

Ekolojik Çağın Eşiğinde Ulaşım*

Özet

Ulaşım, "modernite"nin son derecede önemli bir aracı oldu ve ekonomik yapının başta gelen hizmetkârlığı rolünü yükledi. Bir yandan mesafeleri zaman bakımından kısalttı, öte yandan da mekân kavramını çok genişletti. Ancak bugün, modernitenin bir çıkmazda olduğu görülüyor. Ekolojik dengeler aşırı ölçüde bozulmuş ve doğal kaynaklar sorumsuzca sömürülmüş durumda. Bu böyle sürüp gidemeyecek. Modernite dönemi bitiyor. "Ekolojik çağ" denebilecek bir çağın eşiğindedeyiz artık. Bu çerçevede ekonomik yapı, değer sistemleri ve yaşam biçimleri radikal olarak dönüşüm yaşayacak. Bu oluşumdan ulaşım da şiddetle etkilenecek. Bu değişime hazırlanmak gerekiyor. Ancak değişimin kilit taşı sokaktaki insan, halk, kamuoyu. Dönüşümü onlar günlük yaşamlarında ciddi tavır değişikliği yaparak gerçekleştirecekler. Ama alışkanlıklardan sıyrılmak hiç de kolay değil. Ulaşım uzmanına düşen yeni görev hem kendini bu değişime hazırlamak, hem de sokaktaki insanın dönüşümüne yardımcı olmak. Diğer mesleklerle kenetlenecek, (bildirinin ekinde görüleceği gibi) hızlı gelişmelerin yaşandığı dünyaya açılacak, kamuoyuyla bütünleşecek, "örgütlü toplum" kuruluşlarını güçlendirme yollarını bulacak ve bu amaçlara hizmet edecek mekanizmalar oluşturacak. Ancak uzman kişinin bu stratejiyi tek başına yürütmesi olanaklı değil. Bu nedenle de İnşaat Mühendisleri Odası'na hayli ciddi sorumluluklar düşüyor.

Anahtar sözcükler: Ulaşım, Ekoloji, Modernite, Toplumsal dönüşüm, İklim ısınması, Kamuoyuyla Bütünleşme.

Giriş

1974'te elbirliği, gönül birliği içinde kenetlenen sekiz meslek odası (İnşaat, Elektrik, Makine, Gemi, Gemi Makineleri İşletme, Kimya, Ziraat Mühendisleri Odaları ve Mimarlar Odası İstanbul Şubeleri) "ilk" olduğu daha sonraları kabul edilen İstanbul Ulaşım Kongresi'ni düzenlemişti. Kongre İstanbul Belediye Başkanı Ahmet İsvan'ın açılış konuşmasıyla 8 Mayıs'ta başladı. Bugün, o eski olayı planlamış (ya da daha sonra İstanbul'da, İzmit'te, Dünya Çevre Günü'nde benzeri girişimlerde yer almış) olan seçkin takımın inanç ve heyecan dolu nefesini hisseder, gözlerindeki gururlu parıltıyı görür gibiyim. Örneğin Saime Kalkay'ı, Selçuk Esen'i, Teodoros Maçı'yi, Yücel Gürsel'i, Alaettin Anahtarçı'yı, Yavuz Bayülken'i, Mete Akalın'ı... adlarını sıralayamadığım öteki dostlar beni hoş görsünler. Tarihi bir olgunun mimarı olan bu arkadaşları sevgi ve özlemlerle kucaklamak isterim. Ancak hemen bir açıklama yapayım. Bu sözleri "Ah eski günler"li özlem edebiyatı içinde söylemiyorum. Tersine "ilk kongre"nin bizlere bıraktığı deneyimden yararlanıp bugüne ışık tutmaya çalışıyorum.

* Bu yazı, İnşaat Mühendisleri Odası 9. Ulaştırma Kongresi'nde sunulmuştur.

1974'teki Eşik

Birinci kongre tarihi bir aşamada ortaya çıkmıştı. Ülkede otomotiv endüstrisi ayaklarının üstünde yükselme noktasına gelmişti. Ekonomiye ve toplumsal yaşama damgasını vurma, ulaşım politikasını belirleyecek ağırlığı kazanma ve "toplum mühendisliği" yöntemleriyle otomobil sahipliğini patlatma konumuna varmıştı. Öte yandan da, ülkede ulaşım alanında uzmanlaşmış, uzmanlaşmaya gönül vermiş, alternatif bir politikanın savunusunu yüklenmiş bir kadro ortaya çıkıyordu. İki kesim arasında ilân edilmemiş bir gerilim doğmuştu. Nitekim kongrenin düzenleniyor olmasından rahatsız olan otomotiv endüstrisinin bazı temsilcileri endişeyle bir araya gelmiş, "Bu gelişmeye ne gibi tavır alacağız?" diye uzun uzun tartışmışlar ve kongreye katılıp ağırlık koymaya çalışmışlardı.

Bu noktada "Somut sonuç ne oldu? Kongrenin çıktıkları nedir?" diye sormamız gerekiyor. Bir yandan, çok önemli bir başarı var ortada: Bu kongre sayesinde ulaşım alanındaki ilgili, yetenekli kişiler bir araya geldiler, birbirlerini tanıdılar ve uzmanlaşma hızlandı. Ayrıca girişim İstanbul'daki ve Ankara'daki belediye başkanlarının cesur, olumlu ve tarih yaratan bazı girişimlerini cesaretlendirildi. Ama bu tablonun bir de hayli karanlık bir tarafı var: Uzmanların ısrarla dikkat çektikleri ("köprüler tuzağı", "petrole aşırı bağımlılık", "ulaşım projelerinin yalnızca belli bir kesime hizmet götürmesi" gibi) bazı tehlikeler ulaşım politikamızın belkemiği oldu. Ülkede bugün yaşadığımız perişanlığa böylesi bir sürecin sonunda vardık ve ilk kongrenin yaklaşımını ciddiye almayı beceremeyen Türkiye akılcı bir ulaşım ortamı yaratmada büyük fırsat kaçırdı.

2011 - Yepyeni Bir Eşik

Bugün gene tarihi bir eşiğin önündeyiz. Daha dramatik bir eşik... Nedir bu eşik?

Şu andaki kongremizin özel konusu, canlı varlıklarla çevreleri arasındaki dengenin yaşamsal tehlike yaratır ölçüde bozulmuş olması ve bu nedenle hızla alınması gereken önlemlere ulaşım açısından yaklaşmak. Kongre "ekolojik" bir çizgiye oturmuş durumda. Bu çizgi, şimdiye kadar deneyimini yaşamadığımız ölçüde geniş kapsamlı bir çerçeve belirliyor. Ağır sorunlar taşıyan bu çerçevenin üç ayrı boyutu var.

1- "Mekân boyutu": Genelde alışık olduğumuz türden noktasal ya da çizgisel araştırma ve mühendislik projelerine benzeyen, mekânı sınırlı olan bir konu ile karşı karşıya değiliz. Ekolojik yaklaşım, olabilecek en geniş kapsamda, küresel boyutta düşünmeyi gerektiriyor (Örnek: Yukuşima depreminin yarattığı tahribat sonunda Japon otomotiv endüstrisinin yedek parça üretme kapasitesinin çok sınırlı kalması ve dünya boyutunda otomobil üretiminde azalma). Dünyanın bütünlüğünü kucaklayan bu çizgiyi kavşak sorunları, güzergâh projeleri ve benzeri boyutlarla sınırlama olanağı yok.

2- "Zaman boyutu": Genelde ulaşım projelerine kısa vadeli (neredeyse günlük, haydi bilemediniz 5-10 yıllık) perspektiflerle yaklaşıyoruz. Oysa ekolojik endişe karşımıza 20, 30 yıllık bakış açısı çıkarıyor (Örnek: petrol yataklarının 20-30 yıl sonraki isteme yanıt veremeyecek düzeyde olmasının sonucunu bugünden düşünmek gerekiyor).

3- "Çok boyutluluk": Yukarıda değindiğim iki boyutu ele alırken ulaşım planlılığının, trafik mühendisliğinin ya da ulaşım işletmeciliğinin sınırlı dünyasının ötesine gidip çok-disiplinli davranmaya zorlanıyoruz. Çünkü üst üste yığılmış, iç içe girmiş sorun paketleri ile karşı karşıyayız. Bu nedenle de ekonominin ötesinde sosyolojiye, felsefeye, kültür politikalarına, toplumsal davranışlara vb. yaklaşmak zorundayız.

