	7,3	45	19,2	59	25,2	66	28,2	47	20,1	
	Diğer	2	12,5	3	18,8	2	12,5	6	37,5	3	18,8	
<b>Toplam</b>		63	12,5	104	20,7	116	23,1	129	25,6	91	18,1	

Tablo 6’dan “öğrenim durumu” ve “köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” düşüncesi arasındaki ilişkiye bakıldığında, öğrenim durumu düştükçe, köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı fikrine katılmayanların oranı da artmaktadır. “Köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı” düşüncesine katılmayanların ilkökul mezunlarında %85,9, ortaokul mezunlarında 44,3, lise mezunlarında 29,6 ve üniversite mezunlarında da %26,5 olması bunu göstermektedir. Öğrenim durumu ile siyasal tutum arasında açık bir bağ bulunmamaktadır (Özdemir, 2019: 252-283). Ayrıca, öğrenim durumu yükseldikçe siyasal tutumların daha objektif veya daha isabetli tercihlere dönüştüğü dair herhangi bir veri de ortaya konulmuş değildir. Ancak, öğrenim durumunun yükselmesine bağlı olarak ideolojik tutumların, öğrenim durumunun düşmesine bağlı olarak da pragmatik yaklaşımların daha çok öne çıktığı söylenebilir. ‘Öğrenim durumu’ ve ‘köprünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı’ konusundaki görüşler arasındaki ilişkinin tesadüfî bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,004 < 0.05$  değeri, istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişki anlamlı bir ilişki olarak değerlendirilebilir.

**Tablo 7.** “İkamet Edilen Yer” ve “Köprünün Yapılmasını İstememekle Birlikte, Bitmiş Halini Merak Etme” Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

İkamet Edilen Yer ve Köprünün Yapımını İstememekle Birlikte Bitmiş Halini Merak Etme Arasındaki Çapraz İlişki		Köprünün yapılmasını istemiyorum ama bitmiş halini merak ediyorum										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
İkamet Edilen Yer	Merkez	113	31,4	142	39,4	69	19,2	31	8,6	5	1,4	,000
	Eceabat	4	12,9	7	22,6	7	22,6	11	35,5	2	6,5	
	Gelibolu	17	32,7	19	36,5	7	13,5	5	9,6	4	7,7	
	Lapseki	20	33,3	21	35,0	8	13,3	9	15,0	2	3,3	
<b>Toplam</b>		154	30,6	189	37,6	91	18,1	56	11,1	13	2,6	

Tablo 7’den “ikamet edilen yer” ve “köprünün yapılmasını istemiyorum ama bitmiş halini merak ediyorum” düşüncesi arasındaki çapraz ilişkiye bakıldığında, bu düşünceye katılmayanların en yüksek oranını %70,8 ile Çanakkale merkezde oturan katılımcıların oluşturduğu görülmektedir. Bu durum, köprünün yapılmasını istememekle birlikte, onun bitmiş halini de merak etme arasındaki çelişkiye itiraz olarak okunabileceği gibi, köprünün yapılmasına bir itirazı olmamak şeklinde de yorumlanabilir. Aynı düşünceye katılmayanların en düşük oranını ise, %35,5 ile Eceabat ilçesinde ikamet eden katılımcılar oluşturmuştur. 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapılması ile birlikte ilçelerinin pek çok açıdan kayba



uğrayacağını düşünen Eceabat mukimlerinin köprü'nün yapılmasını istememsi, bununla birlikte dünyanın en büyük projelerinden biri olan köprü'nün tamamlanmış halini de görmek istemeleri insan psikolojisi açısından anlaşılabilir bir durumdur. 'İkamet edilen yer' ve 'köprü'nün yapılmasını istememekle birlikte bitmiş halini merak etme' değişkenleri arasındaki ilişkinin tesadüfî bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,000<0,05$  değeri istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir.

