

## GELECEĞE YANSIMALAR\*

Atila ALPÖGE

Bu yazıda geleceğe uzanan bazı yansımaları yakalamaya çalışacağım. Çünkü insanlığın önemli dönüm ve dönüşüm noktalarına doğru hızla yol aldığı ısrarla söyleniyor. Nedir bu gidiş? Nereye doğru? Ulaşım olgusuna ilgi duyan bizleri bu ne ölçüde ilgilendiriyor? Okurken belki de “Ulaşım konusunun dışındaki bir takım şeylerden söz etmiş. Ne gereği vardı?” diyeceksiniz. Mümkündür. Ama hepimizin yaşamında ve toplumların yaşantısında çok önemli bir yer kapladığına inandığım ulaşım olayına kimi zaman biraz uzaktan bakmanın yararlı olacağını sanıyorum. Bu alanı ilgilendiren bazı genel meseleleri dar meslek çerçevesinden değil de, bazen daha üst düzeyden, daha bütünlük olarak ele almak sanki daha doğru. Aşırı uzmanlaşma bilim insanını kimi zaman adeta ses ve görüntü geçirmez, kalın duvarlarla çevrili, tek boyutlu hücrelere hapsetmiş olabiliyor. Ama küreselleşmiş bir dünyanın birçok katmana oturan çetrefilli konularına çok boyutlu yaklaşımlarla eğilmek gerekiyor.

Ulaşımında bugün neredeyiz? Önce, izin verirseniz, bir anımsatma yapayım. Bugün, evet günü gününe bugün, Ekim ayının ilk günlerinde, tarihi bir olayın neredeyse yüzüncü yılını yaşıyoruz: “Ford T Modeli” 1 Ekim 1908’de üretilmeye başlanmıştı. Gerçi “otomobil” diye adlandırılan kavram daha önce de biliniyordu. Ama Ford bu modelin yapımında “üretim bandı” uygulamasıyla radikal bir çığır açtı ve otomobil olgusunu çok geniş (ve gittikçe genişleyen) halk kütlelerine



sundu. Bu bakımdan, şimdi bugün, “bu kongrede ulaşım ile ilgili bilimsel alanların yüzüncü yılını selamlıyoruz” demek çok da yanlış olmaz. Çünkü bizi bir araya getiren uzmanlıklar demetinin zenginliğini oluşturup biçimlendiren ilk adım, ilk işaret fişeği Ford’un bu atılımı oldu. Ama gelin, bir dipnotu da yerleştirelim buraya ve günümüzde iflas bayrağını çekmiş olan dev General Motors firmasının kuruluş tarihinin de 1908 olduğunu vurgulayalım. General Motors ki, 1930’ların sonundan başlayarak 1940’ların sonuna kadar sayısız ABD kentindeki özellikle raylı ulaşım sistemlerini kapattırma, yok etme yolunda bilinçli ve sinsi çaba göstermiş olmakla suçlanmıştır. Her ne kadar böyle bir savın yalan ve yanlış olduğunu savunan birkaç kişi çıkmışsa da “General Motors fesadı ya da skandalı” bu adla ABD tarihine girmiştir. Acaba bu dev firmanın yüz yıl sonra iflas etmiş olması kapatılmış tramvay ve otobüs hatlarının tarihi intikamını mı ifade ediyor? Yoksa önemli bir

değişimin başlangıcını mı vurguluyor? Göreceğiz.

Evet, otomobil yaşamlara yüz yıl önce girmeye başladı, ama ulaşımın gerçek bir sorun-konu olarak ortaya çıkması İkinci Dünya Savaşı’nın sonuna denk geldi. Savaş bitmişti. Büyük sermaye grupları savaşın yarattığı yıkımdan kurtulma yolunun tüketimden (hem de “tüketim uğruna tüketim” den) geçtiğini kavramışlardı ve otomobil ekonomik gelişmenin en büyük kozlarından, ağır sıklıkta gürleşen başpehlivanlardan biri oldu. Otomotiv sanayisi, petrol şirketleriyle birlikte, ekonominin ana çizgisini belirleyen ve genel politik tercihleri biçimlendiren bir güç olarak ortaya çıktı. Örneğin, ekonomik kriz dönemlerinde devletler (şimdilerde olduğu gibi) pazar daralması nedeniyle otomobil satışlarında ortaya çıkabilecek durgunluğu azaltıcı (vergi indirimi, eski otomobilleri yenileme primi, vb. gibi) çeşitli önlemler getirdiler,

\* 30 Eylül, 1-2 Ekim 2009 tarihlerinde Şubemiz tarafından düzenlenen 8. Ulaştırma Kongresi’nde sunulmuştur,

yan sanayisiyle birlikte bu geniş sektöre kan pompalama durumunda kaldılar. Böylece 1945’le birlikte ulaşım alanının uzmanlıkları bütün boyutlarıyla gündeme oturdu. 1960’ın ilk yıllarında ise çağdaş ulaşım plancılığının ilk çabaları başladı. (İlk “ulaşım modeli” uygulamaları... Bilgisayar destekli karmaşık modeller, vb...)

Not etmekte yarar var. Bu gelişmelerin altyapısında özel otomobil kullanımını görüyoruz. Yani, mesleğin çıkış noktasını ve oyunun kurallarını otomobilin özellikleri, beklentileri ve baskısı tanımlıyor. Diğer ulaşım konuları ancak otomobil odaklı çerçeveden geçerek yaşam buluyor.

Bununla birlikte hemen vurgulamalıyız ki, otomobil odaklı çerçevenin kendi de sanayi devriminin bir ürünü. Hegemonyasını iki yüz yıl sürdürmüş, yaşamın her yönüne damgasını vurmuş, özgün değerler sistemi ve davranış biçimleri ile yepyeni bir sınıf (burjuvazi) yaratmış olan bu devrimin (ki gerçek bir devrim) büyük ve başarılı bir tarihsel olay olduğu kuşkusuz. Sanayi devriminin getirdiği hızlı ve baş döndürücü boyutu günlük yaşamımızın sağında solunda pek de fark etmeden yaşıyoruz. Cebimizdeki görüntülü telefondan, otomobilimizdeki uydu bağlantılı adres bulma cihazına kadar çok şey bunun tartışmasız kanıtı.

Peki, bugün neredeyiz? Şu anda dünya çapında bir kriz yaşanıyor. Bankalar batıyor. Krediler kesiliyor. Piyasa daralıyor. Birikimler buhar oluyor. Binlerce çalışan sokağa atılıyor. İşsizlik görülmemiş düzeylere çıkıyor. Ve bu krizin 2-3 yıl daha etkisini hissettireceği söyleniyor. Bununla birlikte, olay dar boyutlu ekonomik ve finansal bir mesele olarak sunuluyor.

Milyonlarca insanın yaşadığı acılara ve sıkıntılara karşın, hükümetler aldıkları önlemlerle bu dönemin de atlatılacağını, hatta atlatılmaya başlandığını ve ileride her şeyin eskisi gibi parlak ve pırıltılı olacağını ileri sürüyorlar.