Buraya Nasıl Geldik?

Bilim insanlarının ciddi endişelerle ve çok ivedi önlem alınmasını belirterek sözünü ettikleri "ekolojik bunalım"a nasıl geldik? İnsanlık son 200-250 yıl içinde önemli gelişmeler, köklü değişimler, yepyeni bir ekonomik yapı, bambaşka bir yaşam biçimi ve değer sistemleri yarattı (Bu oluşumu kısaca "modernite" diye anacağız). Modernite teknikte ve bilimde olumlu atımlara, baş döndürücü başarılar imza attı. Ama (doğal kaynaklardan, kişilere ve uluslara kadar uzanan bir perspektifte) derin bir sömürüyü de gerçekleştirdi. Reklamcılık ve pazarlamacılık tekniklerinden yararlanan usta "toplum mühendisliği" uygulamalarıyla tüketimi (sırf tüketmiş olmak için yapılan "yapay tüketimi") durmadan pompalayarak yepyeni (ama uyduruk ve yüzeysel) gereksinimler yarattı. Bu da ekonominin, kalkınmanın, büyümenin temeli, manivelası ve aleti oldu. Savurgan bir kaynak tüketimine ve sömürüsüne neden olarak...

Böylece sınırsız olduğu sanılan dünyanın sınırlarına varıldı, ekolojik bunalımın içine girildi. Durmadan saldıığımız sera gazları nedeniyle küresel ısınma çıktı ortaya, iklim değişikliği belirdi. Bu olgunun sonucu olarak yüksek dağlardaki ve kutuplardaki buzullarda erime başladı. Deniz düzeyleri yükseliyor. Tarım alanlarında çölleşme ve su kaynaklarında azalma gözlemleniyor. Orman alanları daralıyor, hayvan türleri yok oluyor. Hava ve su kirliliği ciddi can kayıplarına neden oluyor. Çeşitli doğal kaynaklarda (özellikle petrol ve benzeri fosil yakıtlarda) tıkanma noktasına yaklaşıldı. Petrole alternatif olsun diye bitkilerden yakıt üretme telaşı tarım ve beslenme sistemlerini allak bullak etti. Öte yandan, bu olgular ağır toplumsal sonuçlar yarattı. Fakirlik ve açlığın şiddetlendiği gelişmemiş ülkelerden kuzeye doğru büyüyen göç hareketleri belirdi. Bu olgu da kuzey ülkelerindeki ırkçı ve ayrımcı eğilimleri kamçıladi. Enerji, su ve tarımsal ürün kaynaklarında belirecek büyük yetersizliklerin eşliğindeyiz. Durmadan artması istenen “yapay tüketim” nedeniyle kaynak gereksinimi de sürekli artıyor. Bu da toplumları ağır paylaşma sorunlarına, çalkantılara, büyük çaplı ve kanlı savaşırlara sürüklüyor, sürükleyecek.

Binlerce saygın bilim insanının ciddi endişeler içinde çizdiği bu tablo dünyanın geleceği için hayli karanlık bir görünüm çiziyor. Bir çıkmaz sokağa dalmışçasına dipteki duvara toslamaya doğru hızla koştuğumuz söyleniyor. Üstelik ekolojik boyutun da ötesinde bir uygarlık bunalımı söz konusudur, deniyor. Bir araştırmacı, (Hartmut Rosa) modernitenin en belirgin özelliklerinden birinin “durmadan hızlanma” (her şeyi giderek daha da hızlı yapma) olduğunu söylüyor. Bunun yarattığı girdap toplumsal etkinliklerin (savaş, iktidar vb. gibi) değişik alanlarını biçimlendirmiş, hudut tanımayan sömürüyü tetiklemiş, insan psikolojisinde tahribat yaratmıştır. Bütün bunların aynen sürüp gitmesine olanak yoktur. Modernite çağının üstüne bir perde kapanacaktır ve insanlık eninde sonunda “ekolojik devrim çağı” diye adlandırabileceğimiz yepyeni bir döneme, farklı bir ekonomik yapıya, değişik yaşam biçimlerine, alışık olmadığımız değer sistemlerine giriş yapacaktır.

Modernite ve Ulaşım

Bu noktada “Ulaşımın bütün bunlarla ne ilgisi var?” sorusu akla takılabilir. İlgi elbette var, çünkü ulaşım olumlu ve olumsuz yanlarıyla modernitenin öz evladıdır. H. Rosa, 200 yıl içinde ulaşma hızının (atlı arabalardan jet uçaklarına ve hızlı trenlere geçişle) 60 kat artmış olduğunu söylüyor. Öte yandan ulaşmada zaman böylesine kısalırken kafamızdaki (“mahallemize, kasabamıza” dayalı) mekân kavramı da aynı ölçüde büyümüş ve neredeyse dünyanın bütünlüğünü kucaklamıştır. (Bir bakıma, küreselleşme denilen olgu bunun ekonomik boyutunu vurguluyor.) “Zamanın kısalması” artı “mekânın genişlemesi” denkleminde ulaşım temel rolü oynamıştır. Bu alandaki meslek sahipleri olarak bizlerin gerçek misyonu da, bu denklemi uygulamaya koymak, bu hedefe hizmet etmek olmuştur. Modernitenin isteyip dayattığı gereksinim ve ortamlara destek olduk. Otoyol projeleri geliştirerek, daha verimli kavşak tasarımları gerçekleştirecek, toplu taşıma ayırılmış yollar yaparak, hızlı tren projelerine imza atarak bu misyona hizmet ettik.

Bilimsel bulgular açıkça ortaya koyuyor ki, ulaşım iklim değişiminde etkili olmuş en önemli sektörlerden biridir. Isınmaya neden olmuş sera etkili gazların %23’ünün kaynağı ulaşım. Bunda özel otomobil kullanımının ve hava ulaşımının büyük payı var. Ulaşım, petrolün hızla tükeniyor ve bedelinin durmadan artıyor olmasında da büyük rol oynuyor. Başka bir deyişle ulaşım, insanlığın yaşamaya başladığı bunalım dolu çıkmazı yaratan suçluların oturtulduğu iskemlelerden birinde, ön sırada sorgulanmayı bekliyor.

Eğer ulaşım ile modernite arasında böylesine işlevsel bir ilişki varsa ve şu anda, modernitenin son perdesini yaşamakta olduğumuz ileri sürülüyorsa, o zaman bizler ciddi bir sorunla karşı karşıyayız, demektir. Mesleklerimizin altındaki zemin sert bir depreme uğramış gibi sallanmaya başlamıştır. Geleceğin ulaşımı başka bir ortama, başka bir topluma hizmet edecekse bizler nasıl bir tavır alacağız? Ne yapacağız? “Bana ne!” mi diyeceğiz? “Benden sonra gelecekle düşünsün!” kolaylığına mı kaçacağız? Yaşanacak radikal değişimde bizim ne gibi bir rolümüz olacak? İnsanı bekleyen derin tehlikeyi bildiğimize göre, acaba 1974’te olduğu gibi gene derdimizi anlatamayacak mıyız? Sonuçta, mevcut düzenin umursamaz davranışına seyirci mi kalacağız ve gene derin bir başarısızlığın içine mi düşeceğiz?

Geleceğin Beklentileri

Sayırsız bilimsel çalışmanın sergilediği tabloya göre, eğer akılcı, barışçı, dengeli, adaletli ve yaşam-

sal tehlikeleri yok etmiş bir gelecek isteniyorsa dünyamızın (başka özelliklerin yanında) şu tür nitelikleri de taşıyan bir yola (fazla gecikmeden) bugünden başlayarak girmesi gerekiyor: Fosil kaynaklı enerji (petrol ve benzerleri) kullanımını azaltmak... Sera gazı salımını hızla kırmak... Temiz enerji kullanımına büyük ağırlık vermek... Alternatif enerji kaynaklarına geçişi sağlamak... Enerji ve doğal kaynak tüketimini azaltan bir yaşam modeli geliştirmek...

