



TRAFİK ÇIKMAZINI DÜZENLEYEN GİZLİ ELLER

UDO KIENZLE

Bitip tükenmeyen otomobil kuyruklarında yolun açılmasını beklemek, bugün hemen hemen her büyük şehirde herkesin başına gelen bir şeydir. Aslında meselenin sebebi çok basittir: Modern şehirlerin caddeleri ve sokakları gün geçtikçe çoğalmakta olan motorlu taşıtları alacak kadar yeterli değildir. Şehir plânlama uzmanları da bu sıkıntının önüne geçebilmek için artık tılsımlı bir tedbir tavsiye edecek durumda değildirler. Nazari olarak işin içinden çıkmak kolaydır, ana caddelerden tramvay, trolebüs ve otobüslerden başkasını geçirmemek otomobil, taksi ve dolmuşların burarlardan geçmesini yasaklamak. Fakat bu sefer de iş hayatını şehirlerin asıl merkezlerinden uzaklaş-

tırmış ve böylece de oraları ıssızlaştırmış, ilerisi için daha başka problemlerin meydana gelmesine sebep olmuş oluruz.

Trafikçi, hiç bir şeyi göz önünde tutmadan kesin kararlarla sınırlamak düşüncesi de Avrupanın büyük merkezleri için şu veya bu şekilde bir teori olarak kalmağa mahkûmdur. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yıkılmış şehirleri yeniden düzenlerken, geleceği göz önünde tutarak, geniş caddeler, meydanlar açmak suretiyle motorlu taşıtların gittikçe artan istilâları karşısında bir tedbir almak kabül olabılırdı. Fakat o zaman işin bu kadar ciddi bir tehlike teşkil edeceğini kim düşünebilirdi ?

Avrupanın büyük şehirlerinin bu ortak problemini, eski ayakakbılara yeni yamalar koyarak tamir eden akıllı bir kunduracının yaptığı gibi çözmekten başka elde bir imkân yoktur, mevcut yol şebekesini mümkün olduğu kadar düzeltmek ve eldeki sahadan en iyi şekilde faydalanmağı sağlamak, işte realist olarak yapılacak şeyler bunlardır. Makul ölçülerde bazı sınırlamalar dışında — mesele taşıtların devamlı olarak bir yerde park etmelerini yasaklamak gibi — her şeyden önce trafiğin en iyi şekilde düzenlenmesi muhakkak lazımdır. Bu hususta birçok Alman şehirleri harikalar yaratmışlar ve kendilerini nihayet trafik selinin içinde boğulup kalmaktan kurtarabilmişlerdir. Bu konuda en son yenilik elektronik beyin olmuştur. Onun yardımı ile mevcut yol şebekesinden en iyi şekilde faydalanmanın yolu bulunmuştur. Onun sayesinde tikanıp kalan trafik akını hızlandırılmakta ve adeta trafiğe yeni caddeler açılmış olmaktadır, fakat bu çözüm de önemli ve pahalı araçlara ihtiyaç gösterir.

Trafik yönetiminin geniş ölçüde bir koordinasyonu tabii bir iki cadde üzerindeki taşıt gidip gelişini ayarlamakla elde edilemez. Bu yüzden trafik yönetim merkezleri kurarak bütün trafiği bir yerden düzenlemeğe çalışan büyük şehirlerin sayısı gittikçe artmaktadır, bu merkezler şehrin esaslı kavşaklarının daki trafik ışıklarını bir elden kontrol ederler. Trafik ışıklarının en iyi şekilde ayarlanmasıyla ilgili bütün teknik bilgilere sahip olunmadıkça, tabii böyle merkezî bir yönetmenin pek faydası olamaz. İşte bunun için de mühendisler, bir şehrin tipik ve devamlı surette tekerrür eden trafik durumlarını iyice öğrenmeğe, bütün gelip geçen taşıtların sayısını tespit etmeğe ve çok hassas ve güç kombinasyonlarla bunları yönetim programları haline sokmağa çalışırlar. İşte her trafik ışığına tam, kesin kumandalar veren ve yönetme merkezinde bir düğmeye basmak suretiyle veya bir saat tarafından otomatik olarak ayarlanan bu trafik düzenini sağlayan, onların bu programlardır. Bunlardan başka akşam şehirden evlerine dönen işçi ve memurların geçecekleri yollarda mümkün olduğu kadar yeşil ışık yanmasını sağlayacak, bayram ve tatil günleriyle, sinema ve tiyatrodan dönüş saatleri trafiğini, futbol maçlarında seyircilerin hep birden dağılmasını düzenleyecek özel programlara da ihtiyaç olacaktır. Bunlardan başka özel televizyon apareleri en civivli trafik düğüm noktalarının merkezden görülmelerini sağlarlar.