Oysa sayısız düşünür ve bilim insanı bugün yaşanmakta olanın yalnızca bir “mini kriz” olduğunu söylüyor ve dünyanın çok daha derin ve büyük çaplı bir krize doğru sürüklendiğini ısrarla ileri sürüyor. “Gerçek kriz” bizleri gelecekte bekleyen krizdir, diyorlar. Ve bu kriz, ister istemez, 200 yıl önce başlamış olan sanayi devriminin açtığı sayfayı kapatacak, bugünden 15-20 yıl sonraya uzanan bir süreç içinde ise yepyeni (ne ve nasıl olacağını şu anda bilemediğimiz) bir sayfayı açacaktır. 150–200 yıl öncesinin sanayi devrimi büyük bir değişim ve dönüşüm yaratmış, yepyeni bir dünyayı biçimlendirmişti. Şimdi önümüzde bizleri buna benzer bir gelişmenin beklediği söyleniyor. Sözü edilen kriz getireceği çalkantı ve yıkımlarla radikal olarak değişik bir uygarlığa ve kültüre kapı açacaktır. Toplumlar ve birey olarak insanlar yepyeni yapılar, düzenlere, oluşumlara, düşünce ve davranış tarzlarına ayak uydurma zorunda kalacaklardır. Belki de büyük insani maliyetleri yüklenerek. Ünlü bir düşünür, Edgar Morin, “bu bir uçuruma gidiştir” diyor (“Vers l’abîme?” 2007, Editions de l’Herne). Başka bir deyişle, bizlerin uğraşı alanımız ve meslek yaşantımızı da değiştirecektir.

Bu öngörü ne ölçüde doğru? Düşünür ve bilim insanları neye dayanarak böyle bir yargıya varıyorlar? Nedir bu gelişme? Bunun boyutu ne? Açıldığı ileri sürülen yeni sayfanın olası özellikleri ne?

İnsanlık tarihindeki 200 yıllık oluşumun, kültürün, davranışların

adeta bir iflas noktasında olduğunu ileri sürmek ciddi bir konu. Eğer bu böyleyse (15-20 yıl sonrasını kucakladığı için) bu olgu belki de bugünün yaşlı kuşağını fazla ilgilendirmeyecek. Ancak beklenen kriz ve onun yaratacağı dönüşüm o dönemde kumandaya oturacak olan genç meslektaşlarımız için yaşamsal bir anlam taşıyor. Çünkü bugün yazılmakta olan faturayı onlar 15-20 yıl sonra günlük yaşamlarında ödemeye başlayacaklar.

Uzmanların çok zor yaşanacağını ileri sürdükleri bu olası krize yakından eğilelim. Özelliklerini kavramaya ve bu olgunun bizlerin uğraşı alanlarını niye ve ne biçimde ilgilendirdiğini anlamaya çalışalım.

Beklenen krizin üç ayrı boyutu var. Böylesine bir üçlemenin varlığı, onu daha önceki krizlerden ve olgulardan farklı kılıyor:

- Çevresel boyut.
- Kültürel boyut.
- Bireysel boyut.

## ÇEVRESEL BOYUT

Bu konuda çoğumuzun zaten bildiği olguların ayrıntılarına girmeyeceğim. Bazı ana başlıkları listelemekle yetineceğim:

- Küresel ısınma ve iklim değişiklikleri.
- Buzulların erimesi.
- Denizlerin 20-50 santim arasında yükselmesi.
- Aşırı gaz karbonik salımı.
- Ozon tabakasının delinmesi.
- Petrolün hızla tükenmesi.
- Gittikçe yetersiz kalan su kaynakları.
- Tarım alanlarında gözlenen çölleşme.
- Yok olan hayvan türleri.
- Balık stokunun hızla azalması.
- Her türlü (nükleer, kimyasal ve benzeri) atığın, çöplerin, otomobil mezarlıklarının yönetimi.

• Hava kirliliği nedeniyle (Dünya Sağlık Örgütü'nün rakamlarına göre) her yıl 500 bin kişinin ölüyor olması. (Örgütün 15 Haziran 1999'da yayımladığı özel bir rapor bu ölümlerin büyük bir bölümünün otomobillerden kaynaklandığını belirtmişti. Daha sonra Japonya'da açılan bir dizi davanın sonunda otomobil üreticileri neden oldukları hava kirliliğinin ölümlere neden olması gerekçesiyle 500 davacıya 7,4 milyar avro ödemeye mahkûm edilmişlerdi.)

Düşünürler ve bilim insanları doğanın ve onun sunduğu kaynakların uzun bir zamandan beri aç, gözü dönmüş bir saldırının istismarına ve sömürüsüne uğramış olduğunu belirtiyorlar. Belirtmekle kalmıyorlar, en az 10 yıldan beri adeta bağırıp duruyorlar. İnsanlık sanayi devrimi döneminde dünyanın, kaynaklar bakımından, sınırsız olduğunu sandı. Toprak, hava, toprak altı, doğa süresiz ve çılğınca tüketilebilirmiş gibi kaygısızca davrandı. Şimdi ise, yavaş yavaş sınırların var olduğunu hissetmeye ve vaktiyle umursamamış olduğumuz bu sınırlara toslamaya başladık.

Bilim adamları fazla zaman kalmadığını, ivedi tavır almada geç kalındığı takdirde, bu gelişmelerde geri dönülemezlik eşiklerin ve yaşamsal tehlikelerin belireceğini ısrarla belirtiyorlar. Bu eşiklerin aşılması ise mevcut enerji, su ve tarımsal ürün kaynaklarında gereksinimlere göre büyük yetersizlikler yaratacağı ve toplumları ciddi paylaşma sorunlarına sürükleyeceği için büyük çaplı, kanlı savaşlar çıkacaktır, toplumlar baş edilemez çalkantıların içinde bunalacaklardır.

Geçtiğimiz yıllarda Birleşmiş Milletler Çevre Programı bir çalışma yürüttü. Uzun süren ve 1.400 bilim

insanının yoğun katkılarını içeren bu çalışma 2007'de 3.000 sayfalık bir rapor üretti. GEO-4 adını taşıyan bu dev rapor dünyanın karşılaştığı tehlikeyi ayrıntılarıyla, kademe kademe analiz ediyor ve alternatif politikalar geliştiriyor. (Bu konudaki bazı bilgiler EK-1'de görülebilir.) Bu girişimin sonucu olarak bazı ülkeler konuya eğilmeye başladılar. Örneğin Fransa'da hükümet bir çevre şurası toplayarak ilgililere öneri paketleri hazırlattı. Bu şura (daha sonra hükümetin de benimsediği) 238 adet somut öneri geliştirdi. Bunların 35'i doğrudan doğruya ulaşım ile ilgili. (EK-2'ye bakınız.) Bunların arasında çarpıcı ve radikal öneriler var: Karayolu ve havayolu ulaşımına verilmiş olan önceliklerin ikinci plana çekilmesi... Otoyol yapımlarının frenlenmesi... Otoyollarda toplu taşıma sistemlerine tahsis edilecek şeritlerin oluşturulması... Kent merkezlerine girişlerin fiyatlandırılması... 10 yıl içinde 1.500 km. tramvay ve özel otobüs yolu yapılması ve 2.000 km. hızlı tren hattı oluşturulması... Yük taşımacılığında kombine ulaşım olanaklarını arttırarak karayolu dışındaki yük taşımacılığı payının %25'e yükseltilmesi...

Gündeme gelen konulardan biri de gaz karbonik salımıyla ilgili olarak önerilen (ya da bazı ülkelerde zaten uygulanmakta olan) "karbon vergisi". (EK-3)

Görüldüğü gibi, ulaşım bu bakış açısı içinde ana hedeflerden biri durumunda. Aslında bunda fazla da şaşırtıcı bir yön yok. Bunun böyle olacağı kolayca tahmin edilebilirdi. Esas yeni olan, gereken radikal değişim ve dönüşümlerin önümüzdeki yıllarda ne ölçüde ve hangi hızla politikalara yansıtılabileceği sorusu. Örneğin Türkiye bunu becerebilecek mi?