Bu çizgideki bir gelişmenin günlük yaşama yansımada ise şöyle bir görünüm beliyor: Otomobilin bireysel kullanımının azalması... Özel otomobilin rol ve işlevinin yeniden tanımlanması... Kent merkezlerine özel otomobil girişinin kısıtlanması... Otomobil tasarımında yeni çözümlere gidilmesi... Elektrikli otomobil... Hızlı tren... Tahsisli yollar... Tele-çalışma... Oto paylaşımı ve oto bölüşümü... (Bunların tanımları için Ek'e bakınız.) Bisiklet kullanımının (Hollanda'da, Paris'te ve diğer Avrupa kentlerinde olduğu gibi) cesaretlendirilmesi...

Olası değişimin bunlarla sınırlı kalmayacağı da söyleniyor. Otomotiv endüstrisinde daralma ve istihdam azalması yaşanırken, yatırımların "yeşil sektör" diye adlandırılan güneş ve rüzgâr enerjisine kayacağı, bu alanlarda önemli istihdam olacağı belirtiliyor. Bugünlerde büyük gelişim gösterdiği halde sera gazı salımı açısından çok kötü performansı olan havacılığın bir hayli zorlanacağı, uçak kullanımında durgunluk yaşanacağı da tahmin ediliyor (Bunun turizm sektörü üzerinde önemli etkisi olabilir). Belki de, daha kısa mesafeli kişisel yolculuk ve mal taşımacılığına öncelik veren bir toplumsal yapı çıkacak ortaya. Belki de, elektronik iletişimin ve bilişimin getirdiği yeni boyut bir yandan küresel bir mekânla bütünleşmeye olanak sağlarken, diğer yandan da fiziksel olarak daha sınırlı bir alanla (mahalleyle, kasabayla) yetinmeye yol açacak. Başka bir deyişle, "hareketlilik, mobilite" dediğimiz kavramı değişik bir biçimde algılamaya başlayacağız. Tüketim anlayışı değişecek, sermaye gruplarını pompalama amaçlı "yapay tüketim" azalacak ve kişiler daha gerçek gereksinimlerle yetinmeyi yeğleyecekler. Yani, yepyeni bir yaşam biçimi ve değerler sistemi gündeme gelmeye başlayacak.

Ulaşım olgusuyla (yani bizlerin mesleğiyle) yakın ilişkisi olan bu listeyi hayli uzatmak olası. Ama karşımızdaki gerçek sorun, bir bilim-kurgu ortamında "ileride şöyle olacak, böyle olacak" diye tahminlerde bulunmak değil, nasıl olacağını bugünden net olarak bilemeyeceğimiz bir geleceğe gecikmeden, geç kalmadan, söz ebeliğiyle zaman yitirmeden nasıl hazırlanacağımız...

Yöntem ve Strateji Arayışı

Biliyoruz ki, karşımızdaki mesele tek boyutlu bir mesele değil. Yani söz konusu olan, teknolojik gelişmelere sırtımızı dayamakla, ya da çarpıcı mühendislik projeleri geliştirmekle yetinmek değil. Öte yandan karar mekanizmasını gözü kapalı olarak politikacıya bırakmaya devam etmek de yeterli değil. Çünkü politikacı bir yandan büyük sermaye güçlerinin etkisi (hatta kontrolü) altında, bir yandan da kamuoyunun ve seçim sisteminin kısa süreli, güncel tepkilerine bağlanmış durumda. Üstelik politikacı ulaşım alanındaki uzman görüşü fazla ciddiye de almıyor. Kendini bu alanda kısa yoldan kestirmeler yapabilecek yetenekte sanıyor. Büyük sermaye de değişimin motoru olmaya çok niyetli değil. Onları ilgilendiren değişimin düzenlerini bozmayacak ölçüde ve düşük hızda yürütmesi. Sistemle bütünleşmiş olan basın da bu alanda önder rol almaya çok niyetli değil. Öte yandan unutmamak gerekir ki, toplumsal dönüşüm ve kişisel tavır değişiklikleri yönetimlerin tepeden inme alacakları ekonomik önlemlerle, çıkaracakları yasalarla ve yasaklamalarla gerçekleşmiyor (Bunun en çarpıcı örneği, nüfus kontrolü politikasıdır. Kişilerin bu yaklaşımı, bu anlayışı benimsemesi olmadan hükümetlerin sayısız çabalarının ürün vermesi olası değildir).

Aslında konu kamuoyunu, sokaktaki kişiyi bire bir ilgilendiriyor. Çünkü gündemde olan onların ve çocuklarının geleceğidir. İnsanlığın karşısına dikilmiş olan durumun faturasını (yasaklamalar, sıkıntılar, savaşlar, vb. gibi) her boyutuyla onlar ödeyecekler ileride. Ekolojik çağa geçişteki umursamazlıklar, gecikmeler ve yanlış politikalar onları etkileyecek. Bu bakımdan gerçekleşmesi gereken tarihi dönüşümün kilit taşı onlar. "Kamuoyu" diye adlandırdığım kesim hem ulaşım ile ilişkisini değiştirecek, hem de bilinçle ileri çıkıp rol alacak, geleceğe dönük yeni tercihlerini ortaya koyacak, sesini yükseltip baskı kuracak. Bu, kaçınılmaz bir zorunluluk olarak görünüyor. Nitekim dünyanın değişik köşelerinde halk kesimlerinin, sokaktaki insanın radikal bir dönüşüm ve değişim yolunda tavır almaya başladığını gözlemliyoruz.

Bununla birlikte, "toplum mühendisleri"nin pazarlama ve reklamcılık teknikleriyle ülkemizde büyük başarıyla yaratmış oldukları değerler sistemi ve yaşam biçimi yukarıda sözünü ettiğim çerçe-

venin tam tersi bir çizgide yer alıyor. Halkımız hâlâ "aç". Burada "aç" sözünü "doymamış" anlamında kullanıyorum. Mevcut modernite modeline aç... "Modern" denilen yaşam biçimine aç... Yapay tüke-time aç... Sınıf değiştirmeye aç... Otomobil sahibi olmanın getirdiği sanılan sınıfsal statü göstergesi-ne aç... Muhafazakâr diye adlandırılan kesim bile moderniteyi kendince yorumlayıp kendine uygun bir "modern" yaşam biçimi oluşturma çabasında... Unutmamak gerekir ki, Başbakan son referan-dumdan birkaç hafta önce, bazı eleştirileri dile getiren büyük sermaye gruplarına yaptığı uyarıda bu olguyu vurgulamıştı. "Dikkatinizi çekerim." demişti. "Unutmayın ki, bugün ülkede sermaye el değiştirecek." Bu yerinde vurgu resmi politikanın altyapısını kurduğu bir dönüşümün yaşanmakta olduğunu, muhafazakâr bir sermaye oluşumunun ve bunun öngördüğü yaşam biçimi ile değerler sisteminin kavgasının verildiğini ifade ediyor (Pastadan öncelikle "ötekiler" in yerine "bizimkiler" in pay kapmasını sağlama politikası). Yani ülkemizde şu anda çok başka bir dönüşüm yaşanmakta. Böyle bir ortam ise, yapay tüketim modasından sıyrılıp tüketimini başkalaştıracak, dönüşümü ana gündem maddesi yapacak, ekolojik endişeler taşıyacak bir kamuoyunun ortaya çıkmasını frenli-yor. Dolayısıyla, altgeçitler yapmak, yeni yol açmak, kent merkezinde katlı otopark tesis etmek, Boğaz'da yeni köprüler oluşturmak ve benzeri uygulamalar olumlu girişimler gibi karşılanıyor.

Geleceğe dönük stratejileri harekete geçirip hızlandıracak, kilitlenmiş ortamın kapısını açabilecek tek anahtar durumundaki "kamuoyu" şu anda, kendini şiddetle ilgilendiren dönüşüme hazır değil-se, hatta "açlık" nedeniyle tam tersi çizgide yer alıyorsa ve ortamın koşulları ekolojik sorunları hafife almayı tezgâhlıyorsa ne yapmak gerekiyor? Örneğin meslek sorumluluklarımızın çerçevesi içinde bizler ne yapacağız? "Bu kaderimizmiş" diye oturup sorunların tepemize inmesini mi bekleyeceğiz? Dev sorunlar patlayınca mı (yangın söndürmeye koşan itfaiyeciler gibi) devreye gireceğiz?