Otomatik saatlarla yönetilen programlar tra-

fikte herhangi anormal bir değişiklik olduğu takdirde hiç bir işe yaramayabilirler. Herhangi ani bir sağnak, başka şehirlerden gelen turist kafileleri veya yol şebekesinin kritik bir noktasında meydana gelen bir sıkışma bütün bir programı altüst edebilir.

Trafik yönetim merkezindeki memurun derhal müdahale edeceği işte bu durumlardır. Fakat herşeye rağmen onun bu müdahalesi oldukça geç kalmıştır, çünkü onun olayın daha başlangıcında tedbir almış olmasına imkân yoktur. Televizyondan veya nokta trafik polislerinin haberlerinden durumun kritik olduğu anlaşıldığı anda, herşey çoktan olup bitmiş demektir. Diğer taraftan vakit kaybettirici bir faktör de memurun trafik durumunu bütün ayrıntıları ve genişliği ile anlayabilmesine imkân olmamasıdır. Televizyonun gösterdiği, trafik polislerinin ona bildirdikleri şeyler ne de olsa, mevzidir ve o bütün bu bilgileri bir bilmeceyi çözer gibi birbiriyle birleştirerek bir sonuca varmak zordur ve bütün bunların çok kısa bir zamanda çözülmesi lazımdır, çünkü bütün trafik onun vereceği emri beklememektedir. Bu da bir insanın başaramayacağı kadar güç bir görevdir.

İşte insanoğlunun yapamayacağı bu görevi gene onun yaptığı bir yardımcı makine, elektronik hesap makinesi (elektronik beyin) üzerine alır, onu şehrin bütün yollarındaki trafik durumlarına ait devamlı bilgilerle saniyesi saniyesine beslemek kabildir. Bunun için detektör adı verilen özel aletler kullanılır, bunlar ya ultrason (kulağın almadığı ses) dalgalarıyla çalışırlar, ya da endüksiyon akımlarıyla işlerler. Detektörler yolun üstüne yukarıya asılır, endüksiyon bobinleri de yolun tabanına konulur. Bir taşıt bunun üstünden geçince elektromanyetik bir impuls husule gelir ve böylece belirli bir süre içinde bu noktadan geçen taşıt sayısı ve ortalama hızları tespit edilmiş olur. Bu sayede trafiğin tıkanıdığı noktalardaki kritik kuyruklar derhal meydana çıkar.

Bir şehir bölgesinde muhtelif yerlere konulan detektörler sayesinde bu bölgelere ait ayrıntılı trafik durumları teker teker merkeze bildirilir. Elektronik beyin ayrı ayrı gelen bu bilgileri toplar, stok eder. Birbiriyle olan ilişkilerini hesap eder ve kendisine önceden verilmiş programların içinden birkaç saniyede duruma en uygun olanını seçer ve teker teker her trafik ışığına lazım gelen emri verir. Böylece bir insanın karar verip harekete geçmesinden, otomatik bir saatin atmasından çok daha çabuk duruma hakim olunmuş ve yerinde ted-



Trafiğin her yerde açılmadığını ve bu büyük problemlerinden biri olduğunu belirtiyor. Frankfurt'ta bir protokole evinden istasyona kadar 16-18 dakikada yürüyerek 75 dakikada yürüyemeyen demiydi. Kentsel yaşamın hızla değiştiği için artık yürümek mümkün değil. Frankfurt'ta yürümek için park alanları oluşturulmuş ve yürüyüş yolları yapılmış. Frankfurt'ta yürümek için park alanları oluşturulmuş ve yürüyüş yolları yapılmış.