Şimdiye kadarki uygulamalara bakınca toplumların bu olguları

umursamadığını, hükümetlerin de ayak sürüdüğünü görüyoruz. Örneğin, çevre sorunlarını Birleşmiş Milletler 35 yıl önce resmen gündeme getirmişti; ama ülkeler ancak son 5-10 yıl içinde usul usul harekete geçmeye başladılar. Bu arada Türkiye'nin birçok ülkenin onayladığı Kyoto anlaşmasını uzun süre onaylamadığını ve ancak yakınlarında ABD de onayladıktan sonra olurlarını verdiği not edelim. Bu genel umursamazlığın geri planında, kurulu ekonomik düzenin ve sermaye gruplarının çıkarları yer alıyor. Çünkü yapılması gerekenler bu çıkarları zedeliyor. Bu yüzden de bu çevrelerin yeni yaklaşıma uyum sağlayabileceği koşulların belirmesi bekleniyor. Evet ama, acaba şimdi bu bekleme zamanı var mı elimizde? Ne kadar bekleyebiliriz? Bu sorunun kapsamını daha da ağırlaştırılan başka bir olgu var: Bugün dünya nüfusunun 7 milyar olduğu hesaplanıyor. Önümüzdeki 30-40 yılda ise %29 artışla 9 milyarı bulacağı tahmin ediliyor. Yani hem dünya nüfusu hızla artacak, hem de ekonomik gelişme çabalarının bu artan nüfusa sağlayacağı kalkınma hızı ek istemler (talepler) yaratacak. Bu olgunun ışığında bugünkü ("dünya sınırsızdır" varsayımına dayalı) yaşam modeline ve alışkanlıklarına uygun istemlerde ciddi bir patlama belirecek, demektir. Dünyamız bunu kaldıracabilecek mi?

## KÜLTÜREL BOYUT

Bu başlık altında karşımıza iki alt başlık çıkıyor. Biri demokrasi kavramı, öteki de uygarlık kavramı.

### (a) "Demokrasi" kavramı.

Dünyanın sınırlarının daralmasından kaynaklanan aşırı sıkıntılar devlet yönetimlerini giderek oligarşik bir yapıya kaydırıyor. Bunun örneklerini bugün bol bol görüyoruz. Örneğin Bush yönetimi Irak'a saldırmadan

önce kamuoyunu harekete geçirmek için “toplu imha silahları” ve “El-Kaide bağlantısı” gibi uyduruk kanıtlar ileri sürdü, ya da önemli bir CIA raporunu (bunu yapmak yasak olduğu halde) senatodan sakladı. Başka ülkelerde de yöneticilerin “ben bilirim, bildiğimi de yaparım” tavrını takındığını duyuyoruz, gözlemliyoruz, yaşıyoruz.

Öte yandan “temsili demokrasi”nin sınırlarına da varmış durumdayız. Başka bir deyişle, “demokrasi” adına toplumdan beklenen, seçimlerde oy kullanıp “temsilci” seçmek oluyor. Bu tür demokrasi millet meclisine gönderilen kişilerin yaptıklarını, tartıştıklarını, itişme ve kakaşmalarını bir futbol maçı izler gibi uzaktan seyretmek, bu çerçevede içinde de kişisel görüş ve tepkileri televizyon karşısında, aile ortamında, kahve köşelerinde ifade etmekle yetinmek anlamını taşıyor. Bu yöntemin neresinin “demokratik” olduğu ciddi tartışma konusu. Politikacılar şöyle ya da böyle verilmiş oylarla, şöyle ya da böyle iktidar oldukları zaman sınırlanmaz bir güç elde etmiş duygusuna kapılabiliyorlar. Daha önce sözünü ettiğimiz ciddi kriz ortamına girildiği zaman bu politikacıların tam bir oligarşi kurmayacakları konusunda kimsenin garantisi yok. Bu noktada, belirlemekte olan yeni eğilimlere örnek vermiş olmak için, birkaç bilim insanının görüşlerine yer verelim.

Saygın bir bilim adamı, Harald Welzer (Essen Üniversitesi toplumsal psikoloji profesörü) 15.8.2008 tarihli Le Monde'daki yazısında, yeni yapılmış araştırmaların Almanların neredeyse yarısının demokrasi denilen kavrama artık güven duymadıklarını ortaya çıkardığını söylüyor. Seçimlere katılım hızla düşmektedir; çünkü oy verenler bu

eylemin fazla bir işlevi olmadığı düşüncesindedirler. Demokrasiye gerçek anlamını verecek “katılımcı” bir modele geçme zamanı artık gelmiştir.

Collège de France profesörlerinden Pierre Rosanvallon (Le Monde, 28.4.2009) “çoğunluk hegemonyasına dayalı temsili” modelin sınırlarına geldiğini ileri sürüyor. Ona göre, millet meclislerinin dışındaki kurum ve oluşumların yaygın ve etkin katılımına yepyeni mekanizmalarla kapı açmak gerekiyor artık. Yönetimler olması gerektiği kadar saydam değildir ve mevcut hesap verme mekanizmaları yetersizdir; bunları yaygınlaştırılarak güçlendirmenin yolları bulunmalıdır. Yöneticilerden (daha önce söyleyip beyan ettikleri politikaların ışığında) yaptıkları ve yapmadıkları hakkında hesap sorma sistemleri kurulmalıdır. Daha da önemlisi, karar süreçlerinde bugünle ilgili tasarımlar mutlaka gelecek boyutunu da içermelidir. Yani bugünün kararlarının geleceğe nasıl yansıtacağı değerlendirme konusu olmalıdır, çünkü yönetimler yarattıkları (gittikçe büyüyen) kamu borçları yoluyla ve umursamazca tüketilmesine göz yumup izin verdikleri doğal kaynak yağmasıyla gelecek kuşaklara fatura çıkarmaktadırlar.

Bu söylemlerin kâğıt üzerinde kalmış süslü ve soyut sözler olduğu, gerçekleşme şansları bulunmadığı elbette ileri sürülebilir. Ancak Latin Amerika’da, Kanada’da ve Kuzey Avrupa ülkelerinde bu anlamda (katılımcı bütçe, halk jürileri gibi) bazı denemelerin 8-9 yıldan beri başarıyla uygulandığını hatırlatmak yerinde olur.