Derdi, Esas Dert Sahibine Sunmak

Yukarıdaki tablo 1974 ortamını anımsatıyor. Kısa vadeli çıkarların bilinci ve hesabı içindeki büyük sermaye... Bu ortamın çizdiği kalkınma ve gelişme modeliyle bütünleşmiş politik yapı... Özlem ve istemleri bu yönde oluşmuş kamuoyu... Öte yandan ulaşım alanındaki görüşlerinde haklı oldukları zamanla kanıtlanmış olan uzman kişilerin yalnızlığı ve önerilerinin çöpe atılmış olması... O yalnızlığı niye yaşadık? Böyle adlandırmak haksızlık olacak, ama "1974 başarısızlığı" diye adlandıracağım o durumu bugün yeniden mi yaşayacağız?

Modernite modelinin bütün ağırlığıyla egemen olduğu o ortamda elbette yalnızdık. Görüş ve öne-rilerimiz aykırı, hatta zararlı kabul ediliyordu. "Tehlikeli politik görüşler" taşımakla suçlanıyorduk. Bunu, işlerine gelmediği için, bizleri itmede, dışlamada bahane olarak kullandılar. Ancak bugün durum çok farklı. Ciddi bir şansımız var. Artık yalnız değiliz. Binlerce bilim insanının ve sayısız say-gın kurumun (bazı çıkar kesimlerinin ve politikacıların direnmesine karşı) yüksek sesle haykırdığı, uyardığı, iteleyip zorladığı bir ortamdayız. Dünyanın çeşitli köşelerinde harekete geçmiş, sesini du-yurup ağırlık koymuş ve giderek orada burada başarılı olmayı becermiş bir hareketlilik var. Gerçek anlamıyla evrensel bir "örgütlü toplum" hareketi... Tek çizgili değil, çok çizgili, renkli... Çoğunlukçu değil, çoğulcu ve demokrat... Bu hareket yukarıda "kamuoyu" diye adlandırdığım kitlelere, size, bize, sokaktaki insana, halka yol gösteriyor, bilgi veriyor, onları uyarıyor ve harekete geçirebiliyor. Bu sayede toplum, dünyanın şimdiki düzende nereye gittiğinin bilincine yavaş yavaş varabiliyor. İçine itilmiş olduğu suskunluktan, "neme lazım" cılıktan sıyrılıyor. Politikacının küçük hesapların-dan ve büyük sermaye gruplarının büyük çıkarlarından etkilenmeden düşünmeye başlayabiliyor. Kamuoyu "Konunun uzmanları ileri geri konuşup bilgiçlik taslasınlar, fetva versinler ve proje geliştirsinler." deyip tembelce sırtını yaslamadan, dönüşüm yolunda taleplerde bulunuyor. Zorluyor. Yönlendiriyor ve hesap soruyor.

Artık yalnız değiliz. Arkamızda bulgu ve yargıları tartışılmaz konumdaki güçlü bir bilim dünyası var. Uluslararası kuruluşlar var. Bugünün çerçevesi yepyeni bir görünüm çiziyor bizlere. 1974'te anlata-madığımızı bugün sokaktaki insanın güncel gündemine ve yaşam savaşımına getirme şansını taşı-yoruz. Ona ait olan bu derdi, onun kişisel meselesini, ailesinin ve çocuklarının geleceğini ona anlat-ma olanağımız var artık. Üstelik küçük kıpırdanmalar da görüyoruz. Ülkenin orasındaki burasındaki bazı yerel yönetimlerde ciddi bir uyanmayla karşılaşıyoruz. Ve örneğin, özel otobüs işletmecileri bir araya geliyor ve örgütleniyor; toplu taşımacılığı geliştirmek için deneyim paylaşıyor, bilgi birikimi yaratıyor ve hizmet düzeyini arttırıcı girişimler başlatıyor.

Bir değişimin, bir dönüşümün ilk adımlarını atmak olası bugün. Yeter ki: kademe kademe, basamak basamak gelişecek bir strateji oluşturalım ve bir eylem programı başlatalım. Yeter ki,

1. Bizler, bireyler olarak, sözünü ettiğim köklü dönüşümün yaratacağı (nasıl olacağını şu anda bilemediğimiz) ulaşım düzenine yavaş yavaş kendimizi hazırlamaya başlayalım.
2. Gene bizler, bu alanda çaba gösteren meslektaşlar (konudaşlar) olarak birbirimizle kenetlenelim. Bir kenetlenme mekanizması kuralım, bunun araçlarını geliştirelim. Böylece karşılıklı öğrenme, deneyim bölüşme, bunları irdeleme ortamı yaratalım. Bu kenetlenmeyi diğer mühendislik, mimarlık ve plancılık alanındaki dostlara da açalım.
3. Şu anda hayli zayıf olan "örgütlü toplum" anlayışının ülkede güçlenmesine katkı sağlayalım. Bu çizgide fedakârca çaba gösteren (emeklerindeki inanca ve dirence hayran olduğumuz) küçük grupların büyüyüp "Biz de varız!" demesine destek olalım.
4. Öte yandan dünyaya da açılalım. Yalnız olmadığımızı bilerek... Dünyanın öbür ucunda da aynı endişeleri yaşayan, bizim gibi telaşlanan kimselerin var olduğunu idrak ederek... Ve onlarla da elbirliği yapmanın bize de, onlara da, dünyaya da çok şey kazandıracığını unutmadan...
5. En önemlisi, "kamuoyu" ile, sokaktaki insanla kenetlenmenin yollarını da bulalım. Bilgiçlik taslamadan, yukarıdan bakmadan, "ben bilirim, dediğim dedik" havalalarına girmeden... Onlara kendilerini ifade olanaklarını sağlayarak ve onları dinlemeyi öğrenerek...

Sonuç

Sözlerimi, bu stratejiye örnek olacak, birkaç somut soru-öneriyle bitirmek istiyorum.

- Acaba Odamızın düzenlediği bu kongreleri (akademik ağırlık taşımanın yanında) "örgütlü toplum" kuruluşlarına, kamuoyuna, sokaktaki insana da açamaz mıyız? Kongrelerin bir günü, bir oturumu onların da katılabileceği ve görüş bildirip tartışmaya katılabileceği düzende olmaz mı? Öyle ki kongreler dizisi artık biraz da konunun esas sahiplerine açılsın ve onlara da el uzatsın. Ekolojik bir çağa onların da alın teri olmadan geçilemeyeceği düşüncesiyle.
- Diğer meslek odalarını ve onların üyesi arkadaşlarımızı bir projenin içinde toplayamaz mıyız? 1970'lerde hem ilk ulaşım kongresini düzenlerken, hem İzmit'te insana dönük ulaşım için buluşurken, hem Dünya Çevre Günü'ne ulaşım perspektifini getirirken yapmayı becerdiğimiz gibi.
- Geniş ve yaygın bir bilgi, belge ve deneyim paylaşımı ortamı ve ağı kuramaz mıyız? Elektronik iletişimin sunduğu olanaklara dayanarak. Öyle ki,
 - a) Birbirimizin ne yaptığını yalnızca iki yılda bir buluşmayla değil, günü gününe, sıcaklığına izleyelim.
 - b) Birbirimizin deneyimlerini öğrenelim, onlardan dersler çıkaralım.
 - c) Elektrik ve makine mühendisi, mimar ve şehirci arkadaşlarımızın çalışmalarıyla da bütünleşelim.
 - d) Örgütlü toplum kuruluşlarıyla bilgilenme içinde olalım.
 - e) Başka ülkelerde olup bitenleri, gelişmeleri, girişimleri yakından gözleyelim.
 - f) Uluslararası düzeyde de açılım yaparak bu alanda çaba gösteren kurumlarla, örgütlü toplum kuruluşlarıyla iletişime geçelim.
 - g) Ve böylece oluşacak bilgi, deneyim, girişim hazinesini hem meslek kuruluşlarının üyelerine, hem kamuoyuna elektronik yolla (örneğin binlerce kişiye sık ve düzenli dağıtılacak somut gelişme, deneyim, girişim ve uygulamaları objektif bir yaklaşımla duyuracak) elektronik bir bültenle ve sürekli güncel tutulan canlı, çekici bir siteyle) sunalım.

