

[1950'lere doğru Türkiye'de kentler-5] Ulaşım

Savaşın hemen ardından kentler çok büyük olmadığı ve göreceli olarak derişik bir formda oldukları için talebi karşılayabilecek bir düzeyde kamusal taşımacılık sistemleri kurulmuştu. Ulaşım asıl olarak yayalılık, raylı sistem, vapur ve trolleybüslerle, az sayıda taksi kullanımından oluşuyordu.



Akın Atauz



25/12/2021

aaatuz@yahoo.com

Kentlerdeki dönüşümü, kuşbakışı ama bazı ayrıntıları büyüteç altına alarak tartışmayı sürdürüyoruz. Daha önceki yazılarda, kentsel dönüşümlerin ve geç modern ve daha sonra neo-liberal kentin yakın geçmişini anlamaya çalışırken varsayımsal bir başlangıç noktası olarak, **2. Dünya Savaşı** sonrasını/ 1950'ler civarını almış ve kentlerde bu tarihten sonra ortaya çıkan gelişmeleri, başlangıç özelliklerine göreceli biçimde yorumlayabileceğimizi belirtmiştik.

Yerleşim ve konut dokusunu, kent merkezlerini ve kentteki üretimi ve eğitim hizmetlerini, ulaşımdan önce betimleyerek bir anlamda bütün bu kentsel arazi kullanımları ya da gündelik yaşamın kurgusunun nasıl birbiriyle ilişkilendiğini ve bağlandığını anlayabilmeyi/ değerlendirmeyi kolaylaştırmayı amaçlamıştık.

Geçmişini yeniden anımsama egzersizi aslında, iklim krizini yaşayan bugünün kentinin, artık "normal/ olağan hali" saydığı neo-liberal yaşam/ harcama/ üretim ve tüketim/ ekolojik sorunlar ve kirlenmeler/ zaman ve mekan alışkanlıkları vb.nin hiç de öyle yanlışlanamaz ve seçeneksiz durumlar olmayabileceğini anımsatmak istiyor. Bugünün

kentine benzemeyen ve kimseyi boğucu emisyonlarla zehirlemeyen “normal” bir kentin yaşanmış gerçekliği-somutluğu üzerine yeniden düşünmeyi amaçlıyor.

‘Patlama’nın hemen öncesi

Bununla birlikte kentlerin yakın geçmişine bakarken değişen teknolojik olanaklar ve sınırlar ile değişen yaşam ve tüketim ideolojileri, yoksullaşmalar ile kentlerde bazı bakımlardan sürdürülemez hale gelen durumları da anımsamak gerekecek. Büyümeler/ şişmeler karşısında “yeni” seçenekleri oluştururken önerilerin “olabilirliği”, “olmasının deneyimlendiği” dönemlerdeki dengeleri kuran diğer parametrelerin durumu ve özellikleriyle birlikte öngörünün sınanabilirliğine zemin hazırlamak amacı da gözetiliyor.



Boğaziçi vapurları.

1950’li yıllarda Türkiye’deki kentlerin, ulaşım-taşıma sektörü bakımından çarpıcı özellikleri aşağıda özetlenecek. Ancak bundan önce ulaşımın kent ekolojisi bakımından içinde bulunduğu koşulları da kısaca anımsayalım: Savaşın bitimiyle birlikte dünyanın birçok ülkesinin ekonomisi, (Türkiye dahil) hızla büyüme eğilimine girmişti. Ülkeler, sonsuz ve maliyeti olmadığını düşündükleri doğal kaynakları oburca tüketerek ekonomik büyüme ve (en çok, neolitik dönemden beri nerdeyse değişmemiş olan tarımdaki) teknolojik gelişme yarışında hızla yol alıyordu. Ülke mekanının organizasyonu ve kentler de bu teknolojik değişme-büyüme-doğal kaynakları tahrip anlayışını yansıtmaya başlamıştı.

Genellikle ülkelerdeki demiryolu ve liman altyapıları, kara ve denizde ulaşım ve taşımayı sağlıyordu. Tarım, orman ve maden ürünleri için lastik tekerlekli kamyon, insanlar için otobüs altyapısı, yani asfalt ve beton, yerleşimler/ kentler arası taşımacılık ve ulaşım da henüz gelişmenin şafağındaydı. Ama çok kısa bir süre içinde başat konuma gelecektir.