### (b) “Uygarlık” kavramı.

Ünlü düşünür Edgar Morin bugünkü günde, gecikmeden yepyeni bir

uygarlık politikası tanımlamak gerektiğini vurguluyor. Bir kitabında (“Une politique de civilisation, Edition Arléa, 2002”) mevcut uygarlığın bir çıkmaza saplanmış durumda olduğunu, değer sistemlerinde önemli kaymalar ve çelişkiler yaşandığını ileri sürüyor:

“Batı uygarlığının ışıklı yüzünü oluşturan her şey bugün arka planında gittikçe kararar bir görünüm sunuyor. Örneğin bu uygarlığın büyük başarılarından biri olan bireyin ön plana çıkışının hemen yanında yalnızlığı, benmerkezciliği, toplumsal dayanışmanın erimesini buluyoruz. İnsanların sayısız gereksinimlerine yanıt vermiş olan sanayi, bugün biyosferi tehdit eden kirlenmelerin kaynağı durumunda. Ve otomobil, uygarlığımızın hem erdemini, hem de kötülüğünü temsil ediyor. Daha da kötüsü, bu uygarlığın tanımladığı model “kalkınma ve gelişme” adı altında Batı dışı toplumlara da taşındı. Ekonomi temelli olan bu model adeta bir lokomotif olacaktı, peşinden toplumsal ve insani gelişmeyi de çekip götürecekti. Bunun böyle olmadığını ve bu modelin insani ve ahlaki gerilemeyi de getirdiğini hem kendi ülkelerimizde, hem de geleneksel ülkelerde görüyoruz. Bu durum ciddi bir uygarlık krizinin varlığını belgeliyor. [...] Küreselleşme, yerel kültürleri silip süpürmesi ve kimlikleri benzeşik kılmasıyla elbette yıkıcı bir nitelik taşıyor. Ama belli bir fırsat da getirebilir. Başka kültürlerle açılma ve bu yolla kendi kültürüne yeni sesler ve renkler getirebilme açısından. Kendi kimliğini yitirmeden, bir dünya vatandaşı olduğumuz bilincini geliştirmesi bakımından. Bu dönüşümü beceremezsek insanların kendi iç dünyalarına ve dinsel, etnik kimliklerine kapanmalarıyla ciddi bir “Balkanlaşma” (yani Balkanlarda

olduğu gibi ülkelerin param parça olması) yaşanabilir.”

Mevcut ekonomik kalkınma söyleminin en önemli araçlarından biri tüketim. Daha doğrusu “tüketmiş olmak için tüketim”. Bunun yarattığı tüketim çılgınlığı çarpık değerler sistemi getiriyor ve kişileri içeriğe değil gösterişe, öte yandan aşırı bencillığe sürüklüyor. Her ne olursa olsun köşe dönmeye, kör bir para hirsına, başkalarıyla mal-mülk konusunda yarışmaya itiyor. “Sahip olmak” yükselmiş bir değer konumu kazanırken, “var olmak” kavramı gündemden siliniyor. Bazı araştırmacılar bu tür tüketim hirsının gittikçe büyüyen ve varoluş sorunuyla ilişkili olan bir boşluğu doldurmaya yaradığını ve düzenin kişi üzerinde yarattığı strese, yorgunluğa, güvensizlik duygusuna karşı bir savunma mekanizması olduğunu ileri sürüyorlar. Bu nedenle de, ufukta belirmekte olan dönüşümün başarılı olmasında, değerler sisteminin yeni baştan tanımlanmasına olanak sağlayacak bir “uygarlık politikası” geliştirilmesini birincil koşullardan biri olarak vurguluyorlar.

## BİREYSEL BOYUT

Değişim ve dönüşümden söz ediyoruz. Aslında bu olgunun gerçek muhatabı kişiler. Yani bireylerin tavırlarında oluşması beklenen değişim ve dönüşümdür söz konusu olan. Yönetimler bir dizi yeni politika tanımlayabilir, yasalar çıkarabilir, yönetmelikler kaleme alabilirler. Ama bunların uygulanmasındaki başarının kilit ögesi bireyler. Çünkü böylesine radikal bir toplumsal dönüşümü amaçlayan idari politika ve kararlar bireylerin gönüllerini, kafalarını ve tam katılımını sağlamazlarsa başarılı olamazlar. Kişilerden beklenen radikal bir tavır değişikliğidir. Hem de oldukça kısa bir zaman diliminde. Aslında bu

boyut, yakın gelecekte insanlığı bekleyen dönüşümü hem öncelerden farklı kılan, hem de zorlaştıran bir özellik. Daha önceleri bireysel dönüşüm genel değişikliği yavaş yavaş izleyerek ve ondan etkilenerek biçimlenmişti; değişimin sonucu ve ürünüydü. Şimdi ise bireysel dönüşümün genel değişikliği yaratacak ana öğelerinden biri olması isteniyor. Bu olguyu vurgulamak için birkaç örneğe başvurmakta yarar var:

- Yeni bir demokrasi anlayışının yerine oturması kişilerin televizyon karşısında keyfince görüş bildirme tembelliğini bir kenara bırakıp çeşitli sivil toplum kuruluşlarında etkin ve etkin görev almalarını gerektiriyor.
- Küresel şirketlerin reklamlar ve diğer araçlarla (beyin yıkarcasına) iteleyip durduğu “tüketim amaçlı tüketim” söylemine direnecek ve içinde yaşanan “tüketim toplumu”nu sorumlu ve dengeli bir kapsama oturtacak olanlar gene bireyler.
- Enerji, su ve diğer kaynakların kullanımını olabilecek en aza indirmek bireylerin akılcı dikkat ve duyarlılığına bağlı.
- Ulaşım alışkanlıklarını yeniden tanımlamak, otomobil kullanım tarzını değiştirmek, toplutaşına daha fazla yönelmek gene bireylerin tercihleriyle yaşam bulacak.

Harald Welzer başka bir yazısında (Le Monde, 8.2.2009) Kaliforniya’da balıkçılar arasında yürütülmüş bir araştırmadan söz ediyor. Bu çalışma, çok yaşlı balıkçıların aşırı avlama ve balık türlerinin yok olması konularında çok daha duyarlı oldukları halde, genç balıkçıların umursamaz olduklarını vurgulamış. Welzer, değer sistemlerinde ve endişelerde beliren böylesi bilinçsizliğin, özellikle gençler arasında, kriz zamanlarında hep görüldüğünü söylüyor ve Nazi

Almanya’sının ilk yıllarını örnek gösteriyor; Almanların büyük bir çoğunluğu “bir şey olmaz” duygusuyla “her şey nasıl olsa eskisi gibi devam edecek” rahatlığı içinde davranmış, Nazizm’in yükselişini seyretmekle yetinmişti.

Eğer gelişmeler bireylerin “otomobil” ile olan ilişkilerinde yeni bir tavır takınmalarını gerektiriyorsa bu nasıl sağlanacak? Otomobillerini binalarının hemen kapısının önünde mutlaka park etme talebinde olan kişiler, örneğin toplutaşına yönelmeye nasıl ikna edilecekler?

## ULAŞIMA YANSIMALAR

Yukarıda çizmeye çalıştığım tablo, bize kendi uğraşı alanlarımız açısından nasıl bir görünüm veriyor? Ne gibi yeni yönelmeler getiriyor? Ve önümüzdeki 15-20 yıl içinde ne gibi baskı ve zorluklarla karşı karşıya bırakıyor bizler? Özetleyelim.

Öyle görünüyor ki, ulaşımı geçen yüz yıl içinde olduğu gibi “otomobil odaklı” değil de, başka türlü algılama durumundayız. Otomobilin yerini, kullanımını, biçimini, kapsamını yeniden tanımlayacağız. Bir yandan toplutaşın sistemlerine (hızlı trenleri, tramvayları, metroları, özel yollarıyla) artık ciddi öncelik verirken, öbür yandan da ulaşımın toplumsal yaşamdaki konumunu sorgulamaya başlayacağız. Yani, gerek yerleşme düzenlerinde, gerekse toplumsal örgütlenmede ulaşımı “giderek artan daha uzun mesafelere, giderek azalan zamanda” açılım aracı gibi tanımlamak yerine daha başka bir işlev ya da işlevlerle tanımlamamız beklenecek. Karayolunda olduğu gibi hava ulaşımının da işlevini yeniden ve daha başka düşüncelerle irdeleyeceğiz. Güneş, hidrojen ya da tarım ürünü kaynaklı yakıt gibi alternatif yakıt ve enerji denemelerini tartışacağız. Örneğin,

tarım ürünü kaynaklı yakıtların tarıma ve insan beslenmesine büyük çaplı zarar verdiği savlarını gözden geçireceğiz.