Unutmayalım, günümüzde elektronik iletişim çok güçlü bir araç oldu. Bilgiye kolayca ulaştıran, temas kurmaya ve öğrenmeye olanak sağlayan etken bir araç. Daha sağlıklı bir demokrasiye ışık tutan, kapalı kapılar arkasında kimin ve neyin yararına olduğu duyurulmadan oluşan politik kararları ortaya seren bir ortam. Anımsayacaksınız, 30 Kasım 1999'daki Seattle Dünya Ticaret Örgütü Toplantısı'nın toplandığı gibi sonuç üretmeden dağılmasında bu haberleşme rol oynadı. Aynı gücün şaşırtıcı etkisi bugün Tunus, Mısır gibi ülkelerdeki değişimlerde de gözleniyor. Ya da WikiLeaks olayında. Bu yepyeni haberleşme olanağını, ekolojik dönüşüme zemin hazırlama amacıyla, konunun her daldaki uzmanını ve kamuoyunu (yurt içi ve yurt dışı bağlantıları da devreye alarak) bütünleştirmede harekete geçirmemek için neden yok. Bu, hepimize düşen hem mesleki, hem de etik bir görevdir gibime geliyor. Ve elbette İnşaat Mühendisleri Odası'nın da bu görevden kendine çok ciddi bir pay alması gerekiyor.

Ek - Değişik Gelişmeler ve Bazı Notlar (Bir Seçki)

Ekoloji, Baskı Grupları ve Politikacı

Sera gazlarının ısınma yarattığını ileri süren bilginleri “uyduruk bilgi üretiyorlar” diye suçlayan Amerikan senatörlerinin seçim kampanyalarında bazı Avrupa firmalarından önemli para yardımı aldıkları saptandı. Sera gazı girişimlerine cephe almış olan firmaların arasında çimentocu Lafarge, kimyacı BASF, Bayer ve Solvay, öte yandan GDF-Suez, British Petroleum ve Arcelor Mittal var. Yaptıkları bağış toplamı 300 bin doları geçiyor. *[Stéphane Foucart / Le Monde, 27.10.2010]*

Amerika’da bazı eyaletler, değişik baskıların etkisiyle, okullarda iklim ısınmasının bir gerçek değil, kanıtlanmamış bir iddia, tartışmalı bir kuram olduğunu öğretmeye başladılar. *[Brigitte Perucca / Le Monde, 26.3.2010]*

Amerikan kongresi, Cancun antlaşmasını bir kenara iterce davranarak, federal hükümetin gaz karbonik salımını azaltma konusundaki girişimlerine şiddetle karşı çıkıyor. *[Corinne Lesnes / Le Monde, 11.1.2011]*

Cumhurbaşkanı Sarkozy 10 Eylül 2009’da yaptığı bir konuşmada 2007 Ekoloji Şurasında yüzlerce uzmanın ortak kararlar oluşturduğu (ve sayısız somut önlemi içeren) metni kendinin de imzaladığını, bu imzasının arkasında mutlaka duracağını, bunun dürüstlüğü bir gereği olduğunu söylemiş ve verdiği sözü tutmayan kimselerin işbaşında olduğu bir rejimde demokrasinin işleyemeyeceğini eklemiştir. Bu metnin temel önerilerinden biri “karbon vergisi”nin uygulanmaya başlamasıydı. Ancak Sarkozy bu konuşmasından bir yıl sonraki bölgesel seçimlerinde oy kaybına uğrayınca karbon vergisini devreye almaktan vazgeçti. *[Hervé Kempf / Le Monde, 28.3.2010]*

“Yavaş Kentler” hareketinin başkan yardımcısı ve ekoloji militanlarından biri olan (İtalya, Pollica Belediye Başkanı) Angelo Vassalla 6 Eylül 2010’da öldürüldü. Hareketin başkanı Pier Giorgio Olivetti bu cinayetin onun genel tavrından dolayı olduğunu söylüyor. *[Le Monde, 12.11.2010]*

Ekoloji ve Toplum

Gelişmiş ülkelerin iklim konusunda savundukları maddi büyüme modeli karşısında, toplumsal adalete dayalı ekolojik gelişme modeli var. Bu görüşü ileri süren “örgütlü toplum” çevrelerinin ses duymaları mevcut oligarşi ve onun kontrolündeki basın tarafından sınırlandırılıyor. Ne var ki, bu alandaki gerçek ilerleme halk topluluklarının gücü, enerjisi ve ikna kapasitesi sayesinde sağlanabilecek. İklim hakkında bir antlaşma gerekiyorsa, bu ancak halkın baskısıyla kaleme alınabilecek. *[Hervé Kempf / Le Monde, 1.12.2010]*

2010 Kasımında yapılan bir kamuoyu araştırması Fransızların %56’sının iklim ısınmasını, (yaşam biçimi ve alışkanlıkları bakımından) ciddi bir tehlike olarak gördüklerini belirledi. (Bir yıl önce bu oran %32 idi.) Görüşülen kişilerin %66’sı daha şimdiden bu baskıyı hissettiklerini ifade ettiler. ABD’de ise bu oranın çok düşük olduğu, Amerikalıların umursamaz davrandığı görülüyor. *[Marie-Béatrice Baudet ve Stéphane Foucart / Le Monde, 19.11.2010]*

Politik Kararlar

Fransa önümüzdeki 20 yıl içinde uygulayacağı ulaşım altyapısı yatırım planını açıkladı. Buna göre yatırımların %51,9’u demiryollarına, %32,3’ü kentiçi ulaşımına, %9,2’si akarsu ulaşımına, %4,5’i karayollarına, %1,6’sı limanlara, %0,5’i havacılığa tahsis edilecek. Bu arada kentlerdeki toplu taşıma tahsisli özel yollar 329 km.den 1800 km.ye çıkarılacak. *[Jean-Michel Normand / Le Monde, 14.7.2010]*

Politikacı ve Uzman Kişi

Çok az politikacı ulaşım alanındaki uzmanlığa saygı gösterdi ve gösteriyor. 28 Mart 1989 belediye seçimlerinden birkaç hafta önce Bedrettin Dalan “Oturdum masaya, İstanbul metrosunun

güzergâhını çiziverdim.” demişti. Çok daha sonraları bir başbakan İstanbul Boğaz’ının üstünde helikopterle uçarak köprü güzergâhının seçiminde görüş ifade etmişti. (Bu arada Ahmet İsvan, Aytekin Kotil, Ali Dinçer, Ahmet Piriştina gibi seçkin birkaç başkanı bu yargının dışında tutmam gerekiyor.) Politikacı betonarme hesabında yerini biliyor da, konu ulaşım gelince bu alanda ileri geri görüş bildirebileceğini sanıyor.

Basın ve Ulaşım

Giderek sermaye gruplarının kontrolü altına giren (otomobil reklamlarının ağırlığını taşıyan) yazılı, sözlü, görüntülü basın ekolojik endişeleri çok temkinli yansıtıyor. Yıllar önce de bu böyleydi. İlk ulaşım kongresinin hemen öncesinde bir açıklama yapan İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı İzzettin Silier “bazı ana yollar otobüslere tahsis edilsin. Metro yapımına hemen başlansın. Deniz ve demiryolu ulaşımına öncelik verilsin. Özel araba kullanımını kısıtlamak için tek-çift usulü konulsun. Radyo ve televizyonda özel araç almayı teşvik eden reklamlar yasaklansın.” demişti. Bu önerilere Milliyet gazetesinde Hasan Pulur (7 Şubat 1974) şiddetli tepki göstermiş ve “Adam ciğer yahnisinden iyi anlıyor, ama aşçı değil, leblebici. Adamın yaptığı resimler harika, işine bakarsan köşe başında kestaneci... İşte bu yüzden kalkınmıyoruz.” demiş, aşağılamayı sürdürerek “inşaat mühendisinden trafikçi olursa böyle olur” yargısına varmıştı. Birinci kongrede de otomotiv endüstrisi temsilcisi olan Can Kırış “Niye bizlere de bildiri sunma hakkı vermediniz?” dediği zaman Arslan Başer Kafaoğlu “Sizlerin sözleri gazetelerde başköşede zaten yer alıyor. Öte yandan benim gazetem bile benim bu konudaki görüşlerimi yansıtmıyor” diye yanıt vermişti.

