

# istanbul Ulaşım Kongresinde...

*İstanbul Ulaşım Kongresi Yürütme Kurulu Başkanı Sayın Atıla Alpöge 'nin o günlerde yayımlanan ilginç pazısını aşağıda sunuyoruz.*

İstanbul'daki mühendis ve mimar odalarının düzenlediği ve üç gün sürecek İstanbul Ulaşım kongresi dün başladı. Bu yazıda, kamuoyunu yıllardan beri ilgilendiren bir sorunu ele alan Kongre'nin kapsamını tanıtmak, bir yandan da sorunun temelinde yatan bazı öğeleri incelemek istiyoruz.

Şimdiye kadar konu sürekli olarak hep bir trafik sıkışıklığı ve bunun doğurduğu bir sorun olarak ele alındı. Taşıtların hareketiyle ilgili olarak düşünüldü. Oysa İstanbul gibi, bir yandan denize açık, bir yandan iyi kötü bir banliyö servisi olan bir kentte olaya daha geniş açıdan bakmak gerekirdi. Sorunu kişilerin bir yerden başka bir yere gitme sorunu olarak düşünmek zorundayız. Sorun bir trafik sorunu değil, bir ulaşım sorunudur. Karayolu taşıtları, deniz taşıtları, treni, yayaları, otobüs ve dolmuşlarıyla geniş ve karmaşık bir sistemin sorunu. Bu görüş bir bakıma kongrenin niye bir "ulaşım" kongresi olduğunu açıklıyor sanırım. Ne yazık ki, şimdiye kadar içice girmiş küçük küçük sistemciklerden kurulu olan bu geniş sistemi, bir bütün olarak ele alamadık Türkiye'de; alışkanlıklar bizi hep sistemin yalnızca bir-açıdan, basit bir açıdan görünümü olan trafik sorunu yaklaşımı ile meşgul etti. Kamuoyuna bu geniş sistem görünüşünü bir türlü maledemedik. Kongre öncelikle bunu yapmaya çalışacak.

Öbür yandan, ulaşım sorununu tek başına, soyutlayarak, bağımsız bir sorunmuş gibi ele almanın da olanağı yok. Toplumun sosyal, politik ve ekonomik öğeleri ister istemez, ilk bakışta göze çarpmasa bile, cilayı etkiliyor. Kentin gelişmesi, arazinin nasıl kullanılacağı konusunda verdiğimiz ve vereceğimiz kararlar olayı biçimlendiriyor. Öbür yandan da sağladığımız ulaşım olanakları kentin yapısını etkiliyor. Görüldüğü gibi girişimler içinde, yığınla yan etkenin baskısı altında ve aynı zamanda bu etkenleri de etkileyen bir olay var karşımızda. Kongrenin yaklaşımında, temeldeki bu ilişkileri açığa çıkarmak tasası da var.

Kongrenin başka bir amacı da, ulaşım olayını ele alırken teknik ve bilimsel bir konu

olarak ele alınması gerektiğini ifade etmek; yani sokaktaki adamın günlük sıkıntıları arasında yaşadığı ve ilgilendiği bu sorunu teknik bir düzeye oturtmak. Aslında bütün dünyada, ulaşım olayının yarattığı sorunlara teknik bir açıdan yaklaşmanın gerektiği bundan aşağı yukarı bir yarım yüzyıl önce anlaşılmıştır. 1924'de bir Amerikan kentinde konuyu teknik düzeyde ele alacak, konuya bütünüyle sahip çıkacak bir teknisyenler örgütü kurulmuştu, bundan elli yıl önce. Biz bugün, 20 yıldan l^eri gittikçe şiddeti artan bir sorun yaşadığımız halde konuya sahip çıkacak bir örgütü kentlerimizde bir türlü oluşturamamışız. Hatırlarım, İstanbul Belediyesinde bir zamanlar belki onbeş yıl önce birkaç kişiden kurulu bir ünite mevcuttu ve görevi "trafik" sorunu ile ilgilenmekti. Oradaki arkadaşlarımızın çabalarıyla konuya bir ölçüde sahip çıkılmaya çalışılmıştı. Dağıldı gitti o kişiler de. Hatta içlerinden biri şu anda Amerika'da trafik mühendisliği yapıyor. Daha sonra gelen kişilerin çalışmaları da gereken ilgiyi bir türlü görmedi. Üstelik eski belediye başkanı Atabey zamanında ünite toptan dağıtıldı. Sorun sahipsizdir. Sorunun sahipsizliği, ülkemizde konuya sahip çıkacak bir kadro olmadığından değildir. Bu kadro vardır; az sayıda da olsa vardır. İşin mantıksızlığı şuradadır ki, "sorunun şiddeti arttığı ölçüde teknik kadrolar küstürülmüş, görevden uzaklaştırılmış, ya da göreve asla çağırılmamıştır. Bunun yerine bazı yabancı uzmanlardan yardım umulmuştur. Türkiye'ye gelip kısa bir süre kalan, bölük pörçük izlenimlerle yargıya varmaya çalışan yabancı uzmanlardır bunlar. Kendi teknik kadrolarını görev ve çağırılmayan bir ülkede, bir sorunun sahipsiz kalmasına şaşmamak gerekir. Geçenlerde bu kongrenin hazırlığıyla ilgili olarak konuyu yıllardan beri öğreten bir profesörümüze tebliğ hazırlamasını rica etmek için gittiğim zaman bana "ne anlamı var, yıllardır yazıyor ve söylüyor. Ne sonuç elde ettik ki şimdiye kadar" demişti. Kongre bu küskünlüğü, bu kırgınlığı giderecek vasıflı teknik kadroyu derleyip toparlayacak bir fonksiyon yüklenmektedir. Kongre yerli teknik kadronun konuya sahip çıkma isteğini ifade eden bir forum olacaktır.