Karayollarında hem hava kirliliğini, hem de yakıt tüketimini azaltmak bakımından (yaygın ya da belirli kesim ve zamanlarda) hız sınırlamaları uygulamaya başlayacağız. Gereğinde yetersiz de olsalar, mevcut yol şebekesinde bazı yerlerde toplu taşıma öncelikler tanıyacağız. Kent merkezlerine girişi fiyatlandırma, gaz karbonik vergisi uygulama gibi “kirleten ya da sorun yaratan öder” anlamı önlemler planlayacağız. Yük taşımacılığında demiryolunu yoğun olarak devreye alan kombine ulaşım modelleri geliştireceğiz. (Küçük bir not. Şu anda bile ülkemizde yapılıp Doğu Avrupa’ya ihraç edilen otomobiller artık demiryolu ile ulaştırılıyor.)

Toplumla kuracağımız ilişkiler nitelik değiştirecek. Demokratik planlamanın, katılımın ne olduğunu, nasıl yürütüleceğini öğrenmeye başlayacağız. Dürüst bir biçimde saydam olmayı, hesap verme mekanizmaları geliştirmeyi, toplumla yapıcı bir diyalog kurup sürekli bilgilendirmeyi, sağlam ve verimli bir iletişim sistemi yürütmeyi yeni sorumluluklar olarak yükleneceğiz. Toplumdan beklenen (yeni bir tüketim modelinin ortaya çıkması, otomobille ilişkilerin yeniden tanımlanması gibi konularda) kültürel dönüşümün gerçekleşmesine şöyle ya da böyle yardım edeceğiz.

Burada sunduğum liste bir bilim-kurgu filminden ya da romanından çıkmış fantezi ürün gibi görülebilir. Bunların hepsi birden gündemlerimize oturacak, demiyorum. Ama altını çizmek gerekir ki, yukarıdaki olgular bizleri (daha doğrusu genç meslektaşlarımızı) belli ölçülerde (az ya da çok) ileri yıllarda bekliyor.

Önemli olan, zamanın azlığı. Çevresel sorunlar çıkmazı nedeniyle dönüşümün 50-60 yılda kendiliğinden oluşmasını bekleme şansı fazla yok. Bu süreyi olabildiğince azaltmak ve bunun yöntemlerini yaratmak gerekiyor. Zorluk burada. Tabii, özellikle ülkemiz açısından (ve bugün çevremizde gözlemlediklerimizden kaynaklanan) kaygı yaratıcı bir dizi soru var karşımızda:

- Yönetimler, politik yapılar bu tür bir çerçeveyi ciddiye almaya hazır mı? Bu çevrelerin özellikle ulaşım konusundaki tavrını yıllardan beri biliyoruz. Bilmenin ötesinde, uğraşlarımızla, kavgalarımızla yaşadık. Uzman görüşe ne ölçüde değer verdikler malum. Bu tavrı nasıl değişecek? İlle de uluslar arası baskıları ve yabancı ülkelerin yönlendirmelerini mi beklemek gerekecek?

- Toplumdaki yaygın ve yoğun (tüketim modeli vb. gibi) dinamikler halkı ne ölçüde bu söylemleri dinlemeye cesaretlendiriyor? Biliyoruz ki kişiler de, politikacılar da gereksinimleri çok kısa süreli zaman dilimleri içinde ve çoğunlukla tepkisel olarak tanımlıyorlar. Daha geniş bir zaman dilimini (örneğin 10-15 yılı) kucaklayacak bir vizyon geliştiremiyorlar. Öyleyse insanlığı bekleyen büyük değişim ve dönüşümü nasıl benimseyecekler? Yoksa bu dönüşümün gerçekleşmesinin yolunun akılla, düşünceyle, barışla biçimlenmiş bir ortamdan değil de, ille de aşırı kanlı savaşımlardan, büyük yıkımlardan geçmesi mi gerekiyor? Er geç karşılaşacağımız bu soruların yanıtlarını bilemiyorum. Ama bilebildiğim başka bir şey var. O da bu alanlarda çalışacak ve olası baskılarla, çıkmazlarla, sorunlarla boğuşacak olan kişilerin, özellikle genç arkadaşlarımızın bazı yeteneklerini daha bir geliştirmeleri, kendilerine bazı ek donanımlar kazandırmaları gereği.

Ne gibi şeyler? Bir yandan, dayanışmayı sağlama ve deneyimlerle bilgileri bölüşme bakımından etkin ve etken mesleki örgütlenme... Diğer yandan da kişisel bakımdan demokratik tavrı içselleştirme, iletişim becerisini geliştirme, iyi kişisel ilişkiler oluşturma yeteneğini güçlendirme, vb... İlginçtir, 1995’deki 3. Ulaşım Kongresi’ne sunmuş olduğum bildiride de benzeri noktaların üzerinde durmuştum. 14 yıl sonra bile bu olgular önemlerini yitirmemiş gibi duruyorlar. Ek-4’te bu bildirden yapılmış alıntılar görülebilir.

Önümüzdeki 20-30 yıl için kollarını sıvamakta olan genç arkadaşlarıma başarılar dilerim.

(Not: Bu yazı 20 Ağustos 2009’da tamamlanmıştır. Bu bakımdan o tarihte geçerli olan veri ve bilgilerden yararlanmıştır.)

## EK - 1 GEO-4 RAPORU

Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) Ekim 2007’de 1.400 uzmanın katılımıyla hazırlanmış 3.000 sayfalık bir rapor yayımladı: GEO-4. Rapor çevre konularının günümüzde vardığı konumu inceliyor, sorunları teker teker ele alıyor ve bu gidişin varabileceği noktaları irdeliyor. Öte yandan gelecekle ilgili olası gelişmelere dört ayrı senaryonun açısından bakıyor. Bunlardan biri yalnızca ekonomik gelişmeye odaklı (şimdikine çok benzeyen) liberal bir “pazar politikası”. Öteki uçta ise, ekolojik endişelere öncelik tanıyan “çevresel politika” yer alıyor. Bu iki senaryonun yaratacağı ve (atmosfere atılıp sera etkisine neden olabilecek) gaz salınım tahminleri şöyle: Pazar politikası: 2000 yılında 10 milyar ton - 2050’de 23 milyar ton. Çevresel politika: 2000 yılında 10 milyar ton - 2050’de 8 milyar ton

Gene bu iki stratejinin ışığında dünyanın gereksinim duyacağı toplam su ihtiyacı şöyle:  
Pazar politikası: 2000'de 3,7 trilyon m<sup>3</sup> - 2050'de 6 trilyon m<sup>3</sup>  
Çevresel politika: 2000'de 3,7 trilyon m<sup>3</sup> - 2050'de 4 trilyon m<sup>3</sup>

Raporun verdiği bazı bilgileri de aktaralım. Otomobil kullanımının, karbon dioksit salımına, hava kirliliğine ve küresel ısınmaya en fazla katkıda bulunan olgulardan biri olduğu görülüyor. Bunun zaman içindeki gelişmesini aşağıdaki otomobil parkı rakamları çok iyi özetliyor:  
ABD'de 1980'de 170 milyon - 2004'te 240 milyon  
Avrupa'da 1980'de 110 milyon - 2004'te 250 milyon  
Asya'da 1980'de 40 milyon - 2004'te 120 milyon

Özellikle Asya'nın hızla gelişen ekonomilerinin önümüzdeki yıllarda devreye sokabileceği otomobil sayıları düşünülürse ve gelişmelerin bugünkü gibi devam edeceği kabul edilirse, şimdi ciddi bir sorun kaynağı olan otomobilin ileri yıllarda (örneğin 2030'da) ne gibi bir çikmazı yaratacağı kavranabilir.