Enerji

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) yayımladığı yıllık raporunda (World Energy Outlook 2010) brüt petrol üretiminin günde 68-69 milyon varil olmak üzere 2020 dolaylarında stabilize olacağını ve 70 milyon varillik düzeyi bir daha aşamayacağını belirtiyor. Başka bir deyişle, “üretimde tepe noktasına” varmış bulunuyoruz. İstem artmaya devam edecek, ama sunum artık artamayacaktır. Bu, ciddi bir petrol bunalımının eşiğindedir, demektir. [*Hervé Kempf / Le Monde, 24.11.2010*]

Wikileaks’in yayımladığı Amerikan Dışişleri’nin gizli belgelerine göre Suudi Arabistan’ın petrol rezervleri resmen duyurulmuş olan miktara göre %40 daha azdır. Bu nedenle 2012’den sonra petrol fiyatlarında ciddi bir artış beklenebilir. [*The Guardian, 8.2.2011*]

Irak’ın son 10 yıldır yaşadığı çalkantı ve cehennem petrol kaynaklarını kontrol etme politikasının sonucu olduğu biliniyor.

Ulaşım ve İklim Isınması

Ulaşım sektörü, iklim ısınmasına sera gazlarının %23’ünü üreterek katılıyor. Öte yandan, 2030’da bugünküne ek olarak ortaya çıkacak olan petrol gereksiniminin 3/4’ünün ulaşım sektöründen geleceği tahmin ediliyor. [*Rémie Barroux / Le Monde, 1.2.2011*]

Otomobil Kullanımı

Çin’de otomobil üretiminde, satışında ve kullanımında baş döndürücü bir patlama yaşanıyor. 2009’da motorlu araç sayısı 76,2 milyon iken, bunun 2020’de 200 milyona varacağı tahmin ediliyor. Kullanıma açılmış otoyolların toplam uzunluğu 2009’da 65 bin km. iken bu, 2010’da 100 bin km.yi buldu. 2005’te bir yılda 5,7 milyon araç trafiğe girmişti. 2009’da bu sayı 13,6 milyona ulaştı. (ABD’de için aynı rakamlar şöyle: 2005’te 17,4 milyon, 2009’da 10,4 milyon). [*Le Monde Magazine, 25.9.2010*]

Yıllar önce, “tele-çalışma” diye de adlandırılan “uzaktan çalışma” ilgi çeken yeni bir olgu olarak ileri sürülür olmuştu. Böyle bir düzenin araçlı ulaşım gereksinimini önemli ölçüde azaltacağı düşünül-müştü. Bugün uygulamanın çok da yaygın olmadığı gözleniyor. Elektronik iletişim yoluyla evlerinden iş hayatına katılabilen ücretlilerin sayısı hayli düşük. Bu katılım, genelde hafta içinde 2-3 gün ile sınırlı kalıyor. [*Francine Aizicovici / Le Monde, 14.9.2010*]

Oto-bölüşüm ve oto-paylaşım yaklaşımları da deniyor (Oto-bölüşüm: bir otomobilin birbirini

tanımayan çok sayıdaki kişi tarafından sırayla kullanılabilir olması. Oto-paylaşım: Bir kişinin kendi aracını kullanırken tanımadığı kimseleri de, bir iletişim sistemi çerçevesinde aracına kabullenmesi). [Grégoire Allix / Le Monde, 27.9.2010]

Elektrikli otomobilden söz ediliyor da, elektriğin petrol, kömür, gaz gibi fosil yakıtlardan ve nükleer süreçten üretildiği görmezliğe getiriliyor. Elektrikli otomobil gaz salmıyor deniyor da, ADEMA'nın (Çevre ve Enerji Ajansı'nın) Temmuz 2009 tarihli notunda belirttiği gibi, üretimi sırasında salınan önemli miktardaki gazlar unutuluyor. [...] Günün birinde dünyadaki herkesin bugün Avrupa'daki düzeyde (yani 1.000 kişiye 600 araç düşercesine) otomobil sahibi olacağını düşünürsek, bugün trafikte olan 1,2 milyar aracın 3,9 milyara varacağını görebiliriz. Bunun ekolojik sonuçlarını düşünebiliyor muyuz? [Hervé Kempf / Le Monde, 6.10.2010]

Fransa'da 10 kadar belediye ağır hava kirliliği yaratan araçların (bu arada 4x4'lerin) kent merkezlerine girişini yasaklama yoluna gidiyor. Bu önlem zaten 11 Avrupa ülkesinin (Berlin, Köln ve Hannover gibi) 60 kentinde uygulanıyor. [Le Parisien, 29.7.2010]

Kent merkezine otomobil girişini paralı yapan sistemler gittikçe yayılıyor. Singapur, Londra, Oslo, Bergen, Roma, Milano, Bolonya, Stockholm bu uygulamayı yürütüyor. Kopenhag, Berne, Birmingham ve Newcastle da bunun hazırlığı içinde. [Grégoire Allix / Le Monde, 18.2.2010]

4-5 yıl önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi Londra'daki kent merkezine otomobil girişini paralı yapma uygulamasını yakından izlemiş, hatta raporlar getirtip dilimize çevirtmişti. Bu inceleme, benzeri bir girişimi İstanbul'da da uygulama düşüncesini doğurmuştu. Ancak bu ilginç ve olumlu girişime tepki yaratabileceği endişesiyle cesaret edilememişti.

Hızlı Tren

İspanya şu anda (2.056 km'lik şebeke ile) Avrupa'nın en büyük hızlı tren işleticisi. Fransa 1.896 km ile ikinci, Almanya ise 1.285 km ile üçüncü durumda. [Le Monde, 21.12.2010]

Çin saatte 350 km'ye varan hızlı tren hatlarını 2008'de inşa etmeye başladı. 2012'ye kadar 13.000 km'lik bir şebeke oluşturulmak isteniyor. Bu, dünyanın en yaygın ve en büyük şebekesi olacak. Şu andaki yapımda 135.000 işçi çalışıyor. Şebekede kullanılacak trenler de tamamen Çin'de imal ediliyor. Bunu gerçekleştiren fabrika kompleksinin genel müdürü "Biz günde 4 tren imal edip teslim edebilecek kapasitedeyiz" diyor. Bu kapasite Batı'nın ünlü tren imalatçılarını ciddi olarak endişelendirmeye başladı. Çünkü Çin hızlı tren konusunda artık dış piyasalarda da iddialı. [Harold Thibault / Le Monde Magazine, 5.2.2011]

Bisiklet

Araştırmalar gösteriyor ki, bisiklet kullanmaya başlayanlar daha çok toplu taşıma yolcuları. Otomobil kullanıcıları bisikleti fazla tercih etmiyorlar. Bununla birlikte, otomobil kullananların %50'sinin kent içi yolculuk mesafeleri 3 km kadar. Oysa bisiklet 5 km'ye kadar olan mesafelerde daha hızlı ulaşım sağlıyor. [Grégoire Allix / Le Monde, 27.9.2010]

Washington DC Belediyesi bisiklete tahsisli şeritleri 120 km'ye çıkarmak üzere. Böylece, kentteki bütün sokak ve caddelerin %7'sinde bisiklet şeridi oluşacak. Yapılan hesaplar, bir kişinin 6 km. uzaklıktaki işyerine her gün bisikletle gitmesinin yılda 3 bin km'lik bir mesafede otomobil kullanmaması ve gaz karbonik salımını 1 ton azaltması anlamına geldiğini gösteriyor. [Gary Gardner / Worldwatch Institute, 28.6.2010]

Havacılık

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) istatistiklerine göre 20 yılda (1988 ile 2008 arasında) yolcu-kilometre 2,5 katı arttı. [Nausheen Khan ve Kelsey Russell / Worldwatch Institute Bülteni, 16.9.2010]

Bu gelişmede küreselleşmenin şiddetlenmesinin önemli etkisi var. Öte yandan biliniyor ki, hava ulaşımı gaz karbonik salımına çok aşırı bir katkıda bulunuyor. Örneğin, son zamanlarda ülkemizde moda haline gelip yerlilerine tercih edilir olan (Çikita ve benzeri) yabancı kaynaklı muzları her tü-

ketişimizde, farkında olmadan, iklim ısınmasına katkıda bulunuyoruz. Ekolojik endişelerle alınacak önlemlerin havacılıkta hayli kısıtlayıcı bir rol yaratabileceği ifade ediliyor.