Başka ülkelerin 50 yıldır sahip çıktıkları bu sorunun Türkiye'de başıboşluğu ortada

iken önemli bir karara varılmış ve otomotiv endüstrisine kapılar açılmıştır. Bu kaçınılmazdı, biliyorum. Bir zaman gelecek ve otomotiv endüstrisi şöyle ya da böyle Türkiye'de bütün ağırlığıyla kendini gösterecekti. İşin korkunç tarafı, bu endüstrinin yaratacağı sorunlar (başka ülkelerdeki gelişmelerden bilindiği halde) hiç bir ön tedbir alınmamış, hukuki boşluklar olduğu gibi bırakılmış, örgütler kurulmamış, kadrolar göreve çağrılmamıştır; otomotiv endüstrisi ile ilgili açık seçik bir politika ifade edilmemiştir. Sonuçta gerçek bir anarşinin kol gezdiği bir ortamın doğmasına göz yumulmuştur. Fark etmenin, otomobil kullanmanın, otobüse dolmuşa binmenin keyfiliğe terk edildiği bir durum yaratılmıştır. Kongre bu başıboşluğu, bu düzensizliği, bu bozuk düzeni çeşitli yönleriyle sergilemektedir, sergileyecektir. Somut bir çalışma alanı

Bu arada kongrenin bütün bu hedeflerine soyut bir planda değil de, gerçek, var olan, yaşanan bir ortamda yaklaştığını görüyoruz. Bu-ortam İstanbul kentimizdir. Durmadan katlanakatlana büyüyen sokaklarında insanların taşıtlara binmek için itişip kakıştığı, yağmurlu havalarda saatlerce dolmuş kuyruklarında beklediği, kaldırımlarında bile rahatça yürüyecek bir karış yeri zorlukla bulduğu, kimi zaman trafik hızının yaya hızına indiği, taşıt kervanlarının kenetlenmiş ve bloklanmış olarak kitle halinde ilerlediği, ana caddelere bile otomobillerin umursamazca park ettiği İstanbul'umuz.

Sokaktaki adamın " trafik ışıkları geldi, yollar daha tıkanıyor" dediği İstanbul'umuz. Sokaktaki adam haklı mı acaba?

Her kavşağında bir alt geçit yapılması önerilen İstanbul'umuz. Bunu önerenler haklı mı?

Çalışanların % 7'sinin özel otomobille, % 34'ünün yaya olarak, diğerlerinin de kitle taşıt araçlarıyla işe gittiği İstanbul'umuz. Kitle taşıt araçlarının durumu nedir?

Şu anda bir ulaşım etüdü yapılıyor. Ne durumdadır bu çalışma, neler getiriyor, sonuçları he zaman alınacak?

Yukarıda sıraladıklarımız gibi, somut sorunların tartışılacağı, yukarıdaki sorula-

ra cevapların aranacağı bir platform olma durumunda bu kongre. Öte yandan hukuki, örgütsel çaresizliklerin kamuoyuna açıklanacağı bir olanak.

Yabancı ülkelerin elli yıldan beri adım adım izledikleri, gelişmiş teknikler ve ince mühendislik yöntemleriyle sürekli tedbirler aldıkları bu sorunun karşısında zaman zaman düştükleri çaresizlik düşünülürse, bizim bir avuç özel otomobil ile bir o kadar dolmuştan, birkaç yüz otobüsten kurulu taşıt filomuzla yarınlar ne kadar hazırlıksız olduğumuz daha bir anlaşılır. Bugün sokaklarda kımıldamaktan aciziz. Bir yandan da her hafta yüzlerce arabaya katılıyor bu çılgınlığa.

İstanbul'un bugün yaşadığı, yarın yaşayacağı yanında bir hiç kalacaktır. Ankara ve İzmir'de de bir ölçüde duyulan sıkıntıların yanında diğer büyük kentlerimiz daha şimdiden gelecekteki sorunların tohumlarını ek:- eke büyüyorlar.

Adana, Bursa, Gaziantep, Eskişehir gibi kentlerimiz şu anda fazla hissetmiyor nereye doğru yollandıklarını. Alınmayan tedbirleri, uygulanmayan yöntemleri, kurulmayan örgütleriyle İstanbul'da yapılan hatalar o kentlerimizde de tekrarlanırsa, yazık olacaktır. Bir bakıma sonucun ne olacağını anlamak için İstanbul'un bugünkü yaşanmaz, ulaşılmaz, yürünemez haline bakmak yeterlidir. Kaçırılmış bir trenin peşinden elleri ve avakları bağlı bir durumda koşup da yetişilmeye çalışılacağına (ki İstanbul'da durum şu anda böyledir), daha tren gelmeden tedbirlerini almalıdır büyük kentlerimiz. Örgütlerini kurmalıdır, tetooik kadrolarına olanak sağlamalıdır. Hem de mümkün olduğu kadar çabuk; çünkü tren geliyor, oralara da geliyor.

İstanbul Ulaşım Kongresi dağınık bir teknik kadroyu toparlayabilirse, küskün ve kırgın bir kadroya yeniden heyecan verebilirse, sorunları çok değişik boyutlarıyla derinliğine sergileyebilirse ve üzerinde anlaşma olmasa bile gerçek çözüm yollarını tartışılabilirse başarılı olacaktır. Ama esas başarı sürücüsünden yayasına, yedisinden yetmişine bu sıkıntıyı yaşayan İstanbullunun (kendilerine bütünüyle açık olan ve ancak onların katkısıyla' zenginleşip renklenecek olan) Kongre'ye sahip çıkmasıyla sağlanacaktır.