Öte yandan, dünya nüfusundaki hızlı artış ve ekonomik etkinliklerdeki patlama kentsel yerleşmelerde büyük baskı yaratıyor. Bu olgu, tarımsal alanlarda da radikal azalmalara neden oluyor. Aşağıda verilen değerlerin vurguladığı gibi: dünyadaki toplam alan / toplam kişi sayısı  
1900: 7,91  
1950: 5,15  
2005: 2,02  
2050: 1,63 (tahmin)

Doğal dengelerin sarsılması sonucu ortaya çıkan afetler de insanlığı giderek daha derinden etkiliyor. Bilimsel araştırmalar büyük çaplı

deprem, sel, kuraklık, fırtına gibi afetlerin etkilediği insan sayısında ciddi artışlar saptıyorlar. 1970'te bu olaylardan 0,6 milyar kişi etkilenmişken 2000'de bu rakamın 3,5 milyar kişiye ulaştığı belirtiliyor. Ayrıca not etmekte yarar var, bu kişilerin %90'ı düşük gelirli kesimlerden.

Ayrıca bugünkü tüketim miktarlarından hareket ederek (yeni tüketici eklenmemesi koşuluyla) dünyada mevcut maden yataklarında 15 yıllık altın, gümüş, paladyum olduğu, kurşun, bakır ve çinko için bu sürenin ancak 20-30 yıla uzandığı belirtiliyor.

GEO-4 raporu şu adreste görülebilir: <http://www.unep.org/geo/>

## EK - 2 FRANSA ÇEVRE ŞURASI

2007 sonbaharında Fransız hükümeti "Grenelle de l'Environnement" adı altında bir çevre şurası topladı. İlgili kişi ve kurumların çoğunu bir araya getiren bu oluşum uzun bir çalışma döneminden sonra katılımcıların hepsinin üzerinde anlaştığı hacimli bir rapor sundu. Rapor çeşitli alanlarda yapılması gerekenleri birer yükümlülük biçiminde sunuyordu. Hükümet de bu raporu esas itibarıyla ve kendi yükümlülüğü olarak kabul etti. Bu raporun tamamı aşağıdaki internet adresinde bulunabilir: <http://www.legrenelle-environnement.fr/>

Raporda toplam olarak 238 madde yer alıyor. Bunlardan 35'i ulaşım ile ilgili. Bunları şöyle özetleyebiliriz:

- Yol ve havaalanı kapasitelerinin artırılması projelerinin (çok özel hallerdeki sayılı sorunların çözülmesi hariç) dondurulması.
- Otoyol yapılarının frenlenmesi.

- Karayolu ve havayolu ulaşımına bugüne kadar verilmiş önceliği ikinci plana çekerek, çeşitli ulaşım türlerinin bütünleşik çalışmasına olanak verecek çözümlere öncelik verilmesi.
- Kentlerde otobüs ve tramvaylar için özel yolların yaratılmasına devlet yardımı verilmesi.
- 10 yıl içinde 1.500 km. yeni tramvay ve özel otobüs yolu yapılmasının sağlanması.
- Otoyollar üzerinde toplu taşıma sistemleri için korunmuş özel şeritlerin denemesi.
- Kentlere, kent merkezlerine girişin fiyatlandırılma yönteminin denemesi.
- 2020'ye kadar 2.000 km. uzunluğunda hızlı tren hatları oluşturulması.
- Otomobillerin karbon dioksit salımının 2020'ye kadar %35 azaltılması.
- Ucuz araç tasarımının, karma ve elektrikli otomobil yapımının teşvik edilmesi.
- Yollarda hız limitlerinin düşürülmesi.
- 2020'ye kadar hava ulaşımında yakıt tüketiminin ve gaz karbonik salımının yarı yarıya azaltılması.
- 2020'ye kadar uçak gürültülerini %50 oranında azaltıcı önlemlerin alınmasının sağlanması.
- Demiryolu ya da denizyolu (suyolu) otoyollarının (yani bu altyapılarda büyük hız yapabilme olanaklarının) geliştirilmesi.
- Yük taşımacılığında kombine ulaşım olanağının hızla artırılması.
- Karayolu dışı (demiryolu, akarsu, deniz) yük taşımacılığının payının bugünkü %14'den 15 yılda % 25'e çıkarılması.
- Akarsu ulaşımının payının iki misline çıkarılması.
- Ağır araçların otoyolların dışındaki yolları kullanımına özel bir ücret getirilmesi.

Ayrıca rapor bütün alanları kapsayacak biçimde çevre

demokrasisi kavramını getiriyor. Yani, devletin bu konularda toplumla ve özellikle sivil toplum kuruluşlarıyla verimli bir diyalog içinde olmaya özen göstermesi ve örneğin etken “hesap verme mekanizmaları” geliştirmesi gerektiğini vurguluyor.

Bu arada raporda şu an Fransa’da mevcut olan altyapı olanakları hakkında da bilgi verilmiş. Bunları not etmekte yarar görüyorum: 15.000 km. otoyol ve 4 şeritli ana yol / 1.800 km. hızlı tren hattı 2.000 km. geniş gabarili su ulaşım olanağı, 19 yerleşimde ise: 114 km. metro / 329 km. tramvay yolu / 800 km. özel otobüs yolu.

### EK - 3 KARBON VERGİSİ

*(Bu ekteki bilgiler aşağıda adları ve tarihleri verilen Fransız gazetelerinden derlendi: Les Échos, 27.7.2009 / Le Monde, 28.7.2009 / Le Monde, 3.8.2009)*

Fransa’da hükümet, küresel ısınmayla ilgili olarak gaz karbonik salımı konusunda (değişik kesimlerin temsilcilerini de içeren) bir bilim kurulu oluşturdu. Kurul, çalışmalarının sonunda raporunu Temmuz 2009’un son günlerinde başbakanı sundu. Rapor 2010’un ilk gününden itibaren fosil enerjilerin (petrol, doğalgaz ve kömür) sanayide, ulaşımda, konut ve işyerlerinde kullanımını vergilendirecek ve “karbon vergisi” adını taşıyacak bir verginin uygulanmaya başlanmasını öneriyor. Önerinin temel amacı fosil kaynaklı enerji kullanımını hızla azaltmak, alternatif enerji kaynaklarına geçişi kolaylaştırmak ve böylece (gerek sanayide, gerekse kişilerde) önemli bir davranış değişikliği yaratarak enerji kullanımında daha dikkatli ve tutumlu olunmasını (hatta küresel ekonominin gittikçe artan

enerji sarfiyatını tersine çevirerek aşağılara çekmeyi) sağlamak. Umulan, beklenen, hedeflenen 2050 yılı dolaylarında Fransa’nın gaz karbonik salımını şimdiki dördte bir düzeyine indirmiş olmasıdır.