Frankfurt'ta yürümek için park alanları oluşturulmuş ve yürüyüş yolları yapılmış. Frankfurt'ta yürümek için park alanları oluşturulmuş ve yürüyüş yolları yapılmış.



bir alınmış olur. Yeni ana caddeler, meydanlar açacak yerde trafiğin bu şekilde tüm kontrolü sayesinde mevcut imkânlardan en iyi şekilde faydalanmak kabul olur. Fakat acaba bu kadar geniş bir detektör sistemi ve elektronik beyin servisi için yapılacak yatırımı her şehir belediyesi üzerine alabilir mi?

Buna ilk cesaret eden Toronto Şehri oldu :

Bu soruya ilk olumlu cevabı veren Kanada'nın Toronto şehri oldu ve daha 1966 yılında 500 trafik lâmbasını bir elektronik beyine bağladı. İncelemeler sonunda bu sayede kavşak noktalarında taşıtların bekleme sürelerinde yüzde 29 oranında bir azalma sağlandığı ve trafiğin ortalama hızının da yüzde 67 arttığı görüldü. Fakat bu olumlu sonucun Avrupa trafik durumuna uygulanması pek o kadar basit değildir. Elektronik beyne geçmeden önce Toronto'nun trafik ışıkları ayrı ayrı çalışıyorlardı. Oysa bugün Avrupada elektronik beyinsiz bir merkezden yönetilen trafik kontrolünün elektronik beyne geçer geçmez bu kadar olumlu sonuçlar verip vermeyeceği pek belli değildir.

Bununla beraber son zamanlarda Avrupa'da da Helsinki, Utrecht, Viyana, Madrid, Barselona, Lizbon, gibi büyük şehirler bu metodu uygulamaya başlamışlardır. Federal Almanya'da Berlin, Hamburg, Hanover, Frankfurt, Münih ve daha birçok büyük şehirler de artık trafik kontrol merkezlerinde elektronik beyinden faydalanmaktadırlar.

Viyana Belediyesi geniş bir uzman grubuna bu konunun incelenmesi görevini vermişti. İnceleme Viyana'nın iç kısmındaki 19 trafik düğüm noktasını kapsıyordu, önce bu noktalar televizyonlu trafik kontrol merkezleri tarafından kontrol ediliyorlardı. Bu tesislere incelemesi yapılacak bölgede 33

detektör ilâve olundu ve hepsi bir elektronik beyinin emrine verildi.

Sonuç tahminlerin üstünde oldu :

İnceleme ekibi 100.000 den fazla motorlu taşıtın durumunu tespit etti ve sonra ekibin başında bulunan profesörün bile hayret ettiği bir sonuç meydana çıktı. İnceleme süresi içinde trafiğin yüzde 7 artmasına rağmen elektronik beyne bağlı bölgeden geçen taşıtların geçiş müddetleri yüzde 30 ve kavşak noktalarındaki bekleme süreleri de ortalama yüzde 10 kadar azaldı! Tıkanmalar da artık eskial kadar sık olmuyordu ve taşıtlar günde ortalama olarak yüzde 27 oranında daha az durup kalkıyorlardı.

Trafik akının hızlanması yüzünden mevcut caddelerden faydalanma oranı da yüzde 10 dan 15 e kadar artıyordu. Ayrıca taşıt sahiplerinin de bundan kazançları vardı. İncelemenin yapıldığı bölgede çok dikkatli bir hesapla otomobil sahiplerinin zaman, benzin ve taşıt aşınması bakımından kazançları günde 10 000 senede 3.65 milyon Avusturya Şillingini buluyordu. Bu da yılda şehrin yalnız bir tek mahallesi için 12,5 milyon Türk lirası demektir.

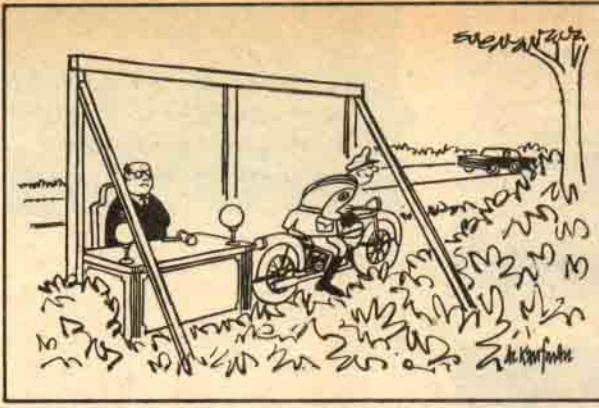
Avusturyalı bilim adamının kanısına göre elektronik beyinle kontrol edilen şehir bölgeleri arttikça sonuçlar da daha etkili olacaktır.