Türkiye’de, oldukça yoksul genişçe bir orta sınıf ve alt sınıflar/ göçle gelmiş olanlar, kent nüfuslarının büyük bir çoğunluğunu oluşturuyordu. Ancak kentler henüz şimdiki nüfuslarının %10’u ile %5’i arasında bir büyüklüktedir. Kent yüzölçümü bu nedenle, aynı oranda daha küçük ve kent makro formu oldukça derişiktir (kompakt). Banliyöler oldukça çizgisel (lineer) bir biçimde dağılıyordu ve sadece kamusal taşımacılıkla (genellikle raylı sistem/ banliyö treni veya şehir vapurlarıyla) kolayca erişilebilir durumdaydı.



Ankara.

Kent içi ulaşım ve taşımacılık

Kentler çok büyük olmadığı ve görelî olarak derişik bir formda ve yoğun oldukları için talebi karşılayabilecek bir düzeyde kamusal taşımacılık sistemleri kurulmuştu. Kent içinde, **İstanbul**’da raylı sistem (tramvay), **Ankara** ve **İzmir**’de elektrikle çalışan trolleybüsler ve otobüs sistemleri, İstanbul ve İzmir’de şehir vapurları ve bütün kentlerde taksiler (ve deniz kentlerinde kayıklar/ dolmuş kayıklar) bulunuyordu. “Dolmuş” (ve sonra “minibüs”) sistemi denilen ve bir bakıma yoksul (ya da 3. Dünya) ülkelerine özgü, kent içi özel taşımacılık sistemleri, 2. Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında çok seyrekti. Özel araç sahipliği çok düşük bir orandaydı (yok denilecek kadar azdı) ve sadece üst gelir gruplarının bir kesimi için söz konusuydu; bu nedenle kent içi yol ağında ve trafikte (1950’lerin ortalarına-sonuna kadar) önemli bir sorun yoktu. (Yine de, İstanbul’un tarihsel dokusunu parçalayan büyük bulvarlar/ çok şeritli ana yol altyapısı inşaatı, bu tarihte başlamıştı.)

Ulaşımın belki en güçlü olan yönü, kentlerin derişikliğine bağli olarak yaya trafiğinin çok önemli olması ve kamusal taşıma sistemleriyle tam bir uyum içinde bağlantılı olarak ve etkin bir biçimde kent içi ulaşımında kullanılabilmesiydi. Bisiklet ise (belki Konya ve topografik olarak elverişli diğer yerler dışında) sadece hobi düzeyinde işlevseldi.



İzmir.

Kent içi ulaşımın en karakteristik türleri;

- Yayalık,
- Kamusal ulaşım (hafif raylı ve elektrikli toplu taşıma sistemleri ve mazotlu otobüsler ve deniz kentlerinde vapur),
- Taksi, taksi-dolmuş, dolmuş ve giderek (1950'lerin ortasından-sonundan başlayarak) gecekondü saçaklanmalarıyla gelişen minibüsler (bu türü, özel sektör tarafından sağlanan kamusal ulaşım hizmeti olarak düşünebiliriz),
- Özel araçlar ve
- Banliyöler için ağır raylı sistem

biçiminde kısaca özetlenebilir. Bunların dışında, özellikle eşya ve mal taşımacılığında (özellikle sebze-meyve ve içme suyu için ve ev taşınmalarında/ toptancı hallerinde ve tren garlarında), at arabaları ve bazen eşek, kent içinde kullanılır. Bazı kentlerde (İstanbul'da Kadıköy, Adalar, İzmir'de Karşıyaka vb.) "payton"lar, yolcu taşımak için kullanılır.



İzmir Limanı.

İşe, okula veya alış-verişe gitmek için en sık/ yaygın biçimde kullanılan ulaşım türü, belki 1970'lere kadar yaya ulaşımıdır. Eğer mesafeler artarsa oldukça düzenli ve tarifeli çalışan kamu taşımacılığı ile eklemenebilir. Yaya kaldırımları ve bazı kentlerde yaya yolları, belediyelerin önemsedikleri bir görev olarak, oldukça temiz, bakımlı ve güvenlidir. Ağaçlandırılmış ve geceleri aydınlatılmıştır.