Verginin hesaplanmasında temel alınan kıstas, havaya salınan gaz karboniğin her tonu için 2010’da 32 avroluk bir maliyetin düşünülmesi, 2030’da ise bunun 100 avroya çıkarılmasıdır. Ulaşım kesimini ilgilendirmesi bakımından bu kıstas benzinin litresine (1910’da) 8-9 “cent”lik bir ek vergi getiriyor. Vergi, bu başlangıç değerinden sonra zamanla azar azar artarak 1930’da litrede 25-30 “cent”e varıyor. Genelde yaygın kabul gören bu önerinin tartışılan boyutlarından biri verginin dar gelirli kesimlere getireceği yükün nasıl telafi edilebileceği. Başka bir konu da (belli oranda kömür kullanıldığı için) elektrik üretimine de bu verginin uygulanması. Kurul bu verginin (politik gerekçelerle) daha düşük bir düzeyde başlatılmasının istenen davranış değişikliğini yaratmaya yeterli olmayacağını ileri sürüyor. “Yeşiller” bu girişimin devrimci bir nitelik taşıdığını, vergi anlayışında radikal bir dönüşüm yaratacağını ve durmadan üretimi, çalışmayı, işgücünü vergilendirmek yerine vergilendirmede dikkati ekolojik kullanıma kaydıracağını savunuyorlar.

Küresel ısınmayı frenlemek ve giderek durdurmak bakımından karbon dioksit salımını vergilendirmenin bütün Avrupa’ya yaygınlaştırılması gerektiği de ileri sürülüyor. Konunun 2009 Aralık’ındaki Kopenhag Konferansı’nda tartışılacağı ve bu tartışmanın hayli gergin geçeceği anlaşılıyor. Bununla birlikte bazı ülkeler uzun bir zamandan beri karbon vergisi alıyorlar.

Finlandiya, bu anlamdaki vergiyi 1990’dan başlayarak ilk uygulayan ülke oldu. Ancak bu konudaki en başarılı örneği karbon vergisini 1991’de uygulamaya başlayan İsveç verdi. Vergiyi gaz karboniğin tonu başına 27 avrodan bugün 108 avroya kadar çıkardı. Uygulamanın gaz karbonik salımını %9 azalttığı görüldü. Uzmanlar “bu vergi uygulanmasaydı salınım %20 artacaktı” diyorlar. Bazı çevrelerin ileri sürdüğü “bu tür vergi ekonomik büyümeyi zedeler” savının da geçersiz olduğu anlaşılıyor. Çünkü bu dönemde büyüme %48 dolayında gerçekleşti. İsveç’teki deneyimin etkisinin özellikle otomobil kullanımındaki azalmada ortaya çıktığı belirtiliyor. Bu arada, bundan birkaç yıl önce sosyal-demokrat hükümetin ülkeyi 2020’de petrolden bağımsız kılma hedefini ortaya attığını da not etmek yerinde olur.

Danimarka’daki uygulama 1992’de başladı. İngiltere’de ise 2001’den beri benzeri bir uygulama yürütülüyor. İsviçre de 2008’den beri bu anlamdaki bir vergiyi deniyor.

**EK - 4  
ULAŞIMDA KİMLİK ARAYIŞI**  
*(1995’teki 3. Ulaşım Kongresi’ne sunulan bildiri den alındılar)*

**ATILA ALPÖGE**

[Türkiye’de yeni bir teknik kadro oluşuyor. Son iki kongrenin ortaya koyduğu en önemli mesaj bu. Ancak bu oluşum şimdilik ince ve cılız bir fidan. Bunu nasıl kollamalı? Nasıl korumalı? Türkiye iyi bir bahçıvan değil. Yetiştirdiği fidancılara sahip çıkmasını bilemiyor. Diktiği tohumları ve onların ürünlerini kolayca çarçur ediveriyor. Öte yandan ulaşım konusu ülkemizde hafife alınıyor. Teknik bir birikimi olmadan ulaşım alanında fikir yürütüp proje üreten kişiler gördük. Örneğin “kalemimi eline alıp bir metro hattı çiziverdiğini” ileri süren



Belediye Başkanları bile çıktı ortaya. Bu bakımdan “meslek” kavramı üzerinde ısrarla durmak gerekiyor. Ancak unutmamak gerekir ki ulaşım alanı büyük ölçüde “kamu”ya bağlı ve bağımlı. Böyle olduğu için de, ulaşım alanında çalışanların performansı kamu kesiminin genel performansına, onun zayıf ve güçlü yönlerine bağlı. Oysa bütün dünyada kamu yönetiminde yepyeni baskılar oluşuyor ve kamu yönetimi değişiyor. Bu oluşumun ulaşım alanına nasıl yansıdığına bakalım.]

### 1. Kaynak yetersizliği.

1970’lerin ortalarından beri [...] kamu kaynakları artık aşırı ölçüde sınırlı. Kamu kaynakları yetersiz olduğu gibi, yeni kaynak yaratma olanakları da kısıtlı. Öte yandan ağır kamu borçları ekonomiler üzerinde boğucu bir baskı yaratıyorlar. Bu nedenlerden de kamu harcamalarına karşı duyulan hassasiyet giderek artıyor. Kamu harcamalarının nasıl yapıldığı, ne gibi öncelikler tanındığı, harcamaların etken olup olmadığı üzerinde ısrarla durulan konular.

### 2. İstihdam çıkmazı.

Herkese iş olanağı sağlayacak ve herkese şans taniyacak bir iş piyasası ortamı şimdilik hayal. Ülkeler işsizliğe karşı etken çözüm üretme yeteneklerini yitirmiş durumdadır. Önümüzdeki 15-20 yıl içinde bu konuda bir iyileşme olması beklenmiyor. Ülkeler bu konuda, hele gençlerin, yani iş piyasasına yeni girenlerin önemli bir bölümüne iş temin edemeyecekler. [...] Bu konuda kısa ve orta vadede bir çözüm yok.

### 3. Yapısal değişim.

Ekonomiler radikal bir yapısal değişim olgusuyla karşı karşıya. Mevcut ekonomik ilişkiler baskı altında. Kamunun rolünün niteliği ciddi bir tartışma konusu. Kamu neyi kendi yapsın? Neyi, kendi



kontrolünde başkalarına yaptırın? Neyi düzenlesin? Neyi tamamen başkalarına devretsın? Neyi merkezden yerel yönetimlere bıraksın? Bu tartışmanın en aşırı ucu “özelleştirme” kavramına kadar uzanıyor.

### 4. “Yönetme yeteneği” bunalımı.

Politik ve idari yapı giderek yönetme yeteneklerini yitiriyor. Sorunları hep kaynak tüketerek çözmeye alışmış olan yönetimler, kaynaklar daraldığı için, bu yöntemin işleyemez hale geldiğini görüyorlar. [...] Toplumların beklentileri ile kamunun verebildikleri arasında giderek derinleşen bir uçurum beliriyor. [...] Öte yandan politik kadrolar ve üst düzey yönetim kadroları] olaylara yalnızca tepkisel ve “günü gününe” bir biçimde yaklaşıyorlar. Gelişmeler uzun nefesli, geniş ufuklu, atak, büyük ve ulusal çıkarılara yönelik bir yaklaşımı gerektirdiği halde, kısa vadeli, pısrık, ufak ve kişisel çıkarılara dayanan bir yönetim biçimi egemenliğini sürdürüyor. [...]

### 5. Demokrasinin kalitesi.

Bu kavram ciddi biçimde gündeme geliyor. “Oy kullanma hakkı”na bağlı ve adeta onunla sınırlı olarak sunulan demokrasi kavramı bu dar çerçeveyi aşarak değişiyor. [...]