Bütün büyük şehirlerin trafik durumlarının tek başına elektronik beyinlerle bir an içinde çözülebileceği düşünülmez. fakat bugün trafik problemlerinin, ağızda düdüğü ve elinde sopası ile köşe başlarında bekleyen trafik polisi ile çözümlenmesi devri nasıl geçmişse, yarının trafiğini de tekniğin en ileri buluşlarından faydalanmayan basit bir trafik lamba sistemi ile çözmeğe imkân yoktur.

Hobby'den

Teknik ve sosyolojik bakımdan otomobil özgürlükle nizam arasındaki ümitsiz bir mücadeleye katılmış durumdadır. Hislerimize göre o, atın modern bir şeklinden başka birşey değildir. Fakat otomobil ne ata ne de hatta gemiye benzer. O daha başka mekanik beygirlerden meydana gelen bir sürünün ortasında dar ve belirli kurallarla önceden tespit edilmiş yollarda hareket etmek zordur. Özgürlük bir seraptır, nasıl ki her virajın arkasından gelecek serbest yol da gerçekleştirilemeyen bir rüya olmaktadır. Bu bize motor çağında öğrenebileceğimiz en ciddi bir ders öğretir. Otomobil sürerken ruhi ihtiyaçlarımızı tatmin etmek hevesinden vazgeçmeliyiz. Hız, özgürlük, yarışma, macera ve hatta tehlikeye atılma gibi zevk ve ihtiyaçlarımız için başka yollar, başka süpablar aramalıyız. Otomobil süren herkes artık kendisini savastaki bir avcı uçağının pilotu olmadığını bilmeli ve yolcu uçak pilotlarının uzun zamandanberi alışmış oldukları nefse hakim olmak ve her türlü taşkınlıkları geminde tutmak meziyetlerine sahip olmalıdır.

The Observer'den



Trafik kazalarına karşı çare :
Herkes aynı şekilde uygulanan bir
trafik düzeni ve seri karar.



Yasak yere park etmek
1 puan

Yasak yere geçmek
2 puan

İçkili otomobil sürmek
3 puan

Alman trafik polisinin yasak eylemlerde bulunanlar için kullandığı ölçü, 8 puanı bulan sürücünün ehliyeti derhal elinden alınmaktadır. Trafik mahkemelerinin verecekleri ceza kararları da ayrıdır.



Cezası 15 TL.

Boş olsa bile yaya kaldırımlarına çıkmak ve park etmek, mağazalar önünde durup eşya boşaltmak. Yaya kaldırımları yayalar içindir.



Cezası 30 TL.

Trafiği aksatacak şekilde yolda durmak. Yolcu alan dolmuşlar, veya köşebaşından sigara almak için çabukça duran şoförler bunu çok yaparlar.

Cezası 60 TL.

Motosikleti gürültülü ve duman yapan ekkozla çalıştırmak. Fiyaka yapmak isteyen gençler buna pek bayılırlar.



Cezası 60 TL.

Nizama aykırı yüklemek. Ani bir fren yapıldığı takdirde arkadan gelen otomobil tehlikededir.





Cezası 60 TL.

Sağdan gidiş yerine soldan gitmek. Bunu herhangi bir maksatla yapanlar başlarına gelecek belâya hazır olmalıdırlar.



Cezası 150 TL.

Yayaların geçmesine mahsus geçitler üzerinde park etmek. Burası yalnız yayaların geçmesi içindir. Buradan geçmekte olan bir yayaya çarpmanın cezası çok daha büyüktür.



Cezası 180 TL.

Başkalarını tehlikeye sokacak şekilde nizamsız çıkış yapmak.



Cezası 180 TL.

Geçiş yasağını dinlememek.