Cadde altyapısı, araç trafiğini kaldıracak genişlikte, genellikle refüjlü-geniş kaldırımlı ancak (trafik ışıkları ve işaretleri bakımından) oldukça donanımsız durumdadır. Trafik aksamadan akar; sokaklar çok sakindir ve çoğu kez, çocukların evlerinin önündeki bahçelerle birlikte oyun alanı olarak kullanılır. Trafik seyrek ve sokaklarda park etmiş araç/ otomobil bulunmaz. Bu nedenle yayalık için de uygundur.

Bütün büyük kentlerdeki kamu taşımacılığı, genellikle elektrik enerjisiyle çalıştığı için (İstanbul'da tramvaylar, Ankara'da trolleybüsler ve İzmir'de, bir süre her ikisi de) kirlenici ve gürültülü değildir. Bu sisteme paralel veya seri olarak bağlantılı otobüs hizmeti vardır ve kamu ulaşımının işleyişi güvenilirdir. Trafik sıkışıkları olmadığı için aksamaz. Deniz ulaşımı da tarifeli, güvenilir ve oldukça konforludur.

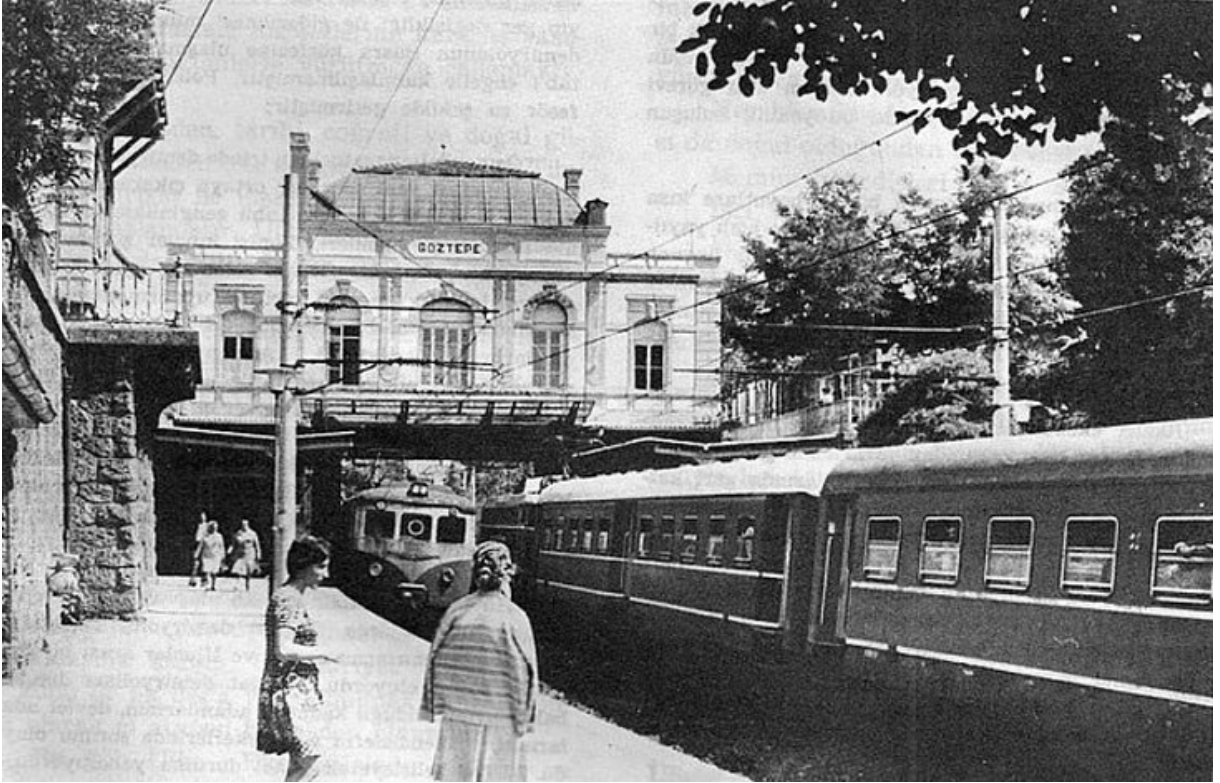


Tünel.