**Tablo 8.** "Cinsiyet" ve "Köprü'nün Yapılmasını İstememekle Birlikte, Bitmiş Halini Merak Etme" Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Cinsiyet ve Köprü'nün Yapımını İstememekle Birlikte Bitmiş Halini Merak Etme Arasındaki Çapraz İlişki		Köprü'nün yapılmasını istemiyorum ama bitmiş halini merak ediyorum										p
		Asla katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum		
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Cinsiyet	Kadın	52	25,6	90	44,3	35	17,2	24	11,8	2	1,0	,032
	Erkek	102	34,0	99	33,0	56	18,7	32	10,7	11	3,7	
Toplam		154	30,6	189	37,6	91	18,1	56	11,1	13	2,6	

Tablo 8'den, "cinsiyet" ve "köprü'nün yapılmasını istememekle birlikte bitmiş halini de merak etme" değişkenleri arasındaki çapraz ilişkiye bakıldığında, kadınların %69,9'unun, erkeklerin de %67,7'sinin bu düşünceye katılmadıkları anlaşılmaktadır. Tablo 6'da da belirtildiği gibi bu durum, köprü'nün yapılmasını hem istemeyip, hem de bitmiş halini merak etme düşüncesini çelişkili bularak reddetme veya köprü'nün yapılmasını kabul etme olarak yorumlanabilir. Kadın ve erkek katılımcıların "köprü'nün yapılmasını istememekle birlikte bitmiş halini de merak etme" konusundaki düşünceye yaklaşımlarının oran olarak yakın olduğu görülmektedir. 'Cinsiyet' ve 'köprü'nün yapılmasını istememekle birlikte bitmiş halini merak etme' düşüncesine katılıp katılmama konusundaki görüşler arasındaki ilişkinin tesadüfî bir ilişki olup olmadığını anlamak için yapılan Ki-kare testi sonucunda bulunan  $P=0,032<0,05$  değeri istatistikî açıdan anlamlı bir farklılık oluşturduğundan, bu değişkenler arasındaki ilişkinin anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir.

#### 4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Köprüler, sadece fiziki mekânları birbirine bağlayan yapılar değildir; aynı zamanda zihinler, gönüller ve kültürler arası bir bağ görevi de yapmaktadırlar. Köprülerin inşasında ulaşımı sağlamak ve trafiği kolaylaştırmak gibi temel beklentilerin yanında, ekonomiden turizme pek çok diğer beklentiler de söz konusu olabilmektedir. Kastedilen köprülerden maksat 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Orhangazi Köprüsü gibi büyük projeler ise, çok yönlü işlevlerinin yanında stratejik bir anlam da ifade etmektedirler. Gelişmişliğin veya bu yolda olmanın bir göstergesi de olan bu tür köprülerin son halkasını ise, 1915 Çanakkale Köprüsü oluşturmaktadır. Adının 1915 Çanakkale köprüsü olmasıyla, bir asır önce bu toprakları işgale kalkanlara bir cevap ve ebedi olarak bu toprakların sahipleri olacak olan bu ülkenin evlatlarının müstemleke heveslilerine bir güç gösterisi olarak da görülebilir. 1915 Çanakkale Köprüsü'nün ulusal ve uluslararası yönleri bulunmakla birlikte, köprü'nün inşa edildiği Çanakkale ili ve oranın halkı açısından da bir yönü bulunmaktadır. 1915 Çanakkale Köprüsü'nün tasarım, proje ve inşaa aşamasında ulusal bazda pek çok değerlendirmeler yapılmıştır. Ancak bu değerlendirmelerden pek azı Çanakkale ve onun halkına olacak olan etkileri ile alakalıdır. Özellikle söz konusu köprü ile ilgili Çanakkale halkının düşüncesi ise genelde ihmal edilmiştir. Bu çalışmada 1915 Çanakkale Köprüsü'nün doğrudan ilgilendirdiği veya etkileyeceği Çanakkale halkının, bu konuda ne düşündüğünü ölçmek ve ortaya koymak amacıyla yapılmıştır.