Türkiye'nin Tavrı

Türkiye'nin sera gazı emisyonlarını azaltmak için uygulayacağı politikaların maliyetlerinin oldukça yüksek olabileceği [anlaşıyor. (...)] Türkiye, çerçeve sözleşmesine taraf olan ülkeler arasında "gelişmiş" veya "gelişmekte olan" ülkeler grubu arasında nerede sayılması gerektiğine bir türlü karar verememiş durumda. Bir yandan "gelişmiş ülkeler" grubu arasında sayılmanın getirdiği prestij beklentisi; diğer yanda ise gelişmiş ülkeler grubunun iklim değişikliği karşısındaki sorumluluklarının yüksek maliyetleri, Türkiye'nin sera gazları ile mücadele konusundaki tavrının netleşmesini geciktiriyor. [Erinç Yeldan / Cumhuriyet, 8.12.2010]

Türkiye hızla gelişen bir ülkedir ve bizim ekonomik ve toplumsal gelişmemiz sürdürülebilir biçimde devam etmektedir. [...] Düşük düzeyli karbon ekonomisi oluşturma amacının çerçevesi içinde, biz enerji ve ulaşım sektörleri dahil altyapımızı tamamlama çabası içindeyiz. İçinde olduğumuz ekonomik ve mali kısıtlamalar nedeniyle bu amacı ancak gelişmiş ülkelerin sağlayacağı destekle gerçekleştirebileceğiz. [Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün Kopenhag Zirvesinde 17.12.2009'da yaptığı konuşma. Cumhurbaşkanlığı sitesinden.]

[Türkiye'de] Doğanın korunması alanında ilerleme kaydedilmemiştir. Doğanın ve biyolojik çeşitliliğin korunmasına ilişkin yasa taslağı birtakım kaygıları da beraberinde getirmektedir. Ulusal biyolojik çeşitlilik strateji ve eylem planı halen kabul edilmemiş ve kuşlar ve habitat konusundaki yasa halen uygulamaya konulmamıştır. Türkiye'nin doğusundaki yeni su ve enerji altyapısının inşasının bitki örtüsü ve hayvanlar üzerinde olumsuz etkileri konusundaki endişeler artmaktadır. Sulak alanlar konusundaki yönetmeliğe yapılan değişiklikler sulak alanların korunmasını sınırlamıştır. Doğanın korunması alanında sorumluluk taşıyan kurumlar arasında açıkça belirlenmiş bir işbölümü bulunmamaktadır. [...] İklim değişikliği alanındaki gelişmeler son derecede kısıtlıdır. [...] Türkiye 2012 sonrası için uluslararası iklim müzakereleri konusunda AB tutumuna uymama eğilimindedir ve Kopenhag İttifakı'na bağlılık göstermemektedir. Türkiye'nin 2012 yılına kadar sera gazı salımını %11 oranında azaltma hedefi fazla iddialı bulunmamaktadır. [...] Ulusal çevre ajansı oluşturulması konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. [AB Komisyonu 2010 Türkiye İlerleme Raporu, Kasım 2010]

Sürdürülebilir Ulaştırma / Kalkınma

"Sürdürülebilir Ulaştırma" dediğimiz zaman bazı kavram sorunlarıyla karşı karşıya kalıyoruz.

Bir: "Ulaştırma". Dilimizde iki terim var: biri "ulaştırma", öteki ise "ulaşım". Bunlar iki ayrı bakış açısını tanımlıyor. "Ulaştırma" ulaşım ile ilgili (plancı, uygulamacı gibi) uzman kişinin, konunun sahibi bakanlığın ya da belediyenin, özel otobüs şirketinin bakış açısını yansıtıyor. Yani, "Ben bir şeyleri nasıl ulaştıracağım?" endişesi söz konusu. "Ulaşım"da ise bireyin, sokaktaki kişinin bakış açısı var. "Ben oraya nasıl ulaşacağım?" endişesi. "Sürdürülebilir" dediğimiz olgunun en önemli boyutu, aslında ulaşım. Bu bakımdan konuyu "ulaşım" olarak ele almak gerek.

İki: "Sürdürülebilir Ulaşım". Bu terimin kaynağında 1987'de Birleşmiş Milletler için hazırlanmış olan bir raporun ("Brundtland Raporu" diye tanınan "Ortak Geleceğimiz" adlı raporun) ortaya attığı "sürdürülebilir kalkınma" var. Bu raporun ortaya attığı (İngilizcesiyle) "sustainable" terimi çeşitli eleştirilerin hedefi oldu. Bunun açık seçiklikten yoksun olduğu ileri sürüldü. Gelecek kuşakların (ne olacağı şimdiden bilinemeyecek) gereksinimlerine gönderme yapmanın bulanıklığı daha da arttırdığı söylendi. Aslında sorunların bütün ağırlıklarıyla bugün yaşandığı belirtildi. Terimin Fransızcasının "durable" mı, yoksa "soutenable" mı olması gerektiği de tartışıldı. Öte yandan, İngilizce sözlüklerde "sustainable" teriminin artık "doğal kaynakların tüketilmesini önleyerek ekolojik dengenin muhafaza edilmesi" olarak tanımlandığını belirtelim. Bu sözün yerine "ekolojik" çok daha anlamlı olabilirdi: "ekolojik ulaşım" gibi.

Aslında "Sürdürülebilir Kalkınma"nın yapısında şaşırtıcı bir çelişki var. Burada sürdürülebilirlik "kalkınma"yı tanımlayan, ikincil planda kalıp "kalkınma"yı ana konu yapan bir sıfat. Önem verilen husus böylece kalkınma ve kalkınmanın sürüp gidebilmesi oluyor. 1987 raporu amacı "bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların da kendi gereksinimlerini karşılayabilme olanağından ödün

vermeksizin karşılamak" olarak tanımlıyor. Oysa odak noktasında "Mevcut düzenin olabildiğince devamı ve sürüp gitmesi" yerine "dünyanın sınırlarına varıldığı" görüşünün, "insanlığın geleceğini yaşamsal tehlikelerin beklediği" endişesinin olması gerekirdi. Konu kalkınmayı devam ettirme telaşı değil, "insan, hayvan, bitki bütün canlılara, doğaya ve özellikle doğal kaynaklara sahip çıkan, saygı duyan, koruyup kollayan, bunların sömürülmesine izin vermeyen" bir dünya düzenidir. Söz konusu olan, kaynakların sınırlı bir ortamda olunduğunun bilinciyle kullanılmasıdır, ekolojik süreçlerin korunmasıdır, biyolojik çeşitliliğin kollanmasıdır.

Alternatif Yaklaşımlar

"Oy kullanma hakkı olması kişiyi yurttaş yapmaya artık yetmiyor." Paris-1 Üniversitesi'nin öğretim görevlilerinden Charles Girard demokrasi anlayışını değiştirmek zorunda olduğumuzu söylüyor. Belli bir zamandan beri "katılımcı demokrasi" üzerinde duruluyordu. Ancak artık yeni bir düzene geçme zamanı gelmiştir. Seçilmiş bir avuç kişinin kendi başlarına politik karar oluşturmaları yerine tercihlerin en geniş planda yurttaşların tartışmasına açılması gerekmektedir. Bu "müzakereli demokrasi"dir. [Jean Birnbaum / Le Monde, 17.9.2010]

Lozan Üniversitesi profesörleri Dominique Bourg ile Kerry Whiteside'ın yayımladıkları yeni kitapta (*Vers une démocratie écologique*, Yayınevi: Seuil, Ekim 2010) politik kurumların dünyanın yüz yüze geldiği büyük ekolojik sorunları çözmeye yeteneğine sahip olmadığını söylüyorlar. Bu nedenle temsili demokrasiye dayalı politik sistemin köklü olarak yeniden tasarlanması gerekiyor. Şimdiki sistem kısa vadeli düşünüyor ve buna göre tavır alıyor. Bu tavrı da ufak bir çıkar grubu biçimlendiriyor. Üstelik maddi zenginliği durmadan arttırmanın, daha fazla üretmenin, daha fazla tüketmenin "iyi bir yaşam"ın kilit taşı olduğu, uzun zamandan beri, beyinlerimize işlendi. Oysa bugün daha az üretmeyi de, daha az tüketmeyi de öğrenmemiz gerekiyor. [Pierre le Hir / Le Monde, 31.10.2010]

Surrey Üniversitesi'nde (İngiltere) ekonomi profesörü olan ve "sürdürülebilir kalkınma" konusunda önde gelen bir otorite olan Tim Jackson büyük yankı yaratan bir kitap yazdı (*Prosperity without Growth - Economics for a Finite Planet*. London, 2009: Yayınevi: Earthscan). Bunda, mevcut büyüme modelinin ekoloji üzerinde son derecede zararlı ve geri dönüştürülemez etkileri olduğunu, tüketim kültürü ile üretkenlikte telaşının bir kenara bırakılması zamanının geldiğini, mevcut modelin terk edilip, insanla ve doğayla çok daha barışık olma şansı bulunan modellerin söz konusu edilmesi gerektiğini vurguluyor.