Ulaşım maliyeti, kentlilerin zorlanmadan karşılayabilecekleri düzeydedir. Kamusal ulaşım da doruk saatlerde aşırı kalabalıktan yakınmalar, 1950'lerin ortasından sonra başlamıştır. Bütün kent içi ulaşım sistemleri, o kentin belediyesi tarafından yönetilir.

Özel (exclusive) türler olarak, İstanbul’da tünel ve İzmir’de asansör de kamusal ulaşımın bir parçasıdır.

Özelikle gelişmekte olan ülkelerin kentleri bakımından dolmuşların ortaya çıkması, batı kentlerinde olmayan bir durum sayılabilir. (“Dolmuş” türüne/ fikrine/ buluşuna, İstanbul’da 19. yy sonunda kayıklarda rastlanıyor.) 1950’lerde dolmuş, yetersizleşmeye başlayan kamusal ulaşımın paralel, biraz daha esnek ve biraz daha yüksek maliyetli, ancak tarifesiz ama daha sıktır. Taksi-dolmuşlar, orta sınıflar için; minibüsler, gecekonducular için uygun çözümler sağlamaya başlar. Taksiler, (genellikle orta-üst sınıflar için) maliyeti yüksek olmakla birlikte ulaşımın bütün özel sorunları için esneklik ve olanak sağlar ve kentlere göre yeterli sayıdadır.



Banliyö trenleri (Ankara’da Kayaş-Etimesgut, İstanbul’da Sirkeci-Halkalı ve Kadıköy-Tuzla/Gebze, İzmir’de Basmane-Karşıyaka/Bostanlı, Bornova ve Buca hatları), kentlerin biraz uzakça (İstanbul için Bakırköy gibi), banliyö veya “sayfiye” semtlerine, şehir hatları vapurları da, kıyı boyunca dizilmiş yakın köy ve sayfiyelere (Haliç, Boğaz, Ada; İzmir ve İzmit için Körfez vapurları) ulaşımı sağlar.

Bu yılların kentleri için en ilginç durum, özel araç sahipliği ve kentlerdeki özel araç trafiği ile ilgilidir. Özel araç, sadece en üst sınıflar için söz konusudur ve kesinlikle (nerdeyse 1950’lerin sonuna kadar) bir “lüks tüketim” göstergesidir. Genellikle garajlarda park edilir. Trafiği sık değildir ve kent içinde bir sorun yaratacak çoklukta değildir. Kentin ulaşım altyapısını (yol şeritlerini/ kavşakları) zorlamaz ve bu nedenle, kamu taşımacılığı ve daha sonra dolmuşlar oldukça yeterli/ düzeyli/ ucuz ve zaman kaybettirmeden kentlilerin ulaşım gereksinimini karşılamayı sürdürür.



Kentlerin, önceleri “çok az”, sonraları “az” olan, özel taşıt araçlarıyla yaşadığı dönemler, otomobiller olmaksızın yaşanabilecek bir kent formu/ büyüklüğü/ kentsel yaşam kipleri ve kent ekolojisi olabileceğini ve kentin bu durumunun, bütün kentlilerin yararına sağlık ve zehirlenmezlik/ güvenlik/ gürültüsüzlük/ zaman tasarruflu ve ucuzluk sağladığını kesin olarak göstermektedir.

Ancak değişen ekonomik/ sınıfsal durum, gelişen teknoloji ve ideolojik ortam, otomobillerin, kentler için “kaçınılmaz” ve “vazgeçilmez” olduğu kabulünü bir dogmaya dönüştürdüğünden, “otomobilsiz kentler” için yeni ve özel programların geliştirilmesi gerekecektir.

Gelecek yazılarda kentlerdeki kültürel süreçleri, ekolojik durumu tartışacağız ve diziyi bir sonuç değerlendirmesiyle bitireceğiz.



Akın Atauz