Çanakkale Merkez Halkı ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü Algısı, isimli bu proje ÇOMÜ BAP destekli bir proje olarak uygulanmıştır. Uygulama 24-27 Mart tarihleri arasında, Çanakkale merkez ve köprü ile doğrudan ilgili Gelibolu, Lapseki ve Eceabat ilçeleri halkları üzerinde gerçekleştirilmiştir. Önceden hazırlanmış ve tam yapılandırılmış anket formları, yüz yüze görüşülerek doldurulmuştur. 5003 örneklem büyüklüğüne sahip olan çalışmada 18 yaş ve üzeri kişiler denek olarak seçilmiştir. Örneklemin sayısal dağılımı yerleşim yerlerinin nüfusları dikkate alınarak oranlanmıştır. Yüz yüze anket üzerine kurulmuş olan bu çalışmada, dokümantasyon metodu, yerinde gözlem, tespit ve mülakat gibi yöntem ve teknikler de kullanılmıştır. Anket formları numaralandırılarak bilgisayar ortamına aktarılmış spps20 programıyla analize tabi tutularak veriler elde edilmiştir. Katılımcıların "Çanakkale

Merkez Halkı ve Doğrudan İlgili İlçelerinin 1915 Çanakkale Köprüsü” projesi ile ilgili verdikleri cevaplar çapraz analize tabi tutularak bir anlamlılık ilişkisinin olup olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır. Çapraz analiz sonucunda anlamlı olanlar yorumlanarak sorularla ilgili algının durumu ortaya konmak istenmiştir.

Çanakkale Boğazına bir köprüyü ihtiyaç olarak görme düşüncesinin Eceabat ilçesinde biraz düşük (%48,4) olmasına karşılık, Çanakkale merkez, Gelibolu ve Lapseki ilçelerinde ortalama %71,9 ile bu düşünceye yüksek oranda destek verildiği görülmüştür. Feribot sefer noktası olmasından dolayı önemli bir merkez konumunda olan Eceabat ilçesi, boğaza köprüünün yapılmasının, hem de söz konusu ilçeye uzak bir noktaya yapılmasının doğuracağı düşünülen başta ekonomik olmak üzere pek çok kaybın, Eceabatlı katılımcıların bu şekilde düşünmesine neden olan önemli sebep olarak değerlendirilmiştir.

Yaş grupları açısından, Çanakkale Boğazına bir köprüyü ihtiyaç olarak görme düşüncesine bütün yaş gruplarının çoğunlukla katıldıkları söylenebilir. Ancak bu düşünceye katılanların en yüksek oranını %78,2 ile 36-45 yaş grubunun oluşturması, bu yaş grubunun ideallerden ziyade gerçekler üzerine hayatını bina etmesi ve olaylara daha olumlu bakmaları ile açıklanmıştır. Aynı düşünceye katılımın en düşük oranını %54,1 ile 65 yaş ve üzeri yaş grubun oluşturması ise, bu yaş grubunun alışkanlıklarının bozulmasını istememesi, yaş durumun genel bir göstergesi olarak yeni gelişmeler ve değişimler konusunda hassas olmaları olarak görülmüştür.

Köprüünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı, düşüncesine siyasal yelpazede kendilerini “muhafazakâr dindar” olarak niteleyenlerin (%51,7) pek katılmadığı anlaşılmıştır. Kendilerini “muhafazakâr dindar” olarak niteleyen katılımcıların sadece %16,3’üne göre 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapımında siyasal beklentiler daha çok öne çıkmaktadır. Kendilerini “muhafazakâr dindar” olarak niteleyen katılımcıların bu yaklaşımı, hem kendilerine yakın gördükleri hükümete ve onun yatırım politikalarına destek verme, hem de 1915 Çanakkale Köprüsü’nü gerçekten bir ihtiyaç olarak görme şeklinde telakki edilebilir. Öte yandan, diğer siyasal grupların da, Çanakkale Boğazının bir köprüye ihtiyacı olduğunu kabul etmeleri ile birlikte, muhalefet düşüncesiyle, köprüünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok öne çıktığını söylemiş olabilecekleri, kendilerine yönetilen başka sorulara verdikleri cevaplardan da anlaşılabilir.