Halk daha fazla saydamlık istiyor. Demokrasinin kalitesini tartışma konusu yapan etkenler yeni “hesap verme, hesap sorma” mekanizmalarının geliştirilmesini zorunlu kılıyor. Öyle ki, “Öncelikler nasıl tanımlanmıştır... Seçenekler nelerdir... Kaynak kullanmada hangi yöntemler niçin ve nasıl kullanılmıştır... Kaynaklar ürettikleri nihai sonuçlar bakımından etken mi kullanılmışlardır” gibi sorular kamuoyu önünde açıkça sorulabilsin, bunların hesabı açıkça verilsin ve daha da önemlisi bu hesap toplumca ibra edilebilsin.

[...] Kamu kesiminde belirmiş olan böyle bir çerçeve ister istemez ulaşım alanına da yansıyor. [Ve yansıyacak.] Ulaşım önemli yatırım kararlarını gerektiren ve büyük kaynak tüketen bir sektör olduğu için, ulaşımca kaynak yetersizliğinin baskısını artan biçimde duyacak. Bu, onu kaliteli politika analizi yapmaya (ya da bunun yeni yöntemlerini öğrenmeye), seçenek incelemesini daha kapsamlı olarak ele almaya iteleyecek. Hızlanan yeni teknik gelişmeleri çok yakından (milletlerarası planda adım adım) izleme zorunluluğu ile karşılaşacak. Bu arada kamunun rolünü (yani neyi ne kadar kendi yapıp, ne kadar

başkasına yaptırmaması gerektiğini ya da tamamen kamu kesiminin dışına terk etmesi sorununu) daha ciddi olarak incelemeye zorlanacak. Bununla birlikte üzerinde çalıştığı projelerde genel istihdam sorununun etkisini gözardı edemeyecek; başka bir deyişle, teknoloji ağırlıklı yaklaşımla istihdam ağırlıklı yaklaşım arasında bunalacak.

Ancak bu analitik çabasını [...] kalitesi kuşkulu politikacı ve üst düzey yöneticisine anlatmakta giderek zorluk çekecek. Bu politik ve idari yapıyla olan çatışması keskinleşecek ve artan bir yalnızlığa sürüklendiğini hissedecek. İstihdam sıkıntılarının ortasında iş kaybı tehlikesini, uğraşı alanını değiştirme seçeneğini düşünecek ya da inanmadığı şeylere imza atma baskısını yaşayacak. Öbür yandan demokratik baskılar da yaşayacak. Kamuoyuna daha fazla açılma, daha fazla saydam olma ve daha fazla hesap verme zorunda kaldığını deneyimle görecek.

[...] Önce bir meslek modeli yaratmak zorundayız. Öyle bir model ki, değişik mesleklerden gelen kişilerin esas mesleklerinin özgünlüğünü muhafaza etmelerine olanak tanısin, ama ulaşıma bir meslek anlayışı içinde katkıda bulunmalarını sağlasın. Öyle bir model ki, ortak bir bilinç yaratsın. Ortak bir meslek dili, ortak bir sistematik düşünce düzeni, paylaşılan bir metodolojik yaklaşım ve bir meslek etiği belirlensin. Bu modelin önemli bir uzantısı da ulaşım alanına uygun teknik bir ortamı geliştirecek mekanizma ve sistemleri kurmak olacaktır:

### 1. Deneyim ve bilgi bölüşüm mekanizmaları.

Öyle mekanizmalar ki, teknik bilgi ve deneyimin yaygınlaştırılması sağlansın. Dosyalarda ve kişisel belleklerde kapalı kalan birikimler

geniş bir kitleye ulaşabilsin. Uzmanlık geliştirme süreci her kez sıfırdan başlayacağı yerde (tuğla üstüne tuğla koyma örneği) var olan, bölüşümü doğal olarak yapılan, bir yana kaydı düşülmüş birikimlere dayalı olarak sürdürülebilsin.

### 2. Meslek içi proje demokrasisi.

Geliştirilen proje ve araştırmaların meslek içinde dolaşımı sağlanabilsin. Bunun bilgi ve deneyim bölüşümüne katkısı olacağı kadar, belki de daha fazla, doğal olarak işleyen, kendiliğinden oluşan bir “teknik kalite kontrolü” düzeni yaratacaktır. Başka bir deyişle, proje ve araştırmaların meslek içinde açılması ve bilgiye sunulması adeta bir otokontrol sistemi oluşturacaktır; teknik kaliteyi geliştirici bir rol oynayacaktır.

### 3. Meslek içi dayanışma sistemleri.

Daha önce sözünü ettiğim yalnızlık duygusu çok önemli. Bir meslek ortamı ve onun yaratacağı mekanizmalar diğer yararların yanında (en azından) psikolojik destek unsuru da sağlıyorlar. Yalnızlık duygusunu azaltan, kimi zaman bir koruma kalkanı yaratan bir ortam getiriyorlar.

[...] Beklenen yeni gelişmeler ulaşımının bazı yeni beceriler edinmesini zorunlu kılıyor. Öyle beceriler ki, ortaya çıkan baskılara karşı kişisel olarak donanabilsin ve girişimlerdeki başarı oranını arttırılabilsin. Daha da geliştirilmesi ya da yeniden kazanılması gereken bu becerileri şöyle sıralayabiliriz:

#### • Bölüşebilme duygusu.

Ulaşımçı, [...] tek başına değil de birçok kişiyle birlikte çalışma, başkalarının görüş ve yaklaşımlarını anlama, onların yarattığı baskı çemberlerinin ortasında bir çözüm

yolu bulma zorunluğu içinde durmadan bölüşme durumunda. “Ben tek başıma çalışırım, tek başıma karar veririm, bildiğimi okurum” yaklaşımıyla sonuç alması olanaksız. Bunun bir boyutu da “takım halinde çalışabilme yeteneği”.

#### • Ağ kurma ve yönetme becerisi.

Yukarıdaki ögenin bir uzantısı olarak söyleyeyim; ulaşım çok değişik bilgi ve deneyim birikimlerinin bir arada faal olarak çalışmasını gerektiren bir uğraşı. Yani bir ağ, bir şebeke düzeni yaratmayı ve yürütmeyi zorunlu kılıyor. Bu ağ (hatta bir ağlar sistemini) harekete geçirip ortak hedeflere doğru yönlendirmek özel bir beceri gerektiriyor.

#### • İyi kişisel ilişkiler oluşturabilme becerisi.

Başkalarıyla sıcak ilişki kurma yeteneği olan kişilerin bu alanda daha başarılı oldukları gözleniyor. Bu bir bakıma, bölüşebilme tavrının bir sonucu. Başkalarına yönelik ve onlara açık olan bir kişilik diğerlerince kolaylıkla kabul ediliyor. Düşünce ve önerileri daha yumuşak bir ortamda karşılanıyor. Dolayısıyla işbirliği daha da kolayca oluşuyor.

#### • İletişim becerisi.

İletişim, yani görüş, fikir ve önerilerini açık, anlaşılabilir, kolayca izlenebilir bir biçimde ifade edebilmek. Aklındaki söylemiş olmak amacıyla değil, anlaşılma amacıyla konuşmak, yazmak, anlatmak. Karşısındakine dönük olarak, karşısındakinin anlama yeteneklerine, diline, kavramlarına yönelik olarak iletişim kurmak. [...] Ulaşımçı açısından, gerek politikacı ve kamu yöneticisiyle kurulmaya çalışılan ilişkilerde, gerekse kamuoyuna bilgi ya da hesap vermede (belli bir projeyi kamuoyuna sunma, danışma, katılım sağlama gibi konularda) bu beceri son derecede etkili oluyor. [...]