Alman hukukçu Christoph Schwarte, Londra'da yayımladığı bir yazıda iklim ısınmasından zarar gören ülkelerin büyük ölçüde karbon dioksit salan ülkelere karşı dava açabileceklerini ileri sürdü. Schwarte, bunun için gereken araçların uluslararası hukukta bulunduğunu ifade etti. Nitekim böyle bir hareketlenme başladı bile. Örneğin, Okyanus'un yükselmesiyle sular altında kalacak olan Mikronezya, kendinden 10 bin kilometre ötede olan Çek Cumhuriyet'inden (karbon dioksit salımını azaltması için) kömürlü elektrik santralını modernize etmesini istedi. [Grégoire Alix / Le Monde, 6.10.2010]

Ekonominin durmadan ve sorumsuzca büyümesine karşı olan "Büyümeme" hareketi giderek gelişiyor. 500'ü aşkın bilim insanının katıldığı bir konferans Barcelona Üniversitesi'nde 26 Mart 2010'da toplandı. "Büyümeme"ciler iklimi değiştirmeye çalışmak yerine ekonomik sistemi değiştirmenin gerektiğini ileri sürüyorlar. Mevcut ekonomik düzeni yeşile boyamaya çalışmak, sistemin insana ve çevreye karşı tahripçi niteliğini yok etmeyecektir. XIX. yüzyıl mantığını bir kenara itip yepyeni bir mantık getirmek gerekmektedir. Bu eğilimde olanların çalışmaları <http://www.degrowth.eu> de izlenebilir. [Hervé Kempf / Le Monde, 31.3.2010]

Friedrich-Schiller Üniversitesi profesörü, sosyolog ve düşünür Hartmut Rosa, büyük yankı uyandıran son kitabında modernitenin içine girmiş olduğu çıkmazı etkili biçimde vurguluyor. (*Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Yayınevi: Suhrkamp, 2005. Fransızca baskısı: "Accélération. Une critique sociale du temps". Yayınevi: La Découverte, 2010)

Edgar Morin'in görüşleri

Dünyanın bir uçuruma doğru sürükleniyor olması konusunda yıllardan beri ısrarla uyarı yapan kişilerden biri Fransız düşünür ve sosyolog Edgar Morin'dir. 45 yılda 65 eseri yayımlanmış, 24 üni-

versite tarafından onur doktorası verilmiş olan Morin "İnsanlığın Geleceği İçin Yol" adını taşıyan yeni bir kitap yazdı. (*La Voie - pour l'avenir de l'humanité, Yayınevi: Fayard, Şubat 2011, Paris*) Bunda insanlığın bugün varmış olduğu (çelişkili olduğu kadar tehlikeli) konumu ele alıyor ve geleceğe yönelik yepyeni bir yolun ipuçlarını bütüncül bir açıdan sergiliyor. Aşağıda, kitabın genel yaklaşımını yansıtmak amacıyla bazı satırbaşlarını aktarıyorum. Ayrıca ulaşım konusundaki önerilerini de sunuyorum. Köşeli ayrıçlı bölümler benim yaptığım özetlemeleri veriyor.

"Dünya dediğimiz uzay gemisi, küreselleşme, batılılaşma ve kalkınmadan oluşan üç yüzlü bir süreç içinde çılgın yolculuğuna devam ediyor. [...] İzlenen bu yol bizleri nereye götürecektir? Kesintisiz devam edecek bir ilerlemeye mi? Buna inanmaya olanak yok. Kenneth Boulding'in dediği gibi "sınırlarına varılmış olan bir dünyada katlana katlana büyümenin süresiz devam edip gidebileceğine inanmak için insanın ya deli, ya da ekonomist olması gerekir." Yapılan hesaplar gösteriyor ki, eğer Çin günün birinde, şimdi ABD'de mevcut olan otomobil sahipliği (4 kişiye 3 otomobil) düzeyine ulaşırsa 1,1 milyar otomobil sahibi olacak. Oysa şu anda bütün dünyadaki otomobil sayısı 800 milyon. Bu araçlara hizmet sunacak yollar, otoparklar gibi altyapı ise şu anda ülkede pirinç yetiştirilmeye ayrılmış arazinin tamamı düzeyine ulaşacak. [...] Doymak bilmez totaliterlik ahtapotun ölümü dinsel fanatizm ahtapotunu uyandırdı ve finans kapital ahtapotunu canlandırdı. Bunlar dünyayı gittikçe artan bir güçle kucaklayıp sıkıyorlar. [...] Bir felaketler dizisine doğru mu gidiyoruz? Eğer yol değiştirmeyi beceremezsek böyle olacak gibi duruyor."

[Bir yol değişikliğine gerek olduğu bilincini, insanlığın çok eski ve büyük sorunu olan (ve sayısız devrimci heyecana, sayısız politik, ekonomik, toplumsal, etik projeye kaynak olmuş bulunan) kişilerin, grupların ve halkların arasındaki sefil ilişkileri iyileştirme çabasından ayrı tutamayız. Bu çaba artık bugün, XIX. yüzyılın yaşamsal meselesinin ayrılmaz parçası olmuştur: yepyeni bir "Yol" bulma ve "Dönüşüm"ü gerçekleştirme meselesi. Morin, yepyeni bir yolun ipuçlarını sunan kitabında çeşitli konuları işliyor: insanlık ve uygarlık politikası, demokrasi, demografi, ekoloji, eşitsizlikler, fakirlik, adalet, düşünce ve eğitim reformu, kent ve konut, tarım ve kırsal alan, beslenme, tüketim, çalışma, yaşam ve ahlaki reform, aile, kadının konumu, yetişkinlik, yaşlanma ve ölüm. Bir bölümde de yepyeni bir ulaşım düzenine açılım getiriyor.]

"Ulaşım sektöründe hem en fazla enerji bağımlılığını, hem de en büyük kirlilik kaynağını buluyoruz. Aslında, binlerce kilometreye kamyonlarla yapılan yük taşımacılığını ve üç kilometreyi geçmeyen otomobil hareketlerinin yarısını geçersiz kılmak, yerlerine başka seçenekler getirmek olası: birincisinde kamyonların raylı taşınımı, ikincisinde ise toplu taşıma ve bisiklet kullanımı. Başka bir deyişle, kirlilik yaratan ulaşım biçimlerini değişik girişimlerle azaltmak gerekiyor. Elektrikli ve karma otomobil üretimini cesaretlendirerek... Hava ulaşımını ve otomobil kullanımını azaltmak amacıyla hızlı tren şebekesini yaygınlaştırarak... Suyollarının, kanalların ve akarsuların kullanımını geliştirerek... Kamyonları uzun mesafelere özel trenlerle ulaştırarak... Kıtalararası uçak yolculuklarını azaltmak amacıyla görüntülü telefon toplantılarını yaygınlaştırarak... Kentlerin ve kent merkezlerinin çevresinde otopark kemerleri oluşturarak... Kent merkezlerini yayalaştırarak... Toplutaşına (özellikle tramvaya) öncelik tanıyarak... Bisiklet kullanımını devreye alarak... Otomobil paylaşımını cesaretlendirerek... Belli merkezlere sık ve kısa mesafeli otobüs hizmeti sağlayarak..."

Morin, mevcut dönemin gittikçe koyulaşan karanlığından söz eden son uyarı yazısında hem başlıkta, hem de bitiş cümlesinde "Türk atasözü" diye tanımladığı bir deyim kullandı: "Gece çok şeye gebe. Gün ışığına neler doğar, kimse bilemez." [E. Morin / *Le Monde*, 9.1.2011]

Teşekkür

Bu bildirinin hazırlanışı sırasında verdiği destekten ve sağladığı katkılardan dolayı Mete Akalın dostuma teşekkür ederim.