1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı, düşüncesi ve yaş grupları arasındaki ilişkiye göre, 65 yaş ve üstü grubun bu düşünceye katılanların en yüksek oranını oluşturduğu, 18-25 yaş grubunun da bu düşünceye katılmayanların en düşük oranını oluşturduğu görülmüştür. Bu durum, 65 yaş ve üstü grubun yerleşmiş siyasal kalıbın yoğun etkisinde olması ve değişime çok fazla açık olmaması, 18-25 yaş grubunun ise, politik bir kalıp içine henüz girmedikleri, değişime açık oldukları şeklinde yorumlanmıştır.

Aynı soru öğrenim durumu açısından ele alındığında ise, öğrenim durumunun düşmesine paralel olarak, köprüünün yapımında siyasal beklentilerin daha çok ağırlık kazandığı fikrine katılmayanların oranı da yükselmektedir. Bu düşünceye katılmayanların en yüksek oranını %85,9’la ilkökul mezunları oluşturmuştur. Öğrenim durumu ile herhangi bir siyasal tutum arasında açık bir bağdan söz edilmesi zor olmakla birlikte, bu durum, öğrenim durumu yükseldikçe ideolojik yaklaşımların, öğrenim durumu düştükçe de pragmatik yaklaşımların daha çok öne çıktığı şeklinde yorumlanmıştır.

İkamet edilen yer ve köprüünün yapılmasını istememekle birlikte bitmiş halini de merak etme, değişkenleri arasındaki çapraz ilişkiden, ikamet edilen yer fark etmeksizin bütün katılımcıların 1915 Çanakkale Köprüsü’nün bitmiş halini merak ettikleri görülmüştür. Ancak, köprüünün bitmiş halini merak etmekle birlikte, burasının faaliyete geçmesiyle birlikte kendi ilçelerinin bir takım avantajlarını kaybedeceğini düşünen Eceabatlı katılımcıların 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapılmasıyla ilgili bazı tereddütlerinin de bulunduğu anlaşılmıştır.

Aynı soru cinsiyete göre ele alındığında, hem kadınların hem de erkeklerin, ‘1915 Köprüsü’nün yapılmasını istememekle birlikte, bitmiş halini merak etme’ düşüncesine %68,8 ile katılmadıkları görülmüştür. Katılımcıların diğer sorulara verdikleri cevaplardan, hem istememe hem de bitmiş halini merak etme çelişmesine itiraz olarak bu düşünceye katılmadıkları, köprüünün yapımına ise büyük ölçüde itirazları olmadığı şeklinde bir yaklaşımını olduğu görülmüştür.

Bütün bu verilerden çıkan genel sonuç, Çanakkale halkının 1915 Çanakkale Köprüsü’nün yapımı konusunda olumlu bir yaklaşıma sahip olduğudur. Ayrıca bu tür projelerde insanların siyasi düşüncelerini, kendi menfaatlerini bir kenara koyarak memleket ve millet menfaatine göre tutum belirledikleri de

anlaşılmaktadır. İfade edilmesi gereken diğer önemli bir sonuç ise, bu tür büyük projelerin, tasarın, proje ve inşa aşamalarında, siyasi propagandadan uzak olarak halka dönük açık ve tatmin edici bilgilerin verilmesinin önemli olduğudur. Çünkü halkın kuvvetle sahip çıkacağı her mevzuda başarı kaçınılmazdır.

## KAYNAKLAR

- Aslan, Ş. (2011). “Birleştiren ve Ayrıştıran İşlevleriyle İstanbul’da Boğaz Köprülerinin Toplumsal Dili”, *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 44, ss. 107-123.
- Atak, H. ve Çok, F. (2010). “İnsan Yaşamında Yeni Bir Dönem: Beliren Yetişkinlik”, *Çocuk ve Gençlik Ruh Sağlığı Dergisi*, 17/1, ss. 39-50.
- Aydın, M. ve Perk, E. (2012). “Boğaz Köprüsü ve Dışsallık: Çanakkale’ye Yönelik Nitel ve Nicel Bir İnceleme”, *SÜ İİBF Sosyal ve ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 12/24, ss. 1-30.
- Berkün, M., Aras, E ve Koç, T. (2006). “Barajların ve Hidroelektrik Santrallerin Nehir Ekolojisi Üzerinde Oluşturduğu Etkiler”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, S. 452, ss. 41-48.
- Çelikkale, M.S., Düzgüneş, E. ve Okumuş, İ. (1999). “Türkiye’de Su Ürünleri Sektörü Potansiyeli, Mevcut Durum ve Çözüm Önerileri”, *İstanbul Ticaret Odası*, Yayın No:1999-2, İstanbul.
- Çetin, Birol vd., (2011). “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1/1, ss. 123-150.
- Erer, T. (1973). *Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyetin 50. Yılına Armağan*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- International Construction Türkiye, (2016). *New Excitement of Turkey: 1915 Çanakkale Bridge*, Vol: 10, Issue: 73, p. 58-61.
- İstanbul Karayolları Genel Müdürlüğü (2008), “*Kıvalı-Tekirdağ Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi Güzergâhının ve Çanakkale Boğaz Geçişinin Yerinin Değiştirilmesi Hakkında Gerekçe Raporu*”, İstanbul Karayolları Genel Müdürlüğü 17. Bölge.
- Karataş, M. ve Çak, M. (2007). “Yolsuzlukla Mücadelede Uluslararası Kuruluşların Rolü”, *Maliye Dergisi*, S. 153, ss. 85-108.
- Kılınç, K. (2002). “Öncü Halk Sağlığı Projelerinin Kamusal Mekânı Olarak Sıhhiye”, *Ankara’nın Kamusal Yüzleri*, Der: Güven Arif Sargın, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Küçükmehtemoğlu, M. (2018). “Köprülerle Ekonomik Büyüme ve Gelişme: Mekânsal, Kurumsal, Sosyokültürel Bütünleşme ve Eşiklerin Aşılması”, *ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2/2, ss. 271-332.
- Nalçakan, M. (2008), “Üretim ve Tüketim Sektöründeki Değişimin Ulaştırma Sektörüne Etkileri”, 2. *Ulusal İktisat Kongresi Şubat*, İzmir: Bildiriler Kitabı.
- North, D. C., (1993). “Institutions and Credible Commitment”, *Journal of Institutional and Theoretical Economics* (JITE), 149/1, ss. 11-23.
- Özdemir, G. (2019). *Siyasal Katılmayı Etkileyen Sosyoekonomik Faktörler Üzerine Bir Araştırma: Çankırı Örneği*, *Karatekin Üniversitesi İİBF*, 8/3, ss. 252-283.
- Özgüç, N. (2003). *Turizm Coğrafyası Özellikler ve Bölgeler*, İstanbul: Çetinay Kitapevi.
- Öztan Ulusoy, Y. (2020). “Orta Yaş Dönemi Bireylerin İçinde Buldukları Yaş Dönemine İlişkin Algıların İncelenmesi”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19/74, ss. 578-601.
- Samancı Tekin, Ç. ve Kara, F. (2018). “Dünya’da ve Türkiye’de Yaşlılık”, *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi* (IBAD), 3/1, ss. 219-229.
- Tanoğlu, M. ve Yücesan, M. (2020). “Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim: 1915 Çanakkale Köprüsü Örneği”, *JAVSTUDIES International Journal of Academic*, 6/1, ss. 97-107.
- Yerli, G. (2017). “Yaşlılık Dönemi Özellikleri ve Yaşlılara Yönelik Sosyal Hizmetler”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10/52, ss. 1278-1287.
- Yırtıcı, H. (2005). *Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.

